



# Aspectos generales sobre las funciones jurisdiccionales de la Dimar en materia de siniestros marítimos

Javier Mauricio Espinel Cornejo<sup>1</sup>

**Este artículo aborda conceptos generales sobre las funciones jurisdiccionales de la Autoridad Marítima Colombiana, al tiempo que enfatiza en el alcance de dichas competencias en materia de la determinación de la responsabilidad derivada de un siniestro marítimo.**

**S**e discute en congresos y seminarios el tema de las facultades jurisdiccionales de la Dirección General Marítima (Dimar) para adelantar y fallar las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos en aguas nacionales, a lo que se le ha denominado la jurisdicción marítima en Colombia. Sobre dicho

aspecto tuvimos la oportunidad de participar en el foro 'Introducción a los seguros marítimos', organizado por la Asociación Colombiana de Derecho de Seguros (Acoldese), donde nos correspondió abordar el tema de la jurisdicción marítima. Del mismo modo, nos habíamos pronunciado en la tesis denominada 'Aspectos generales del Derecho Marítimo, los

<sup>1</sup> Abogado especialista en Derecho Marítimo Internacional. Miembro Acoldeamar, Acoldese, Iarce. Docente cátedra Convenios Internacionales Marítimos de la Especialización en Derecho Marítimo, Universidad Sergio Arboleda. Correo electrónico: [javierespinelabogados@yahoo.com](mailto:javierespinelabogados@yahoo.com)



seguros de la navegación y el transporte marítimo de mercancías<sup>2</sup>, publicada por la Universidad Javeriana, consultando también el libro ‘Jurisdicción Marítima en Colombia’ del profesor José Vicente Guzmán.

El tema ha cobrado reciente relevancia a raíz de los debates jurídicos que han tenido lugar en eventos tales como la ‘VI Jornada de Seguro Marítimo y Portuario’, organizada por Gallagher; el foro ‘Perspectivas del anteproyecto del código marítimo’, organizado por la Universidad de San Buenaventura; el ‘Seminario Internacional de Derecho Marítimo’, organizado por Acoldemar en 2024, así como recientes publicaciones de revistas jurídicas especializadas<sup>3</sup>, en los cuales se discutió el tema objeto de estudio.

### Funciones jurisdiccionales de la Dimar

La Dimar es la Autoridad Marítima Colombiana, fundada como Dirección de Marina Mercante agregada al Comando de la Armada Nacional en 1952, más adelante denominada Dirección General Marítima y Portuaria, adscrita al Ministerio de Defensa mediante el Decreto-Ley 2324 de 1984. Posteriormente, con la Ley 1ª de 1991, que privatizó la actividad portuaria, le fueron asignadas competencias en materia de regulación portuaria al Ministerio de Transporte,

mediante la creación de la Superintendencia de Puertos y Transporte -hoy Superintendencia delegada de Puertos-, conservando la Dimar las funciones sobre el control de las actividades marítimas, entre otras importantes funciones descritas en el Art. 5º del Decreto-Ley 2324/84.

El término jurisdicción, tal como lo menciona el profesor José Vicente Guzmán, tiene tres significados: “1. *Función pública de administrar justicia*, 2. *Ámbito territorial en el que un funcionario judicial ejerce sus atribuciones* y 3. *Jurisdicción como competencia objetiva o material*”<sup>4</sup>.

En el aspecto territorial, la Dimar tiene jurisdicción en todo el territorio marítimo nacional, descrito en el Art. 2 del Decreto-Ley 2324/84:

*“La Dirección General Marítima –Dimar– ejerce jurisdicción hasta el límite exterior de la zona económica exclusiva, en las siguientes áreas: aguas interiores marítimas, incluyendo canales intercostales y de tráfico marítimo, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, lecho y subsuelo marinos, aguas supra adyacentes, litorales, incluyendo playas y terrenos de bajamar (...) y sobre los ríos que a continuación se relacionan,*

<sup>2</sup> Aspectos Generales del derecho marítimo, los Seguros de la Navegación y el transporte marítimo de mercancías, Javier Espinel, <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/13333>

<sup>3</sup> Mauricio García Arboleda, Diagnóstico de las facultades jurisdiccionales de la Dimar, bajo la óptica de la jurisprudencia constitucional. Revista Foro de Derecho Mercantil N°. 70, Legis, enero-marzo 2021.

<sup>4</sup> José Vicente Guzmán, Jurisdicción Marítima en Colombia, Universidad Externado.

en las áreas indicadas: 1. Río Magdalena: desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta 27 kilómetros aguas arriba (...)."

A su vez, el territorio marítimo nacional está definido por el Art. 101 de la Constitución Política de Colombia:

*"Los límites de Colombia son los establecidos en los tratados internacionales aprobados por el Congreso (...), los límites señalados en la forma prevista por esta Constitución solo podrán modificarse en virtud de tratados aprobados por el Congreso, debidamente ratificados por el presidente de la República. Forman parte de Colombia, además del territorio continental, el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, la isla de Malpelo, además de las islas, islotes, cayos, morros y bancos que le pertenecen. También son parte de Colombia el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo (...).*

Los espacios marítimos en los cuales la Dimar ejerce jurisdicción<sup>5</sup>, mencionados en el Art. 2 del Decreto-Ley 2324/84, están definidos a nivel nacional en la Ley 10 de 1978, al tiempo que en el ámbito internacional están descritos en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 (Convemar)<sup>6</sup>, la cual no ha sido ni aprobada, ni ratificada por Colombia, pero de la cual hay que decir, tiene amplia aplicación internacional, como lo mencionaba el profesor Norman Martínez, director del Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI-OMI, por sus siglas en inglés) en su conferencia sobre normatividad marítima internacional durante el Seminario Internacional de Acoldeamar<sup>7</sup>, también como lo menciona el profesor José Luis Gabaldón, en el Manual de Derecho de la Navegación Marítima, cuando dice que:

*"La Convención Internacional sobre Derecho del Mar ha sido concebida como una convención general y marco (framework) y debe interpretarse de manera armónica con los convenios internacionales de la*

*OMI, por ejemplo, en temas de prevención de la contaminación marina –Convenio MARPOL– y de seguridad marítima –Convenio SOLAS–"*<sup>8</sup>.

También donde se mencionan las facultades de control del Estado ribereño, el Estado de abanderamiento o Estado de pabellón y el Estado rector del puerto.

Se debate si dicha Convención puede aplicarse de manera supletiva en Colombia, al tenor de lo dispuesto por el Artículo 7° del Código de Comercio Colombiano, sobre aplicación de tratados, convenciones y costumbre internacionales:

*"Los tratados o convenciones internacionales de comercio no ratificados por Colombia, la costumbre mercantil internacional que reúna las condiciones del Art. 3°, así como, los principios generales del derecho comercial podrán aplicarse a cuestiones mercantiles que no puedan resolverse conforme a reglas precedentes"*.

Sin embargo, teniendo en cuenta que la Convención Internacional no regula aspectos de derecho comercial, sino de derecho público internacional y también sobre derecho del mar, no podría aplicarse de manera supletiva en Colombia con esa interpretación, por cuanto el artículo 7° del Código de Comercio se refiere a convenios o tratados de derecho mercantil, tal como lo dijo en su momento la Sala Plena de la Corte Suprema de Justicia, en la sentencia de exequibilidad de dicha norma, en la que dijo la Corte que: *"Los tratados y convenciones no aprobados, ni ratificados por Colombia no son vinculantes y no generan obligaciones para el Estado colombiano, y que dicha norma se refería a la aplicación supletiva de tratados y convenios internacionales en materia mercantil"*<sup>9</sup>.

Los anteriores conceptos sobre -los espacios de la navegación- las aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y alta mar, hacen parte del **Derecho del Mar** (*Law of the Sea*) el cual *"tiene por objeto la clasificación y delimitación de las*

<sup>5</sup> Art. 2° del Decreto-Ley 2324 de 1984.

<sup>6</sup> [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

<sup>7</sup> Norman Martínez, Conferencia Convenios Internacionales Marítimos Seminario Acoldeamar, Cartagena agosto 2024.

<sup>8</sup> José Luis Gabaldón, Curso de Especialización en Derecho Marítimo Internacional: "De manera singularmente relevante para el derecho de la navegación, deben ser destacados los convenios de la OMI en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación causada por los buques", Módulo 2: Los espacios de la navegación, pág. 3.

<sup>9</sup> Sentencia Corte Suprema de Justicia, Sala Plena, del 6 de diciembre de 1972.

distintas zonas de los mares y océanos, estableciendo los respectivos derechos y obligaciones de los Estados en lo relativo a su utilización desde la perspectiva del Derecho Internacional público<sup>10</sup>, está relacionado con la jurisdicción desde el punto de vista territorial. Por otro lado, el **Derecho Marítimo** o “Derecho de la navegación marítima es el conjunto de normas jurídicas reguladoras de las relaciones y situaciones nacidas con ocasión de la navegación marítima”<sup>11</sup>, en ese sentido, las normas de mayor relevancia son los convenios internacionales marítimos o Convenios OMI. Por lo que resulta importante diferenciar ambas disciplinas, que en ocasiones confluyen a la hora de determinar tanto la jurisdicción, como la competencia o la ley aplicable en un siniestro marítimo, por ejemplo, cuando el siniestro ocurre en altamar con buques de banderas de diferentes nacionalidades.

Para el profesor español José Luis Gabaldón, “se trata de aplicar el Derecho del Mar a la navegación, denominando -espacios de la navegación- a cada una de las zonas o categorías marítimo-territoriales acotadas por el Derecho del Mar (aguas interiores, mar territorial, alta mar, etc.)”<sup>12</sup>. Lo anterior, por cuanto desde el Derecho Marítimo Internacional, en los países en los que la fuente de derecho aplicable es la Convemar (1982), en cada uno de esos espacios de la navegación, rigen algunas normas y competencias de los estados de forma diversa, ya sea en sus competencias como Estado ribereño o Estado rector del puerto, en relación por ejemplo con una nave de bandera extranjera, según se encuentre esta navegando por aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva, dependiendo también si la nave está ingresando o saliendo de un puerto de determinado Estado -navegación vertical-, o si la nave se encuentra haciendo un paso inocente -navegación lateral- por las aguas de determinado país.

Uno de los conceptos del Derecho del Mar, es el llamado:

*“Derecho de paso inocente”<sup>13</sup> por el mar territorial, el cual se entiende como aquel que “no sea*

*perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del ribereño”<sup>14</sup>, considerándose como no inocentes los actos dolosos de polución grave, cualquier actividad de pesca, cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase, el embarco o desembarco de cosas o personas en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales o de inmigración”.*

Aparecen, de igual forma, los conceptos de Estado ribereño, Estado de pabellón o de abanderamiento y Estado rector del puerto, asignando a cada una de esas categorías unas competencias, según la nave de bandera extranjera se encuentre en uno de los espacios de la navegación determinados. Teniendo en cuenta que Colombia no es Estado parte de la Convemar, aplicarán las normas nacionales, entre ellas la Ley 10, que regula los espacios de la navegación y el paso inocente de naves, la normatividad marítima nacional, el Decreto-Ley 2324/84, los convenios regionales y las resoluciones en las que se regulan las competencias de la Dimar; dentro de ellas la regulación, la coordinación y el control de las actividades marítimas<sup>15</sup>.

Desde el punto de vista funcional, las principales competencias de la Dimar están descritas en el Art. 5° del Decreto-Ley 2324/84, entre otras:

*“Asesorar al Gobierno nacional en materia marítima, coordinar con la Armada Nacional el control del tráfico marítimo, instalar y mantener la señalización marina, dirigir y controlar las actividades relacionadas con la navegación en general, la seguridad de la navegación y seguridad de la vida humana en el mar, dirigir y controlar las actividades de transporte marítimo internacional, adelantar y fallar las investigaciones por siniestros marítimos y violación de normas de marina mercante”<sup>16</sup>.*

De igual forma, la Dimar, como autoridad marítima, cumple funciones como Estado ribereño, estado de abanderamiento y Estado rector del puerto, en los términos descritos en las normas nacionales e internacionales.

<sup>10</sup> José Luis Gabaldón, Curso de Especialista en Derecho Marítimo Internacional, Módulo 2.

<sup>11</sup> José Luis Gabaldón, José María Ruiz S, Manual de Derecho de la Navegación Marítima, pág. 2.

<sup>12</sup> José Luis Gabaldón, Curso de Especialista en Derecho Marítimo Internacional, Módulo 2.

<sup>13</sup> José Luis Gabaldón, curso de Especialista en Derecho Marítimo Internacional, Módulo 2, pág. 14: “Cuando se usa el mar territorial para navegar entran en juego, para todos los buques, las limitaciones del viejo derecho de paso inocente”. (Art. 17-32 CNUDMAR).

<sup>14</sup> Ob cit.

<sup>15</sup> Decreto-Ley 2324 de 1984, Art. 4°.

<sup>16</sup> Art. 5 Decreto-Ley 2324 de 1984.

En relación con la función para investigar y fallar investigaciones por siniestros marítimos, la Dimar ejerce verdaderas funciones jurisdiccionales por delegación expresa, de acuerdo al Decreto-Ley 2324, concordado con el Art. 116 de la Constitución Política de Colombia, que contempla la asignación excepcional de funciones jurisdiccionales a autoridades administrativas. Aspecto que fue analizado en la Sentencia C-212 del 28 de abril de 1994<sup>17</sup> de la Corte Constitucional, en la que se reiteró por parte del alto tribunal Constitucional, que la Dimar ejerce verdaderas funciones jurisdiccionales, conclusión a la que arriba llegó el profesor José Vicente Guzmán en el libro *Jurisdicción Marítima en Colombia*<sup>18</sup>, y es también uno de los aspectos analizados por el profesor Mauricio García Arboleda en un reciente estudio sobre las Funciones Jurisdiccionales de la Dimar<sup>19</sup>.

En relación con los fallos de la Dimar, el Art. 27 del Decreto-Ley 2324/84 establece en cabeza del capitán de puerto la competencia para adelantar y fallar en primera instancia las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos, siendo competente en segunda instancia el director General Marítimo. A su vez, no es procedente contra estas decisiones el recurso extraordinario de casación ante la Corte Suprema de Justicia, por cuanto la procedencia del recurso extraordinario de casación está claramente definida en el Art. 334 del Código General del Proceso<sup>20</sup> y está supeditada a la revisión de las sentencias proferidas por los tribunales superiores en segunda instancia. Por tanto, el fallo que emite la Dimar en el proceso jurisdiccional por siniestro marítimo pone fin al proceso, presta mérito ejecutivo y hace tránsito a cosa juzgada, como se concluye de la investigación realizada, de las sentencias consultadas<sup>21</sup> y como también lo expresa el profesor Guzmán Escobar<sup>22</sup>.

Del mismo modo, se abordan las competencias de la Dimar desde el punto de vista territorial y funcional, estableciendo tres reglas de competencia:

- (i) La Dimar será competente para la investigación y fallo de siniestros marítimos ocurridos en áreas de jurisdicción, es decir, los siniestros marítimos ocurridos en aguas nacionales. Competencia establecida en el Numeral 27° del Art. 5 y el Art. 27 Inciso 1° del Decreto-Ley 2324/84.
- (ii) Será competente para conocer de accidentes o siniestros marítimos ocurridos fuera de las áreas de jurisdicción de la Dimar, es decir, ocurridos en aguas internacionales o altamar, cuando el primer puerto de recalada sea colombiano. Competencia establecida en el Art. 27 Inciso 2°, Decreto-Ley 2324/84.
- (iii) Y, finalmente, será competente para conocer de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos fuera de las áreas de jurisdicción de la Dimar, aguas internacionales o altamar, cuando en el siniestro se vea involucrada una nave de bandera colombiana. De igual forma, será competente en caso de naufragio ocurrido en aguas internacionales cuando la embarcación tenga bandera colombiana. Dicha competencia, está establecida en la Ley 33 de 1992, por medio de la cual se aprueba el Tratado de Derecho Civil Internacional y el Tratado de Derecho Comercial Internacional, firmado en Montevideo en 1889<sup>23</sup>.

Por otra parte, los siniestros marítimos sobre los cuales se adelantarán tales investigaciones están enunciados en el Art. 26 Decreto-Ley 2324/84:

***“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, los tratados internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos los siguientes: a) el naufragio, b) el encallamiento, c) el abordaje, d) la explosión o el incendio de naves***

<sup>17</sup> Sentencia Corte Constitucional C-212 del 28 de abril de 1994.

<sup>18</sup> José Vicente Guzmán, *Jurisdicción Marítima en Colombia*, Universidad Externado

<sup>19</sup> Mauricio García Arboleda, *Diagnóstico de las facultades jurisdiccionales de la DIMAR*, bajo la óptica de la jurisprudencia constitucional. *Revista Foro de Derecho Mercantil* N°. 70, Legis, enero-marzo 2021.

<sup>20</sup> Art. 334 Código General del Proceso, Procedencia del recurso de casación. “El recurso extraordinario de casación procede contra las siguientes sentencias, cuando sean proferidas por los tribunales superiores en segunda instancia: 1. Las dictadas en toda clase de procesos declarativos, las dictadas en acciones de grupo, las dictadas para liquidar condena en concreto.

<sup>21</sup> Javier Mauricio Espinel Cornejo, *Aspectos Generales del Derecho Marítimo, los seguros de la navegación y el transporte marítimo de mercancías*, Universidad Javeriana 2012.

<sup>22</sup> José Vicente Guzmán, *Jurisdicción Marítima en Colombia*, Universidad Externado.

<sup>23</sup> Ley 33 de 1992, por medio de la cual se aprueba el Tratado de Derecho Civil Internacional y el Tratado de Derecho Comercial Internacional, firmado en Montevideo (Uruguay) en 1889.

o artefactos navales, o estructuras o plataformas marinas, e) la arribada forzosa, f) la contaminación marina, g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias”<sup>24</sup>

La norma anterior no contiene una definición de siniestro marítimo, sin embargo, hace una remisión expresa a los tratados y convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia.

Para tal efecto, se acude a la definición de siniestro marítimo de la Resolución MSC.255 (84) del 16 de mayo de 2008, que hace parte de la Regla 2.1. Parte C, del SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar), adoptada en Colombia mediante Resolución 0603-2020 Dimar.

El Código para la Investigación de Accidentes Marítimos define **siniestro o accidente marítimo** como:

*“El evento que ha tenido como resultado: 1. La muerte o lesiones graves a una persona, causadas por la operación de un buque o en relación con ellas, 2. La pérdida de una persona que estuviese a bordo, causada por la operación de un buque o en relación con ellas, 3. La pérdida presunta o abandono de un buque, 4. Daños materiales graves sufridos por un buque, 5. La varada o avería grave de un buque, 6. Daños materiales graves causados por la operación de un buque o en relación con ella, 7. Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por un buque, causados por la operación de uno o varios buques, o en relación con ella”.*

Para el profesor Ignacio Arroyo, *“Los siniestros marítimos son accidentes marítimos”*<sup>25</sup>. Según Ripert: *“Son eventos surgidos en la navegación que entrañan un daño o avería ya sea a la nave misma, a otra embarcación o a un artefacto naval, a una instalación portuaria o un tercero”*<sup>26</sup>. Son también conocidos como *“sucesos de mar”*<sup>27</sup>. El profesor José

Luis Gabaldón aborda el tema de los siniestros desde la responsabilidad por daños en el Derecho Marítimo mencionando que:

*“Cabe hablar de responsabilidad civil por daños en el Derecho Marítimo, para significar los sucesos, nacidos con ocasión de la navegación y el transporte por mar, que originan una obligación de resarcimiento impuesta por la ley, a cargo de la persona causante del daño y a favor de quienes lo sufren”*<sup>28</sup>.

Dentro de dichos sucesos generadores de daños menciona: *“Daños producidos por choques entre buques, conocido como abordaje (“collision”), daños producidos por choque entre buques e instalaciones marítimas o portuarias, daños producidos por caída de carga al muelle, por explosiones; incendios; por contaminación marina”*<sup>29</sup>.

En relación con las facultades jurisdiccionales de la Dimar para investigar los siniestros marítimos se precisa un aspecto relacionado con **el contenido de los fallos** de las investigaciones por siniestros y accidentes marítimos, definido en el Art. 48 del Decreto-Ley 2324/84: **“Los fallos serán motivados, debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar, y determinará el avalúo de los daños”**.

Con respecto a la norma anterior y en relación con los fallos de la Dimar, nos preguntamos si el alcance de la norma en la que se delega la competencia para fallar las investigaciones por siniestros marítimos, incluye la competencia para condenar por todos los perjuicios que se deriven de la responsabilidad por el siniestro marítimo y si esa condena se debe hacer en concreto. Por otra parte, si la condena de perjuicios<sup>30</sup> comprende todos los daños derivados de un siniestro marítimo, acudiendo a la definición jurisprudencial que clasifica los perjuicios en: (i) daños patrimoniales

<sup>24</sup> Art. 26 Decreto-Ley 2324 de 1984.

<sup>25</sup> Ignacio Arroyo Martínez, Curso de Derecho Marítimo, pág. 694. Compendio de Derecho Marítimo, pág. 331.

<sup>26</sup> George Ripert, Compendio de Derecho Marítimo, pág. 308

<sup>27</sup> George Ripert, Compendio de Derecho Marítimo, pág. 308

<sup>28</sup> José Luis Gabaldón, Curso Especialista en Derecho Marítimo Internacional, Módulo 14, pág. 2,18.

<sup>29</sup> Ob cit. Pág. 2.

<sup>30</sup> Javier Tamayo Jaramillo, Tratado de Responsabilidad Civil, Tomo II, Legis, pág. 327. “Daño civil indemnizable es el menoscabo a las facultades jurídicas que tiene una persona para disfrutar de un bien patrimonial o extrapatrimonial. Este daño es indemnizable cuando en forma ilícita es causado por alguien diferente al de la víctima”.

[daño emergente y lucro cesante]<sup>31</sup> y (ii) los perjuicios extrapatrimoniales [daños morales, daño a la vida de relación, daño a la salud<sup>32</sup> y afectación de derechos protegidos constitucionalmente].

Sobre este aspecto, se han identificado dos posiciones por parte de los juristas; si bien, en principio hay unanimidad sobre la naturaleza jurisdiccional de los fallos de la Dimar, se difiere sobre el alcance de la competencia y el contenido del fallo. Una parte de los juristas concluyen que al no estar específicamente definida dicha competencia para condenar y hacer la liquidación de perjuicios, en la ley (Art. 48 de Decreto-Ley 2324/84) la Dimar no tendría competencia para hacer una condena en concreto, ni liquidar y condenar por los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales; lo anterior, por cuanto según esa parte de la doctrina: las competencias para las cuales se asignan funciones jurisdiccionales excepcionales deben ser taxativas o estar expresamente definidas en la ley, en los términos del Art. 116 de la Constitución Política.

Esta posición advierte dos dificultades prácticas, ambas de tipo procesal; la primera, que si no hay condena en concreto los fallos no prestarían mérito ejecutivo y por tanto, posterior al fallo de la Dimar habría que acudir a un proceso declarativo de responsabilidad civil extracontractual, ante la jurisdicción ordinaria que contemple todos los perjuicios derivados de un siniestro marítimo, así como los daños extrapatrimoniales derivados del mismo, resultando muy complejo para las partes obtener una sentencia definitiva que abarque los perjuicios derivados de un siniestro, pues primero hay que acudir al proceso de la Dimar, en las dos instancias; posteriormente, acudir a un proceso declarativo ante la jurisdicción ordinaria, en sus dos instancias, y cuando sea procedente el recurso extraordinario de casación. El segundo problema sería el excesivo tiempo que tomaría tener una decisión de fondo que ponga fin al proceso para resolver una controversia marítima, lo que iría en contravía del principio de celeridad y del interés de las partes de resolver la controversia marítima en un tiempo prudencial.

La otra posición doctrinal en la que nos inscribimos indica que la Dimar si tiene competencia para hacer una condena de perjuicios en concreto y la sentencia presta mérito ejecutivo y hace tránsito a cosa juzgada, teniendo como base de los argumentos la Sentencia C-212 Corte Constitucional de 1994, la Sentencia del Consejo de Estado del 14 de febrero de 1990, el Concepto del 4 de noviembre de 2004, emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, C.P.: Gustavo Aponte Santos y el contenido del Auto del Consejo de Estado del 9 de diciembre de 2013, C.P. Mauricio Fajardo, que claramente van en esa vía.

Sobre dicho aspecto dijo el Consejo de Estado:

*“En este orden de ideas, es jurídicamente válido concluir que las providencias proferidas sobre estos asuntos, en opinión de la Sala, prestan mérito ejecutivo respecto de los perjuicios causados por el siniestro, dada su naturaleza judicial, aunque la norma vigente no lo mencione expresamente. Igualmente, hacen tránsito a cosa juzgada. La Dimar, al decidir sobre la responsabilidad derivada del siniestro o accidente y determinar el valor de los daños causados por el accidente o siniestro marítimo, pone fin a la controversia que existe entre las partes y, por lo tanto, esa decisión es ejecutable ante la jurisdicción ordinaria. Una interpretación contraria pondría en riesgo la seguridad jurídica, pues abre el espacio a fallos contradictorios”<sup>33</sup>.*

Este tema ha sido objeto de debates académicos, lo cierto es que el debate solo se superará con la actualización de la normatividad marítima, que defina, entre otros aspectos, la competencia con respecto a la condena y liquidación de los daños generados por la muerte o lesiones causadas a una persona derivados de un siniestro marítimo, accidentes que encuadran dentro de la definición de siniestros marítimos de las resoluciones de la OMI, que complementan la normativa nacional (Decreto-Ley 2324/84, ejemplos de estos podrían ser los accidentes ocurridos con motos náuticas en los que se ocasionan lesiones a una persona, o accidentes con lanchas y embarcaciones

<sup>31</sup> Javier Tamayo Jaramillo, Tratado de Responsabilidad Civil, Tomo II, Legis, pág. 474. “De acuerdo con el Art. 1614 del C.C., que se aplica tanto en la responsabilidad contractual como aquiliana, los perjuicios patrimoniales o materiales se dividen en daño emergente y lucro cesante”.

<sup>32</sup> Sentencias del Consejo de Estado del 14 de septiembre de 2011 C.P. Enrique Gil: “Por lo tanto, cuando el daño tenga origen en una lesión corporal (daño corporal), solo se podrán reclamar y reconocer los siguientes tipos de perjuicios: i) los materiales de daño emergente y lucro cesante; ii) y los inmateriales, correspondientes al moral y a la salud, o fisiológico, el primero tendiente a compensar la aflicción o padecimiento desencadenado por el daño, mientras que este último encaminado a resarcir la pérdida o alteración anatómica o funcional del derecho a la salud y a la integridad corporal”.

<sup>33</sup> Concepto del 4 de noviembre de 2004, Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado.

menores, entre otros. Tales debates hacen pensar en la necesidad de actualizar la normatividad marítima nacional, dispuesta en el Decreto-Ley 2324/84 y en el Libro V del Código de Comercio, con el fin de contar con una normatividad marítima moderna, que tenga en cuenta los diferentes convenios internacionales de Derecho Marítimo, que esté articulada en materia procesal con el Código General del Proceso, y en la cual se fortalezcan las competencias de la Dimar).

Actualmente, la Dimar con base en las facultades establecidas en el Art. 48 del Decreto-Ley 2324/84 y el N°. 27 del Art. 5° de la misma norma, con respaldo también en las sentencias del Consejo de Estado objeto de cita, en los fallos sobre siniestros marítimos define la responsabilidad en el siniestro y la condena por los daños derivados del siniestro marítimo que resulten probados dentro de la investigación jurisdiccional, aspecto sobre el que se considera que la Dimar tiene plena competencia.

En relación con los aspectos jurídicos sustanciales de los fallos de la Dimar, se tiene que en materia de siniestros marítimos, años atrás se sustentaba la atribución de responsabilidad con base en la culpa, aplicando una presunción de culpa<sup>34</sup>, mediante la aplicación de la teoría de las actividades peligrosas en casos de responsabilidad civil extracontractual, desarrollada a nivel jurisprudencial por la Sala Civil de Corte Suprema de Justicia, por tratarse la navegación de una actividad que reúne las condiciones para ser definida como actividad peligrosa o riesgosa; sin embargo, el agente generador del daño no se liberaba probando diligencia, sino probando una causa extraña, es decir: caso fortuito, fuerza mayor, el hecho de un tercero o el hecho exclusivo de la víctima - atribución de responsabilidad fundamentada legalmente en el Art. 2356 del Código Civil. Al mismo tiempo, la Dimar, para fundamentar la responsabilidad en siniestros marítimos, tiene en cuenta las acciones u omisiones de quienes ostentan la calidad de guardián de la actividad peligrosa, por cuanto dichas personas tienen el poder de dirección y control intelectual de la actividad de la navegación.

Sin embargo, la Dimar en los últimos años ha aplicado la tesis de la responsabilidad objetiva con base en el riesgo creado, derivado de las actividades peligrosas, en este caso puntual, de la actividad peligrosa de la navegación, estableciendo una presunción de responsabilidad en contra de quien realiza la actividad peligrosa de la navegación.<sup>35 36 37</sup>

Asimismo, se aplica el concepto de guardián de la actividad para imputar responsabilidad al capitán, armador y al piloto práctico, en caso de la intervención de este último; aunque es claro que la normatividad marítima establece que el capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave, tal como lo establece el Art. 1495 de la legislación mercantil<sup>38</sup>. También se establece la obligación del armador de responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o la tripulación<sup>39</sup>; es decir, la responsabilidad solidaria del armador con el capitán de la nave por expresa disposición legal del Art. 1478 del Código de Comercio.

Al tiempo, con el cambio de jurisprudencia de la Corte Suprema en relación a la responsabilidad civil generada por actividades peligrosas, pasando de un sistema subjetivo de responsabilidad basado en la culpa, a un sistema objetivo de responsabilidad basado en el riesgo, la Dimar ha desarrollado la tesis de la responsabilidad objetiva derivada de los siniestros marítimos, en razón a que la navegación es una actividad riesgosa; por lo que la responsabilidad en este tipo de siniestros se resuelve con base en el factor causal; es decir, mediante la definición de la causa determinante del daño, con base en la prueba técnica -dictamen pericial o dictámenes- que determine cuál fue la causa del siniestro, debido a una maniobra mal realizada, a un error del capitán en la ejecución de la maniobra marítima, a errores en la navegación, o a una falla mecánica de la embarcación, siguiendo la tendencia internacional de la objetivación de la responsabilidad civil<sup>40</sup> en ciertas actividades consideradas como peligrosas. De acuerdo con la normatividad aplicable a este tipo de casos, las partes solo se liberarán probando la causa extraña, el caso fortuito o fuerza mayor,

<sup>34</sup> Fallo Dimar del 4 de mayo de 2010, siniestro abordaje MND.S. Montrose y Northern Navigator.

<sup>35</sup> Fallo de la Dimar del 13 de septiembre de 2019, siniestro abordaje Intergood VII vs. Artefacto Naval Z&P, remolcador Salvatore.

<sup>36</sup> Fallo Dimar del 22 de marzo de 2018, siniestro abordaje MN Simon Shulte vs. motonave Smart

<sup>37</sup> Fallo 22 de marzo de 2018, siniestro abordaje y contaminación MN Crown Emerald - Artefacto naval Banacol C-02.

<sup>38</sup> Art. 1495 del C. de Co.

<sup>39</sup> Art. 1478 C. de Co.

<sup>40</sup> Felisa Baena Aramburo, La objetivación de la responsabilidad civil extracontractual, Universidad Eafit.

hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

Sobre el sistema de responsabilidad objetiva comenta el profesor Gabaldón:

*“El sistema subjetivista ha ido siendo gradualmente abandonado conforme ha ido calando la doctrina del riesgo antes aludida. De ahí que la llamada responsabilidad objetiva (aquella en la que el daño causado ha de ser resarcido aun cuando se pruebe la ausencia de culpa en el acto que lo genera) haya tomado carta de naturaleza en relación con ciertas actividades consideradas especialmente arriesgadas (energía nuclear, aviación civil, circulación de vehículos de motor, etc.) merecedoras de una especial tutela”. En relación con la doctrina del riesgo menciona: “La llamada doctrina del riesgo industrial o riesgo profesional; conforme a ella, quien crea un riesgo debe responder por sus consecuencias, tanto más cuando ese riesgo sea propio de una actividad empresarial generadora de un beneficio económico para quien lo crea”<sup>41</sup>.*

Ahora bien, en materia de abordaje, en el Derecho Marítimo español y en el derecho comparado, en algunos sistemas aún se aplica la llamada responsabilidad subjetiva o basada en la culpa, *“coincidiendo en este punto con el régimen clásico de responsabilidad extracontractual por daños, que utiliza el derecho civil. Es decir:*

*“Que la responsabilidad se fundamenta en la culpa, que puede ser de la dotación en la maniobra del buque o del propio armador, particularmente al cuidar de algunos aspectos relativos a la navegabilidad del buque”<sup>42</sup>.*

Lo anterior, por cuanto así fue concebida la responsabilidad por abordaje en la Ley 14 de 2014 (Ley de navegación marítima española)<sup>43</sup>, que clasifica en *“cuatro los tipos de abordaje: a) abordaje culpable, b) abordaje fortuito, c) abordaje por culpa común, d) abordaje dudoso o por causa desconocida”<sup>44</sup>.*

Finalmente, sobre la normatividad internacional aplicable para la definición de responsabilidad en

un siniestro marítimo en Colombia, además de la normatividad establecida en el Código de Comercio, Libro V de la Navegación y Código Civil, en lo atinente a la responsabilidad civil, atrás mencionadas, tendrá aplicación el Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes -COLREG, 1972- (por su acrónimo en inglés), aprobado a instancias de la OMI, el cual establece las reglas en materia de navegación marítima aplicables a la hora de determinar la responsabilidad en un siniestro marítimo, como en efecto ha sido citado en algunos fallos de la Dimar. También resulta de aplicación el Convenio SOLAS<sup>45</sup>, en aspectos relacionados con la seguridad marítima y el Convenio MARPOL<sup>46</sup> en materia de prevención de la contaminación marina. En este último caso, en siniestros donde se investiga si se produjo la contaminación del mar desde una nave o por causa de la operación de una embarcación.

## Bibliografía

- Arroyo Martínez, I. (2027). *Curso de Derecho Marítimo*. 2º Edición. Thomson. Civitas, España 2005. Compendio de Derecho Marítimo. Ed. Tecnos, Madrid.
- Asociación Colombiana de Derecho de Seguros-AIDA. (2020). *Foro Introducción a los Seguros Marítimos*. <https://www.youtube.com/watch?v=GafTUzFB-f0>
- Baena Aramburo, F. (2010). La objetivación de la responsabilidad civil extracontractual. Universidad Eafit, tesis de grado. <https://repository.eafit.edu.co/server/api/core/bitstreams/ba8e88d1-6886-4926-a413-fd5e9433f7c9/content>
- Consejo de Estado. (2004). Concepto del 4 de noviembre de 2004, emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil. C.P: Gustavo Aponte Santos.
- Consejo de Estado. (2013). Auto del 9 de diciembre de 2013, C.P. Mauricio Fajardo.
- Corte Constitucional de Colombia. (1994, abril 28).

<sup>41</sup> José Luis Gabaldón, Curso de Derecho Marítimo Internacional, Módulo 14, pág. 12.

<sup>42</sup> José Luis Gabaldón, Curso de Derecho Marítimo Internacional, Módulo 14, pág. 23.

<sup>43</sup> Ley 14/2014, Ley de navegación marítima. España. Art. 339 a 346.

<sup>44</sup> Ignacio Arroyo, Compendio de Derecho Marítimo. (ley 14/2014) pág. 339.

<sup>45</sup> Convenio SOLAS – Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.

<sup>46</sup> Convenio MARPOL – Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques, 73/78.

Sentencia C-212 de 1994]. Magistrado ponente: José Gregorio Hernández Galindo. C-212 de 1994

Espinel Cornejo, J. M. (2012). *Aspectos generales del Derecho Marítimo, los seguros de la navegación y el transporte internacional de mercancías*. Universidad Javeriana. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/13333>

Decreto-Ley 2324 de 1984 [con fuerza de ley]. Por el cual se dictan normas sobre la Dirección General Marítima y Portuaria. 18 de septiembre de 1984. D.O. N°. 36504.

Gabaldón García, J. L. (s.f.). *Curso de Especialista en Derecho Marítimo Internacional*. Módulo 2. Los espacios de la navegación.

Gabaldón García, J. L. (s.f.). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Ed. Marcial Pons.

García Arboleda, M. (2021). Diagnóstico de las facultades jurisdiccionales de la Dimar. *Revista Internacional Foro de Derecho Mercantil* N° 70. Legis.

Guzmán Escobar, J. V. (2002). *La jurisdicción marítima en Colombia*. Universidad Externado de Colombia, Bogotá.

Ley 33 de 1992. Por medio de la cual se aprueba el Tratado de Derecho Civil Internacional y el Tratado de Derecho Comercial Internacional. Firmado en Montevideo (Uruguay) en 1889.

Ripert, G. (1954). *Compendio de Derecho Marítimo*. Traducción Pedro G. San Martín. Tipografía editora Argentina. Buenos Aires.

Tamayo Jaramillo, J. (2015). *Tratado de responsabilidad civil*. Tomo II, Legis, 8ª. reimpresión. 

