



OPINIÓN

Por: Daniel Rincón Valencia

¿COLOMBIA TIENE JURISDICCIÓN MARÍTIMA?

Es del común popular escuchar y aún dentro del gremio de los abogados, que las jurisdicciones o los campos de aplicación legal de los jueces se reducen a unos pocos tópicos, por eso oímos de los jueces civiles, penales, laborales, administrativos, tutela, familia y comerciales. Aunque ello es verdad, lo es hasta cierto punto, ya que desde hace años para acá, se han ido creando jurisdicciones adicionales cuya trascendencia normativa e institucional aún no se ha analizado en su máxima extensión, pero a pesar de ello, nos centraremos únicamente en destacar algunos aspectos para tener en cuenta en el giro ordinario de nuestras profesiones o negocios.

Como el lector de ésta revista especializada ya lo debe saber o porque ya ha tenido esa experiencia, poniendo el caso de un siniestro marítimo de abordaje entre buques, la investigación la asume, directamente y en primer lugar, la Capitanía de Puerto del lugar en cuya jurisdicción ocurrieron los hechos.

Dando una lectura rápida al Decreto Ley 2324 de 1.984 que consagra el procedimiento que se debe seguir en ésta clase de investigaciones, se llega a la conclusión de que se trata de aquellas de naturaleza administrativa, donde se aplicarían las normas del extinto Código Contencioso Administrativo o del vigente Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, además que la Dirección General Marítima, de la cual dependen las capitanías de puerto, es un despacho del Ministerio de Defensa Nacional, que depende del Gobierno Nacional y forma parte de la Rama Ejecutiva del Poder Público de la Nación... En pocas palabras, una entidad administrativa.

Y en consecuencia, se concluiría que las actuaciones del señor capitán de puerto son de esa naturaleza, tanto que el fallo que lo resuelve sería entonces un acto administrativo susceptible de agotamiento gubernativo (El fallo se puede atacar con apelación y reposición) y de acciones ante la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo (Consejo de Estado y Jueces Administrativos), lo cual ha sucedido en casos puntuales.

Sin embargo, así lo fue hasta el año de mil novecientos noventa y cuatro (1.994), en el cual la Corte Constitucional, al estudiar una acción de inconstitucionalidad en contra de varias normas del Decreto Ley 2324 de 1.984 y de la Ley 23 de 1.991, decretó la constitucionalidad de varias de ellas y al hacerlo, automáticamente creó la Jurisdicción Marítima en Colombia como institución y autoridad, adicional a las anteriormente señaladas. La Corte Constitucional señaló al respecto:

"(...) Por otro lado, las normas atacadas han determinado con claridad cuáles son las autoridades administrativas en las que se radica la atribución excepcional de competencias judiciales: la Dirección General Marítima y Portuaria y las Capitanías de Puerto.

Además, las materias objeto de esa competencia no pueden estar definidas con mayor precisión. Se trata de conocer sobre siniestros y accidentes marítimos, que están definidos en el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984: "Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la Ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional e 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 o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, e) la arribada forzosa, f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo de contaminación marina y, g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias".

También se les atribuye competencia para investigar acerca de las infracciones a las leyes, decretos y reglamentos que regulan las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana, así como para imponer las sanciones respectivas (artículo 20, numeral 8° del Decreto)¹.

De lo dicho resulta que la normatividad puesta en tela de juicio no es inconstitucional, menos aún por el motivo alegado en la demanda.

Imagen (izq) Bandera colombiana- Playa Huina.

Tomado de: <http://www.flickrriver.com/photos/feliperodriguez90/popular-interesting/>



Imagen: Dimar estableció restricciones a la navegación marítima de embarcaciones menores. **Tomado de:** <http://radiomagdalena1420am.com/>

Debe tenerse en cuenta, además, que en varios convenios internacionales el Estado colombiano, ha asumido la obligación de prevenir y reprimir la contaminación del medio marino.

A nivel mundial se tienen, por ejemplo, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación del agua de mar por hidrocarburos, celebrado en 1969 y adicionado mediante Protocolo suscrito en 1976; el Convenio internacional para prevenir la contaminación del mar por buques (MARPOL), pactado en 1973 y adicionado mediante Protocolo en 1978; y el Convenio Internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, celebrado en 1974 y adicionado mediante Protocolo en 1978.

A nivel regional pueden mencionarse el Convenio para la protección del medio marino y áreas marinas costeras del Pacífico Suroeste de 1981; el Acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación marina por petróleo y otros factores nocivos en casos de accidente, celebrado en 1981 y adicionado mediante Protocolo de 1983; y el Convenio para la protección y ordenamiento del medio marino y zona costera del Gran Caribe de 1981, así como el Protocolo de cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos, suscrito en 1983.

No podría Colombia cumplir estos convenios internacionales si no fuera por la atribución de competencias especiales en la materia, a un organismo cuyas actividades y experiencia le permiten fallar con mayor conocimiento de causa como es el caso de la Dirección General Marítima y Portuaria. ” (Negrillas fuera de texto)

En la práctica, ¿Eso qué quiere significar? ¿Qué trascendencia tiene?

Fundamentalmente, nos viene a decir que los capitanes de puerto al asumir, tramitar, adelantar y fallar éstas investigaciones, lo

hacen como verdaderos jueces de la república, investidos con los mismos poderes, ordenes, autoridad y responsabilidades de cualquier juez ordinario, aplicando justicia y el derecho a un caso concreto en nombre de la Nación, pero dejando la constancia que el capitán de puerto sólo y exclusivamente está facultado como juez para declarar y determinar de forma motivada, la culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, establecerá el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo, y así mismo, si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso ².

El fallo por el cual resuelven ésta investigación es una sentencia judicial con efectos de fuerza juzgada, *erga omnes* y mérito ejecutivo, o dicho de otra manera, por sí sola, tiene la suficiente fuerza vinculante para obligar a todas las personas obligadas a ella y exigir su cumplimiento a las personas afectadas y aún a otras autoridades y entidades, además que éste fallo por su carácter jurisdiccional, no es susceptible de discutir en nuevos procesos judiciales o administrativos posteriores ni tampoco de recursos o acciones ante la jurisdicción administrativa de los jueces y tribunales contenciosos administrativos y del Consejo de Estado, hecho que fue recogido por el inciso segundo (2°) del parágrafo tercero (3°) del artículo 24 del Código General del Proceso:

“Artículo 24. Ejercicio de funciones jurisdiccionales por autoridades administrativas.

Las autoridades administrativas a que se refiere este artículo ejercerán funciones jurisdiccionales conforme a las siguientes reglas: (...)

Parágrafo 3°.

Las autoridades administrativas tramitarán los procesos a través de las mismas vías procesales previstas en la ley para los jueces.

Las providencias que profieran las autoridades administrativas



Imagen: DIMAR 61 años. Tomado de: <https://www.dimar.mil.co/content/dimar-celebra-61deg-aniversario-en-riohacha>

en ejercicio de funciones jurisdiccionales no son impugnables ante la jurisdicción contencioso administrativa.” (Negrillas fuera de texto).

Y el numeral 2° del artículo 105 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que señala:

“Artículo 105. Excepciones. La Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo no conocerá de los siguientes asuntos:
(...)”

2. Las decisiones proferidas por autoridades administrativas en ejercicio de funciones jurisdiccionales, sin perjuicio de las competencias en materia de recursos contra dichas decisiones atribuidas a ésta jurisdicción. (...)”

Y para terminar, el hecho de que los capitanes de puerto sean jueces en los casos taxativamente especificados en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1.984 frente a particulares, deviene en la confianza y seguridad que para el Estado Colombiano significa contar con funcionarios con la experticia, preparación y formación técnica y naval sean los calificados para administrar justicia en nombre de la república, del pueblo y por autoridad de la ley afrontar, ya que ellos

son los encargados de decidir éstos asuntos de forma realista y mediata con base en los principios de la seguridad marítima, la conservación del medio ambiente marino, y en lo referente a la protección, defensa y soberanía nacional en nuestros mares, espacios oceánicos, litorales, zonas costeras, embarcaciones y artefactos que enarbolan nuestra bandera.

Referencias Bibliográficas

¹ Artículo derogado por el artículo 12 del Decreto 1561 de 2002.

² Artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1.984.

- Decreto Ley 2324 de 1.984
- Código General del Proceso
- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo
- Sentencia de Constitucionalidad C-212 Corte Constitucionalidad

Datos del Autor:

Abogado Marítimo E mail: oceanida_maritima@yahoo.com