

# Alcance del concepto de “nave” en la normatividad mercantil colombiana: ¿incluye dicho concepto el equipo marino utilizado en las operaciones costa afuera (*offshore*)?\*

JAVIER ANDRÉS FRANCO-ZÁRATE\*\*

*“Entre las materias del comercio marítimo, la que debe ocupar el primer lugar es la de las naves, porque estas son el medio indispensable con el que se hace dicho comercio. (...)”.* De TAPIA, EUGENIO. *Elementos de Jurisprudencia Mercantil*, Librería Lecointe, París, 1845, p. 134.

## RESUMEN

El concepto legal de buque o nave no es unívoco y se ha reconocido que incluso en una misma jurisdicción puede haber varias definiciones para diferentes propósitos. Se trata entonces de un concepto dinámico que no por ello deja de enfrentar los retos que los avances tecnológicos suponen. En efecto, cada vez con mayor frecuencia nuevos equipos son empleados en las llamadas operaciones *costa afuera* y se ha vuelto recurrente la pregunta de si a todos ellos les sería aplicable la normatividad excepcional prevista en la legislación mercantil colombiana para las *naves*. El presente artículo aborda el concepto de “nave” en el Derecho colombiano y analiza su evolución y alcances en el Derecho interno, haciendo además un estudio sobre las implicaciones del concepto en

\* Fecha de recepción: 5 de marzo de 2014. Fecha de aceptación: 27 de junio de 2014. Para citar el artículo: FRANCO-ZÁRATE, JAVIER ANDRÉS. “Alcance del concepto de ‘nave’ en la normatividad mercantil colombiana: ¿Incluye dicho concepto el equipo marino utilizado en las operaciones costa afuera (*offshore*)”, en *Revist@ E-Mercatoria*, vol. 13, n.º 1, enero-junio, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2014, pp. 3-28.

\*\* Abogado de la Universidad Externado de Colombia, especialista en Derecho Marítimo de la misma institución, LL.M. en grado de distinción en Derecho Comercial Internacional y Derecho Marítimo de la Universidad de Gales - Swansea. Profesor investigador del Departamento de Derecho Comercial de la Universidad Externado de Colombia. Correo-e: javier.franco@uexternado.edu.co.

relación con los equipos comúnmente empleados en operaciones *costa afuera*. El artículo aborda además el concepto de nave y avances del mismo en las jurisdicciones del Reino Unido y Estados Unidos.

## PALABRAS CLAVE

Buque; Nave; Navegación; Operaciones costa afuera; Plataformas; Plataformas fijas; Artefactos navales; Casas flotantes.

## ABSTRACT

The legal concept of ship or vessel is not unique. In fact, it has been recognized that, even in a given jurisdiction, it may be several definitions of the concept for different purposes. Thus, it is a dynamic concept that still faces the challenges of the technological advances present in the maritime industry. Indeed, new types of marine crafts are frequently being used in the so-called *offshore* operations and it has become a recurring question whether all of said devices would follow the exceptional set of rules reserved in Colombian Commercial Law for the *ships*. The article then discusses the concept of *ship* in Colombian law and analyzes its evolution in domestic law. It also provides a study on the implications of said concept in relation to marine craft commonly used in *offshore* operations. Additionally the article addresses the concept of ship and the progress it has achieved in the United Kingdom and the United States.

## KEYWORDS

Ship; Vessel; Navigation; Offshore operations; Offshore; Platforms; Fixed platforms; Naval artifacts; Floating home.

## I. INTRODUCCIÓN

No es unívoco el concepto de *nave* o *buque* ni a nivel interno ni internacional<sup>1</sup>. De hecho, como lo destaca el profesor PULIDO BEGINES en materia de Dere-

1 Así lo reconoce el profesor IGNACIO ARROYO, al señalar: "El concepto de buque es capital para el Derecho marítimo hasta el punto que constituye el objeto central de su regulación. (...) Sin embargo, no existe una noción pacífica pues hay varias acepciones en torno a su concepto, tanto gramatical como legalmente": ARROYO, IGNACIO. *Curso de Derecho Marítimo*, Thomson Civitas, segunda edición, Navarra, 2005, p. 347. De entrada es importante resaltar que existen múltiples definiciones doctrinales del concepto de nave. Por ejemplo, G. CABANELLAS, en su conocido *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, la define como "[t]oda embarcación capaz de navegar por medios propios en alta mar": CABANELLAS, GUILLERMO. *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, Tomo IV, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires,

cho internacional, "[n]inguna norma de alcance supranacional contiene una definición unívoca de buque; por el contrario, muchos de los convenios internacionales actualmente en vigor contienen en su articulado precisiones sobre qué debe entenderse por buque a sus propios efectos"<sup>2</sup>. Es más, importantes tribunales y cortes alrededor del mundo han defendido la posibilidad de contar con diferentes conceptos—incluso dentro de un mismo ordenamiento jurídico—, puesto que, al parecer, resulta conveniente en algunos casos dar al concepto un sentido más amplio que en otros dependiendo del propósito particular de la norma respectiva<sup>3</sup>. Así las cosas, es claro que abundan las definiciones de las expresiones *nave* o *buque*, según la normativa a aplicar, y, por tanto, conviene señalar entonces de entrada que se trata de un concepto en constante cambio o evolución—tanto a nivel interno como internacional—, lo que, por supuesto, no deja de generar problemas en algunas ocasiones, debido a que se trata de una categoría que suele emplearse a efectos de lograr la aplicación de un régimen normativo de carácter excepcional de contenido diverso según la jurisdicción o el instrumento internacional respectivo. El ordenamiento jurídico mercantil colombiano no ha escapado a esta problemática y es por esto que, en nuestro medio, el concepto también ha venido delineándose y, quizá, haciéndose a su

1979, p. 522. A su turno, la misma obra considera que una embarcación es "[c]ualquier género de nave o barco (v.) con el cual se puede navegar; o sea, aquella construcción que, flotando, sirve para transportar por agua personas o cosas (...)". Tomo III, p. 58.

- 2 PULIDO BEGINES, JUAN LUIS. *Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima*, Ed. Tecnos, Madrid, 2009, p. 173. Algunos ejemplos de la situación comentada en instrumentos internacionales vigentes en Colombia son: i) El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, y su Protocolo, hecho en Londres el 17 de febrero de 1978—MARPOL 73/78—, referido a la contaminación operacional de los buques, que señala en su artículo 2.4 que: "Por 'buque' se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizantes, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes"; ii) el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos—CLC/92—, que dispone en su artículo 1.1 lo siguiente: "Buque": Toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte"; iii) La Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina en materia de Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques, que contiene la siguiente definición en su artículo primero: "Buque o Nave: Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza en el comercio para el transporte de carga o pasajeros o de ambos, de más de 500 toneladas de registro bruto".
- 3 Así lo comenta SIMON RAINEY QC, al sostener: "As the Court of Appeal warned in the context of the Merchant Shipping Act 1995, even in a single statute the term 'ship' may require to be given a narrower or a wider meaning according to the subject matter": RAINEY, SIMON. "What is a 'ship' under the 1952 Arrest Convention?", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2013, p. 52.

vez más complejo. Resulta relevante, por tanto, realizar un examen de dicha evolución, así como del estado actual de la cuestión, en particular para estudiar si el concepto de nave empleado en nuestro medio sigue manteniendo vigencia ante los avances de los desarrollos tecnológicos de los equipos marinos, particularmente en el atención a las novedosas construcciones comúnmente empleadas en las operaciones costa afuera o, también llamadas, *offshore*.

## II. EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE NAVE EN EL ORDENAMIENTO MERCANTIL COLOMBIANO

En Colombia existe de antaño una definición legal en el ordenamiento mercantil del concepto de nave. De hecho, ya en el antiguo Código de Comercio Marítimo de los Estados Unidos de Colombia –siguiendo al Código de Comercio Chileno de 1865<sup>[4]</sup>– se hacía alusión originalmente al concepto de nave mediante referencia a la expresión *embarcación principal* –sin definirla propiamente, sino señalando lo que esta comprende<sup>5</sup>– de la siguiente forma:

La palabra nave comprende el casco y quilla, los aparejos y accesorios de toda *embarcación principal*, sea cual fuere su denominación, y magnitud y sea de vela, remo o vapor<sup>6</sup> (destacado fuera de texto).

Posteriormente, el artículo 39 del Decreto 3183 de 1952 modificó el alcance de dicha definición original haciendo énfasis en el elemento de la autopropulsión que debía tener la construcción bajo examen para ser considerada una verdadera nave desde el punto de vista legal. Señaló entonces la disposición aludida que por nave se entendería:

(...) toda construcción flotante, no accesoria, *con medios fijos de propulsión*, destinada al tráfico acuático<sup>7</sup> (destacado fuera de texto).

Sin embargo, más adelante el Código de Comercio de 1971 adoptó un nuevo enfoque –que todavía se mantiene vigente– en el *Libro de la Navegación*, siguiendo

4 El artículo 823 del Código de Comercio Chileno de 1865 señalaba para el efecto algo muy similar al disponer que “[l]a palabra nave comprende el casco i quilla, los aparejos i accesorios de toda embarcación principal, sea cual fuere su denominación i magnitud, i sea de vela, remo o vapor”.

5 Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, p. 460.

6 Título II, capítulo I, artículo 5.

7 Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, p. 460.

la posición en su momento sostenida entre otros por el profesor chileno ENRIQUE MUNITA BECERRA<sup>8</sup>, al señalar en su artículo 1432 que

Se entiende por nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión" (destacado fuera de texto).

De acuerdo con lo anterior, el Código de Comercio exige que se presenten cuatro presupuestos para poder entender que una determinada construcción es propiamente una nave en nuestro medio, a saber: de un lado, que se trate de una construcción principal<sup>9</sup> o, si se quiere, que no sea accesoria a otra; de otro, que se trate de una construcción idónea o apta para la navegación; en tercer lugar, que esté efectivamente destinada a dicha actividad y, por último, que tenga algún método de propulsión propio.

Adicionalmente es preciso mencionar que la disposición actual distingue el concepto de nave ya referido de aquel de *artefacto naval*, al señalar a renglón seguido que

PARÁGRAFO 1°. Las construcciones flotantes no comprendidas en la anterior definición recibirán la denominación de artefactos navales, pero si con estos se desarrollan actividades reguladas por este Libro, se le aplicarán sus normas.

Esta distinción, que ya había sido recogida en el Decreto 3183 de 1952, pretende aplicarse a "las demás construcciones flotantes"<sup>10</sup> como categoría residual, esto es, se reserva para toda otras construcciones que si bien tienen la

8 Así lo deja entrever el comentario hecho por parte de la Comisión Revisora del Código de Comercio, al señalar: "Para el profesor de Derecho Marítimo de la Universidad de Chile, señor ENRIQUE MUNITA BECERRA, por nave debe entenderse toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación, cualquiera que sea su sistema de propulsión (véase la versión de HUMERES MAGNAN, p. 19)". Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, p. 460.

9 Al parecer, para DIMAR este requisito ya no parece tener la relevancia de épocas anteriores. En efecto, la Resolución 220 de 2012, que contiene el Reglamento Nacional de Catalogación, Inspección y Certificación de Naves y Artefactos Navales de Bandera Colombiana, contiene una definición de nave que deja de lado el referido requisito en su Art. 5.28 que señala: "Nave: toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación acuática".

10 En efecto, esto puede leerse en los comentarios al Proyecto de Código de Comercio realizados por la Comisión Revisora del Código de Comercio al señalar: "De otra parte, en el parágrafo del mismo artículo se contraponen a las naves las demás construcciones flotantes, que reciben el calificativo de *artefactos navales* ya empleado en el Decreto 3183 de 1952": Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, p. 460.

propiedad de flotar sobre el agua<sup>11</sup>, no reúnen alguno de los requisitos previstos en la norma para ser consideradas propiamente naves por el ordenamiento mercantil colombiano.

De otra parte, es importante mencionar que existen en el ordenamiento jurídico colombiano otras disposiciones que contemplan definiciones del concepto de nave (más allá de aquellas contenidas en tratados o convenios ratificados por Colombia). En efecto, cabe resaltar al respecto que luego de la entrada en vigor de las disposiciones del actual Código de Comercio, cuerpo normativo que traía originalmente algunas disposiciones en materia de abanderamiento y matrícula de naves en Colombia (artículos 1437 y ss.), se expidió la Ley 730 de 2001 para facilitar el abanderamiento de naves que estuvieran dedicadas al transporte marítimo, la pesca comercial e industrial. En efecto, dicha norma incorporó algunas definiciones sobre los conceptos de nave y de artefacto naval para los efectos propios de la aplicación de sus disposiciones. Señaló entonces en su artículo primero, lo siguiente:

Barco, buque o nave. Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, *que se utiliza en el comercio para el transporte de carga* o para remolcar naves *dedicadas al transporte marítimo*, incluyendo los barcos pesqueros comerciales e industriales. Se excluyen específicamente las naves deportivas de cualquier tamaño.

Artefacto naval. Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que *opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación*. En el evento de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte (destacado fuera de texto).

Si bien la norma en comento estuvo concebida para restringir su aplicación únicamente al abanderamiento de naves y/o artefactos navales que estuvieran dedicadas al transporte marítimo, la pesca comercial e industrial, la misma fue objeto de una modificación significativa por parte del Decreto Ley 019 de 2012 (Decreto Antitrámites). En efecto, la modificación pretendió ampliar el espectro de aplicación de la norma al permitir el registro de equipo marino en Colombia al amparo de dicha legislación, bien provisional o definitivamente, "sin restringir dicha posibilidad a que dichos equipos estén destinados a la realización de operaciones de transporte marítimo, pesca comercial o industrial"<sup>12</sup>. Así las cosas, aparentemente a partir de la modificación, cualquier equipo marino que pueda ser clasificado como *nave* o *artefacto naval* de acuerdo con lo previsto en los señalados artículos podría ser objeto de abanderamiento en

11 La Real Academia de la Lengua define la expresión "flotar" de la siguiente forma: "Dicho de un cuerpo: Sostenerse en la superficie de un líquido".

12 Artículo 100 del Decreto 019 de 2012.

Colombia mediante el trámite bien provisional, bien definitivo, contemplado en la Ley 730 de 2001<sup>[13]</sup>.

Igualmente es necesario hacer referencia a que el Decreto 804 de 2001, "[p]or el cual se reglamenta el servicio público de transporte marítimo" –siguiendo la lógica de la Ley 730 de 2001 en lo pertinente– se refirió también al concepto de *artefacto naval* para efectos de la interpretación y aplicación del referido Decreto al considerarlo como "(...) la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación; en el evento en que el artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte"<sup>14</sup>.

### III. PRINCIPALES PARTICULARIDADES DEL RÉGIMEN DE LAS NAVES EN LA LEGISLACIÓN COMERCIAL COLOMBIANA

En el Derecho mercantil colombiano es de recibo la teoría según la cual la nave es una *universitas facti* o universalidad de hecho<sup>15</sup>. En efecto, en palabras de los redactores del Código de Comercio, en nuestro medio se trata de "(...) una unidad cualificada por su finalidad esencial (*navis paratur ad hoc ut naviget*) (...)"<sup>16</sup>. Así las cosas, siguiendo autorizada doctrina internacional, el Código de Comercio actual reconoce en el artículo 1435 que se trata de bienes muebles<sup>17</sup> que, no obstante dicha condición, tienen para sí un *régimen de excepción* dada su

13 Originalmente la norma señalaba: "La presente ley será aplicable a las personas naturales o jurídicas que figuren como propietarias en el registro de naves y artefactos navales de bandera nacional a los cuales se refiere la presente ley" (destacado fuera de texto). El Decreto 019 de 2012 en su artículo 100 se refiere al campo de aplicación de la ley y la modifica de acuerdo con el siguiente texto: "La presente ley será aplicable a las personas naturales o jurídicas que en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana. Las disposiciones de la presente ley no son aplicables a los buques de guerra" (destacado fuera de texto). Así las cosas, resulta posible argumentar que el ámbito de aplicación de la ley se amplió para incluir otro tipo de buques o artefactos navales que no estén dedicados a las actividades establecidas originalmente como marco de aplicación de la ley. Sin embargo, podría argumentarse que el cambio no fue suficiente para ello si se tiene en cuenta que no se modificó la definición de nave y/o de artefacto naval previstos en la ley en forma expresa y que sirven de parámetro para la aplicación de la misma.

14 Esta misma definición ha sido acogida recientemente en resoluciones de DIMAR, como es el caso, p. ej., de la Resolución de DIMAR 675 de 2012 y de la Resolución DIMAR 2020 de 2012.

15 Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, p. 461. Así también lo reconoce expresamente el artículo 1435 del Código de Comercio.

16 *Ibíd.*

17 "Los buques son muebles, dice el artículo 190 del Código de Comercio francés. Son muebles, por definición, ya que no solamente se les puede trasladar, sino se trasladan ellos mismos. Es a fines del siglo XVIII, y bajo la influencia de los civilistas que se comenzó a

especial naturaleza y situación<sup>18</sup>. En efecto, son varias las particularidades del régimen legal aplicable a las naves —algunas de las cuales fueron mencionadas en su momento por parte de la Comisión Revisora del Código de Comercio (en adelante la Comisión)— y que ahora conviene comentar<sup>19</sup>:

A. *Identidad y nacionalidad*: de un lado, en cuanto a la identidad de la nave debe decirse que dicho atributo fue consagrado expresamente en el artículo 1436 del Código de Comercio actual. En virtud de dicha identidad, la nave tiene un nombre y un número de matrícula que permiten identificarla plenamente y no deja de ser ella —tal y como lo reconoce expresamente la norma— por el hecho de que algunos de los materiales que la componen sean reemplazados, no obstante que si la misma es destruida, ya no podrá ser considerada como tal ni siquiera si fuera reconstruida con los mismos materiales que la constituyeron originalmente. De otro lado, en cuanto a la nacionalidad de la nave, siguiendo el tenor literal del artículo 1437 del Código de Comercio, se entiende que toda nave que sea matriculada en Colombia tendrá la nacionalidad y, por tanto, “deberá enarbolar el pabellón colombiano”. Ello, por supuesto, tiene importantes implicaciones prácticas, como, p. ej. la obligatoriedad de cumplir todas las exigencias técnicas y de seguridad exigidas por la autoridad marítima para el tipo de nave en cuestión.

B. *Universalidad mueble de hecho y carácter de res conexa*<sup>20</sup>: como ha quedado visto ya, el artículo 1435 del Código de Comercio actual reconoce expresamente que la nave es una universalidad mueble de hecho. Así las cosas, como se ha entendido en muchas otras jurisdicciones, es válido sostener que en Colombia se considera igualmente que la nave es “cosa compuesta”<sup>21</sup> integrada “de las partes constituti-

colocar los buques en la categoría de los muebles (...). RIPERT, GEORGES. *Compendio de Derecho Marítimo*, Ed. TEA, Buenos Aires, 1954, p. 58.

18 “Los buques son muebles por su naturaleza y por su destino, con independencia de cualquier declaración explícita de la ley; así son considerados también por las leyes civiles; pero son muebles de naturaleza especial, excepcionalísima, sui generis, dado que no pueden considerarse como una mercancía cualquiera, sujeta a los principios del derecho común que chocarían demasiado con los importantes intereses de la navegación”: Apelación de Cagliari, 25 de mayo de 1903 (Dir. Mar. 1903, 370) en ASCOLI, PRÓSPERO. *Del Comercio Marítimo y de la Navegación*, Ed. Ediar, Buenos Aires, 1953, vol. I, p. 9 en BOLAFFIO ROCCO VIVANTE, *Derecho Comercial*, Tomo 16, Ed. Ediar.

19 Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, p. 461-463.

20 ASCOLI, PRÓSPERO. “Del Comercio Marítimo y de la Navegación”, en BOLAFFIO ROCCO VIVANTE, *Derecho Comercial*, Tomo 16, Ed. Ediar, Buenos Aires, 1953, vol. I, p. 11,

21 PULIDO BEGINES, JUAN LUIS. *Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima*, Ed. Tecnos, Madrid, 2009, p. 185.

vas, pertenencias y accesorios"<sup>22</sup>. Precisando lo anterior, es importante destacar que el actual artículo 1464 del Código de Comercio señala de forma expresa que "[s]on accesorios de la nave y se identifican con ella, para todos los efectos legales, todos los aparejos y utensilios destinados permanentemente a su servicio e indispensables para su utilización, los documentos de a bordo, los repuestos y las provisiones que constituyan la reserva constante y necesaria de la nave". De tal forma, los aparejos<sup>23</sup> y utensilios destinados en forma permanente al servicio de la nave, así como todo aquello que pueda considerarse provisiones necesarias para el adecuado funcionamiento de la misma (agua, combustibles, etc.) se identifican con la nave misma y, por tanto, si bien podrían ser eventualmente separados de la nave, se entienden genéricamente comprendidos en esta como un todo.

C. *Patrimonio naval o patrimonio afecto a una finalidad*: en Colombia no se considera a la nave como un sujeto de derechos ni tampoco como un patrimonio autónomo puesto que, como puede verse en los comentarios realizados por la Comisión al proyecto de Código de Comercio, "(...) no se ve la conveniencia de constituir el buque en un *patrimonio autónomo* que responda únicamente de sus propias obligaciones y que esté al amparo de toda persecución por parte de los demás acreedores de su propietario. Destruir, en esta forma, la unidad patrimonial del naviero, constituir la nave en un 'patrimonio individual de afectación y de responsabilidad limitada', rompe con nuestra tradición jurídica y se presenta como notoriamente inconveniente"<sup>24</sup>.

No obstante lo anterior, lo cierto es que la legislación colombiana, si bien estrictamente no contempla la posibilidad de interponer las llamadas acciones *in rem* contra la nave<sup>25</sup> –como sería el caso en el ámbito del Derecho anglosajón–, pues el buque en nuestro contexto legal no es sujeto de derechos<sup>26</sup>, sí contempla que la misma pueda ser considerada un "patrimonio de afectación"<sup>27</sup>

22 ARROYO, IGNACIO. *Compendio de Derecho Marítimo*, cuarta edición, Ed. Tecnos, Madrid, 2012, p. 133.

23 De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, se entiende por aparejo: "Conjunto de palos, vergas, jarcias y velas de un buque".

24 Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, p. 462.

25 "(...) *The essence of the in rem procedure is that the 'res' itself becomes, as one might say, the defendant, and ultimately the 'res' (i.e. the ship) may be arrested by legal process and sold by the court to meet the plaintiff's claim, always provided, of course, the validity of the claim is eventually proved to the satisfaction of the court (...)*": HILL, STEPHEN. *Maritime law*, sexta edición, LLP, Londres – Hong Kong, 2003, p. 88. "El buque será siempre objeto y nunca sujeto de derechos (...)": ASCOLI, PRÓSPERO. *Del Comercio Marítimo y de la Navegación*, Ed. Ediar, Buenos Aires, 1953, vol. I, p. 20, en BOLAFFIO ROCCO VIVANTE, *Derecho Comercial*, Tomo 16, Ed. Ediar.

26 *Ibid.*, p. 20.

27 Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, p. 461.

permitiendo por esta vía limitar el alcance de la responsabilidad del armador<sup>28</sup> en ciertos eventos<sup>29</sup> al valor de la nave, sus accesorios y el flete respectivo.

D. *Otras particularidades de las naves*: algunas otras particularidades que por su importancia merecen ser destacadas en relación con el régimen de excepción previsto en la legislación comercial aplicable a las naves son las que se comentan a continuación.

En primer lugar, es necesario destacar que de acuerdo con lo previsto por el artículo 1427 del Código de Comercio, los actos y contratos que afecten el dominio o que versen sobre la constitución de derechos reales sobre naves se deberán llevar a cabo por escritura pública. Además, la Ley 730 de 2001 complementa lo anterior al señalar de forma expresa que “[l]a compra y venta de naves y artefactos navales, así como aquellos que se encuentren en construcción, su hipoteca y sus gravámenes deberán llevarse a escritura pública, su arrendamiento financiero, fletamento a casco desnudo, deberán protocolizarse, previa las autenticaciones y legalizaciones consulares del caso”.

En segundo lugar, es importante destacar que las naves, a pesar de ser bienes muebles, pueden ser objeto de derecho real de hipoteca, lo que usualmente está reservado en nuestra tradición jurídica para los bienes inmuebles<sup>30</sup>. Es decir,

28 De acuerdo con el artículo 1473 del Código de Comercio: “Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario”.

29 Aquellos eventos previstos en el artículo 1481 del Código de Comercio, a saber: “(...) 1) De las indemnizaciones debidas a terceros por daños o pérdidas causados durante la navegación o en puerto por culpa del capitán, de la tripulación, del práctico o de cualquiera otra persona al servicio de la nave; 2) De las indemnizaciones debidas por daños causados al cargamento que se entregue al capitán para su transporte, o a los bienes que se encuentren a bordo; 3) De las demás obligaciones derivadas de los conocimientos de embarque o contrato de fletamento; 4) De las indemnizaciones debidas por las culpas náuticas en la ejecución de un contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el ordinal 1.º del artículo 1609; 5) De la obligación de extraer los restos de una nave naufraga y de las obligaciones vinculadas a aquélla; 6) De las remuneraciones de asistencia y salvamento; 7) De la contribución que corresponda a su nave en virtud de un acto de avería común, y 8) De las obligaciones contraídas fuera del puerto de matrícula por la agencia marítima o el capitán, merced a sus poderes legales para atender las necesidades de su nave o a la continuación del viaje, siempre que aquéllas no provengan de insuficiencia o defecto del equipo o del aprovisionamiento al comienzo del viaje (...)”.

30 “(...) A la necesidad que el naviero tiene de utilizar capitales ajenos para la explotación de su industria marítima no satisfacía plenamente la antigua forma de crédito incorporada al contrato de préstamo a la gruesa. Era conveniente aplicar al buque el sistema de la garantía real. Pero la naturaleza peculiar del buque ha planteado siempre la duda entre la prenda y la hipoteca como formas de garantía real aplicables al buque. En el derecho romano no se planteaba este problema, dado que la distinción entre prenda e hipoteca no se establecía desde el punto de vista de la naturaleza mobiliaria o inmobiliaria del objeto

la posibilidad de constituir dicho gravamen es una muestra más del *régimen de excepción* y particularísimo que se establece en la ley para este tipo de bienes muebles. En Colombia, el régimen original de la hipoteca naval se encuentra previsto en los artículos 1570 a 1577 del Código de Comercio, aunque debe tenerse presente que dicho régimen fue actualizado y complementado por las disposiciones que sobre el particular se encuentran en la Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina sobre garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques, normativa que en todo caso está llamada a primar sobre las disposiciones locales por tener carácter de norma supranacional<sup>31</sup>.

En tercer lugar, respecto de las naves se predica, además de la existencia de los llamados "privilegios marítimos o navales"<sup>32</sup> (que siguen a la nave inde-

dado en garantía, sino desde el punto de vista del paso de la posesión de este objeto al acreedor. Pero en la evolución posterior, al establecerse una distinción jurídica tajante entre las cosas muebles y las cosas inmuebles, se limitó a las primeras el derecho de prenda, reservándose la hipoteca para los bienes inmuebles. De aquí nacía, precisamente, la dificultad, respecto del buque, el cual era tradicionalmente considerado como cosa mueble, y, por consiguiente, debía ser objeto del derecho de prenda, pero la pérdida de posesión que para el deudor implicaba este derecho se avenía mal con la necesidad de conservar la dirección de la explotación del buque como medio económico para satisfacer después de la deuda. De aquí los diversos procedimientos técnicos ideados para salvar el grave obstáculo del desplazamiento de la posesión del buque desde el patrimonio del deudor al patrimonio del acreedor": GARRIGUES, JOAQUÍN. *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo V, séptima edición, Ed. Temis, Bogotá, 1987, p. 170.

31 Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores. Decisión 500 del 22 de junio de 2001, artículo 2.º, citada por TREMOLADA ÁLVAREZ, ERICK. *El derecho andino en Colombia*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2006, p. 43.

32 El artículo 21 de la Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina señala: "Los privilegios marítimos gravan especial y realmente al buque sin necesidad de publicidad registral, y lo siguen aunque éste cambie de propietario, registro o pabellón, excepto en el caso de ejecución forzosa del buque". Complementariamente, el artículo 22 del mismo cuerpo normativo dispone: "Créditos privilegiados.- Los siguientes créditos están garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque: 1. Los créditos por los sueldos y otras cantidades adeudados al capitán, oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre; 2. Los créditos por indemnizaciones por muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque; 3. Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque; 4. Los créditos por derechos de puerto, de canal y otras vías navegables y practicable; 5. Los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque, distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y a los efectos del pasaje transportados a bordo del buque". Por último, aclara el artículo 24 que: "Prelación.- Los privilegios marítimos enumerados en el artículo 22 tienen preferencia sobre las hipotecas navales y sobre cualquier otro crédito. Su rango de prelación está establecido por el orden de enumeración con sujeción a las reglas siguientes: 1. Los privilegios marítimos que garanticen créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque, serán preferidos frente a todos

pendientemente de un eventual cambio de propietario), la posibilidad efectiva de realizar un embargo preventivo de nave al amparo de la Decisión 487 de 2000<sup>33</sup> (aunque ya originalmente los artículos 1449 y siguientes del Código de Comercio se refirieran a esta posibilidad) con fundamento en un crédito marítimo de los descritos en el artículo primero de la referida Decisión de la CAN<sup>34</sup>.

los demás privilegios marítimos a que se halle afecto el buque antes de efectuarse las operaciones que dieron origen a aquellos privilegios; 2. Los privilegios marítimos mencionados en cada uno de los incisos 1, 2, 4 y 5 del artículo 22 concurrirán entre ellos a prorrata; 3. Los privilegios marítimos que garanticen los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque, tendrán prelación entre sí por el orden inverso al de la fecha de nacimiento de los créditos garantizados con estos privilegios. Estos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que concluyó cada operación de salvamento".

- 33 Vale la pena aclarar que para efectos de la aplicación de la Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina, dicha norma señala su propia definición del concepto de nave en los siguientes términos: "Buque o Nave: Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza en el comercio para el transporte de carga o pasajeros o de ambos, de más de 500 toneladas de registro bruto".
- 34 El artículo 1 de la Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina señala: "(...) Crédito Marítimo: Un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas: 1. Pérdidas o daños causados por la explotación del buque; 2. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque; 3. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente; 4. Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este inciso 4; 5. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación; 6. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo; 7. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo; 8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque; 9. La avería gruesa; 10. El remolque; 11. El practicaje; 12. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento; 13. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque; 14. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables; 15. Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre; 16. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios; 17. Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque; 18. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o

Por último, es necesario destacar que la legislación mercantil colombiana también reserva a las naves la aplicación de algunas otras instituciones –tradicionales en el Derecho marítimo– como son la avería gruesa, las normas sobre abordaje, el régimen de arribada forzosa<sup>35</sup> y el del salvamento marítimo, categorías cuyo estudio detallado desborda el objeto del presente documento y por eso conviene ahora solo mencionar como una particularidad más del marco jurídico de excepción aplicable específicamente a dichas construcciones.

#### IV. LA PROBLEMÁTICA CRECIENTE

En la actualidad, los avances científicos y tecnológicos hacen que cada vez con mayor frecuencia surjan nuevas construcciones flotantes que resultan poco tradicionales o convencionales a los ojos del observador común. Ello ha hecho que surjan discusiones en diferentes jurisdicciones respecto de si ciertas construcciones encajan o no dentro del concepto de nave que resulte aplicable. En Colombia, particularmente con ocasión del incremento de las llamadas actividades costa afuera u *offshore* (que, de acuerdo con lo previsto por el artículo 1429 del C. de Co., serían catalogadas como "actividades marítimas"<sup>36</sup>) se ha abierto paso a la discusión también reciente de si los equipos o construcciones usualmente utilizados en tales labores (ej. plataformas

por su cuenta, en relación con el buque; 19. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque; 20. Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación; 21. Una hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque; 22. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque".

35 Tanto el abordaje como la arribada forzosa son consideradas expresamente como hipótesis de "accidentes o siniestros marítimos" por el artículo 26 del Decreto 2324 de 1984. En Colombia, las investigaciones por siniestros o accidentes marítimos son adelantadas por las Capitanías de Puerto en primera instancia y por la Dirección General Marítima –DIMAR–, en segunda, en ejercicio de precisas funciones jurisdiccionales conferidas para el efecto (ver sentencia Corte Constitucional, C-212 de 1994). Estas investigaciones se llevan a cabo con el objeto de identificar y determinar responsabilidades de carácter civil, así como la posible violación de normas de marina mercante (y, por tanto, no por la jurisdicción ordinaria). Es necesario aclarar sin embargo que, de acuerdo con el artículo 25 del Decreto 2324 de 1984, la competencia de DIMAR para adelantar dichas investigaciones no se restringe a las hipótesis en las cuales se involucren naves o artefactos navales, sino que se extiende a aquellos casos en que esté involucrada cualquier clase de "plataformas" o "estructuras marinas", términos que parecen más amplios. Así, señala la disposición en comento que "Las investigaciones por accidentes o siniestros marítimos que involucren naves o artefactos navales, o *plataformas o estructuras marinas*, se adelantarán y fallarán por el procedimiento de que tratan las disposiciones siguientes" (destacado fuera de texto).

36 Artículo 1429 C. de Co.: "Se consideran actividades marítimas todas aquellas que se efectúan en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma".

de exploración y/o perforación o explotación, entre otros equipos) podrían recibir o no el trato dispuesto por la legislación comercial para las "naves"<sup>37</sup> y si, como consecuencia, la legislación comercial dispuesta para estas también les resultaría íntegramente aplicable.

La discusión sobre el tema planteado llega en un momento en el cual importantes cortes y tribunales del mundo vienen teniendo muy interesantes debates de lo que debería ser considerado o no una nave en sus respectivas jurisdicciones. Vale la pena entonces, antes de aterrizar el análisis al caso colombiano, dar una mirada al tipo de debates que la problemática ha generado ya en otras jurisdicciones.

#### A. REINO UNIDO E IRLANDA

En efecto, en el ámbito del Derecho inglés, cuna de muchos conceptos tradicionales del Derecho marítimo, se ha debatido también sobre las fronteras del concepto. De entrada, es necesario precisar que originalmente la *Merchant Shipping Act* de 1894 en su sección 742 definió el concepto de nave (*vessel*)<sup>38</sup> en forma general al señalar que se entendía incluido en él "cualquier buque o bote u otra descripción de nave usada en la navegación"<sup>39</sup>. Posteriormente, el *Senior Courts Act* de 1981 en su sección 24(1) estableció que la palabra buque (*ship*) "incluye cualquier descripción de nave usada en la navegación (...) e incluye, sujeto a lo previsto en la sección 2(3) del *Hovercraft Act* 1968, un aerodeslizador"<sup>40</sup>.

Así las cosas, autorizada doctrina ha destacado que el énfasis de las disposiciones atrás referidas —y que sirven de marco general para el examen de la cuestión— se encuentra más en el empleo o uso actual de dichas construcciones para la navegación, que si en su diseño original fue o no previsto para tal efecto<sup>41</sup>. No obstante la aparente claridad que reviste entonces la situación,

37 Ello, claro está, sin perjuicio de que bajo otras normas de carácter local o internacional dichos equipos puedan ser considerados como naves o artefactos navales —según corresponda— para efecto de la aplicación de sus respectivos preceptos.

38 ENRÍQUEZ ROSAS, JOSÉ DAVID. *El buque: Una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones*, Serie H: Estudios de Derecho Internacional Público, Universidad Nacional Autónoma de México, Número 29, México, 1998, p.21.

39 Trad. libre. El original establece: "vessel' includes any ship or boat, or other description of vessel used in navigation".

40 Trad. libre. El original establece: "'ship' includes any description of vessel used in navigation and (except in the definition of 'port' in section 22(2) and in subsection (2)(c) of this section) includes, subject to section 2(3) of the *Hovercraft Act* 1968, a hovercraft". Como lo destaca MEESON, la definición es prácticamente idéntica a la que trae la sección 313 (1) de la *Merchant Shipping Act* 1995. MEESON, NIGEL. *Admiralty Jurisdiction and Practice*, cuarta edición, informa, Londres, 2011, p. 27.

41 RAINEY, SIMON. "What is a 'ship' under the 1952 Arrest Convention?", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2013, p. 71.

las cortes inglesas no han escapado a intensos debates sobre lo que significa en este contexto que una determinada construcción flotante sea "usada para la navegación".

En efecto, como lo destaca MEESON, es un asunto "de hecho" el saber si una construcción es usada para la navegación<sup>42</sup>. Así, destaca el autor en comentario cómo p. ej. en *Steedman v. Scofield*<sup>43</sup> fue necesario considerar ante dicha jurisdicción si un *jet-ski* era o no un buque (*a ship*). Señaló entonces el juez SHEEN J. que "'navegación' no es sinónimo de movimiento sobre el agua. Navegación es movimiento planeado u ordenado de un lugar a otro"<sup>44</sup>. Así, se consideró que dicho equipo no era un buque propiamente dicho, pues no era una "nave" usada para la navegación<sup>45</sup>.

Quizá en lo que podría considerarse un giro a la lógica de dicha interpretación, los autores suelen hacer referencia al caso *The Von Rocks*<sup>46</sup>. En dicha oportunidad, la Corte Suprema de Irlanda –en un caso que ha tenido reconocida influencia en cortes inglesas– tuvo que analizar si un tipo de draga (*backhoe dredger*) era o no una nave para los efectos propios de la Convención sobre arresto de naves<sup>47</sup>. Este equipo tenía la particularidad de ser elevado hidráulicamente por extensores que hacían contacto con el suelo marino durante su operación<sup>48</sup>, por lo que, una vez levantado, constituía una plataforma rígida<sup>49</sup>. No tenía proa, timón, popa o medios propios de propulsión<sup>50</sup>, ni tampoco contaba la posibilidad de cargar mercancía o personal diferente de aquel previsto para intervenir en la operación de dragado correspondiente<sup>51</sup>. A pesar de lo anterior, la Corte irlandesa consideró que se trataba de un "buque" (*ship*) pues, a su juicio, "(...) si la estructura fue construida para ser capaz de atravesar superficies significantes de agua y regularmente lo hacía, puede ser clasificada como 'buque' a pesar de la ausencia de cualquier forma de propulsión o mecanismo de dirección, como un timón"<sup>52</sup>.

Se dice que esa interpretación fue seguida por la Corte de Apelaciones inglesa en el caso *Perks vs. Clark*<sup>53</sup> en el que se analizó si una plataforma de

42 MEESON, Ob. cit., p. 35.

43 [1992] 2 Lloyd's Rep 163, citado por MEESON, Ob. cit., p. 29.

44 Trad. libre. Citado por MEESON, Ob. cit., p. 29.

45 *Ibíd.*, p. 29.

46 Así MEESON, Ob. cit., p. 35 y RAINEY QC, Ob. cit. pp. 72 y ss.

47 MEESON, Ob. cit., p. 35.

48 *Ibíd.*

49 RAINEY QC, Ob. cit., pp. 72.

50 *Ibíd.*, p. 73.

51 *Ibíd.*

52 *Ibíd.* p. 73. El autor cita un pasaje de [1998] 2 Lloyd's Rep 198.

53 Si bien el caso es de la Corte Suprema de Irlanda, como lo menciona RAINEY QC, se trata de una decisión cuya lógica fue seguida por la Corte Inglesa de Apelaciones (*English Court*

perforación (*Jack-up rig*) era o no una nave para saber si se debían o no pagar impuestos por trabajadores a bordo de dichos equipos en una supuesta calidad de marineros<sup>54</sup>. En tal caso se consideró que dichos equipos eran buques (*ships*) para esos efectos, al señalar que "(...) siempre que la 'navegación' sea una parte significativa de la función de la estructura en cuestión, el simple hecho de que esta sea incidental a otra función más especializada, así como el dragado o la provisión de acomodación, no lo pone fuera de la definición (...) 'navegación' no necesariamente connota algo más que 'movimiento a través del agua'; la función de 'trasladar personas o carga de un lugar a otro' (en palabras del juez) no es una característica esencial"<sup>55</sup>.

## B. ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Recientemente, la Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos de América realizó un importante análisis sobre el alcance del concepto de *nave* en el contexto legal propio de dicha jurisdicción en el caso *Lozman v. City of Riviera Beach*<sup>56</sup>.

En efecto, como antecedente al caso a comentar debe mencionarse que ya en *Stewart v. Dutra Construction Co.*<sup>57</sup> —una de las decisiones que ha sido considerada de obligada referencia sobre el particular en dicha jurisdicción— la Corte había analizado ya en el pasado si una draga —el llamado *super scoop*— que contaba con "limitados medios de auto-propulsión, pero [que podía] navegar cortas distancias"<sup>58</sup> podía o no ser considerado una nave para efectos de la aplicación del *Jones Act* y el *Harbor Worker's Compensation Act*, en un caso en que un supuesto "hombre de mar" había resultado lesionado como consecuencia de la alegada negligencia de la empresa *Dutra*<sup>59</sup>. En ese caso —que, como ha sido reconocido en dicha jurisdicción, proyecta su importancia en múltiples esferas del Derecho marítimo<sup>60</sup>—, la Corte señaló entonces que para dichos propósitos la draga debía

of Appeal) en *Perks vs. Clark* [2001] EWCA Civ 1228; [2001] WLR 17; [2001] 2 Lloyd's Rep 431. Rainey QC, Ob. Cit. pp. 74.

54 *Ibid.* p. 74.

55 Trad. libre. RAINEY QC, Ob. cit. p. 74 en cita de [2001] EWCA Civ 1228; [2001] WLR 17; [2001] 2 Lloyd's Rep 431 [42].

56 133 S. Ct. 735, 2013 AMC 1 (2013). Disponible también en línea en [[www.supremecourt.gov/opinions/12pdf/11-626\\_p8k0.pdf](http://www.supremecourt.gov/opinions/12pdf/11-626_p8k0.pdf)].

57 543 U.S. 481, 2005 AMC 609 (2005).

58 " (...) He sued Dutra under the Jones Act, alleging that he was a seaman injured by Dutra's negligence, and under §5(b) of the Longshore and Harbor Workers' Compensation Act (LHWCA), 33 U.S.C. §905(b), which authorizes covered employees to sue a "vessel" owner as a third party for an injury caused by the owner's negligence": 543 U.S., 2005 (syllabus) p. 1. Disponible en [[www.law.cornell.edu/supct/pdf/03-814P.ZS](http://www.law.cornell.edu/supct/pdf/03-814P.ZS)].

59 *Ibid.*

60 Así lo reconoce expresamente la doctrina en dicha jurisdicción al señalar que: "Although

ser considerada una nave en el marco de lo previsto en *Rules of Construction Act 1 U.S.C. § 3* que define en forma genérica las naves<sup>61</sup> como "todo tipo de embarcaciones u otro dispositivo artificial utilizado, o capaz de ser utilizado como medio de transporte sobre el agua"<sup>62</sup>. La Corte consideró lo anterior puesto que, a su juicio, se trataba de una construcción que si bien no tenía como función primaria la de servir como medio de transporte sobre el agua, era "capaz" de realizar tal labor, y de hecho así había sido empleada<sup>63</sup>. Además, la decisión tuvo en cuenta opiniones anteriores como las contenidas en *Cope v. Vallete Dry Dock Co.*<sup>64</sup> y *Evansville & Bowling Green Packet Co. v. Chero Cola Bottling Co.*<sup>65</sup> en las que en su momento se distinguió entre construcciones que estuvieran "permanentemente ancladas a la costa o el suelo marino"<sup>66</sup> de aquellas que no lo estaban, con el fin de tener presente que aquellas no podrían ser consideradas naves<sup>67</sup>. No obstante, como se anticipó, el *Super Scoop* no estaba permanentemente atado o fijado en el mar, por lo que ello tampoco fue óbice para reconocerle su condición de nave<sup>68</sup>.

Ahora bien, tal y como lo señala MAASS, *Stewart v. Dutra Construction Co.* dejó en aquel entonces sin responder la pregunta de si el uso querido por el propietario era o no un criterio relevante a efectos de determinar la condición de nave de una determinada construcción flotante<sup>69</sup>. Es justamente en

*Stewart analyzed vessel status in the context of seaman claims, the decision influenced many areas of maritime law*": MAASS, DAVID. "If it looks like a vessel: The Supreme Court's "reasonable observer" test for vessel status", *Florida Law Review*, vol. 65, 2013, p. 900. El autor comenta lo señalado originalmente en este sentido por ROBERTSON, DAVID. "How the Supreme Court's New Definition of "Vessel" is Affecting Seaman Status, Admiralty Jurisdiction, and Other Areas of Maritime Law", *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 39, n.º 2, April, 2008, pp. 115, 152-156.

61 La Corte en *Stewart v. Dutra Construction Co.* aclaró también que la definición contenida en *Rules of Construction Act 1 U.S.C. § 3* era la definición de nave "por defecto" a emplear a menos que del contexto surgiera la necesidad de hacer algo diferente. Señaló entonces la Corte que "Even now, § 3 continues to supply the default definition of 'vessel' throughout the U.S. Code, 'unless the context indicates otherwise.' (...)": *Stewart v. Dutra Construction Co.* 543 U.S. 489-490.

62 Trad. libre. La definición general de "nave" en los Estados Unidos está contenida en 1 U.S.C. § 3, que señala: "The word 'vessel' includes every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water".

63 "Section 3 requires only that a watercraft be 'used, or capable of being used, as a means of transportation on water' to qualify as a vessel. . . . As the Court of Appeals recognized, the *Super Scoop's* "function was to move through Boston harbor, . . . digging the ocean bottom as it moved."". Pasaje de *Stewart v. Dutra Construction Co.* 543 U.S. 484-485, citado en DAVID ROBERTSON. "How the Supreme Court's New Definition of 'Vessel' is Affecting Seaman Status, Admiralty Jurisdiction, and Other Areas of Maritime Law", *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 39, n.º 2, April, 2008, p. 119.

64 119 U.S. 625.

65 271 U.S. 19.

66 543 U.S., 2005 (syllabus) p. 2.

67 *Ibíd.*

68 *Ibíd.*

69 MAASS, DAVID. "If it looks like a vessel: The Supreme Court's "reasonable observer" test for vessel status", *Florida Law Review*, vol. 65, 2013, p. 900.

ese marco en el que resulta de particular interés la más reciente decisión de la Corte Suprema de los Estados Unidos en el caso *Lozman v. City of Riviera Beach, Florida*<sup>70</sup>. En efecto, en esta decisión la Corporación se vio en la necesidad de determinar si una "casa flotante" (*floating home*) que había sido ubicada dentro de las instalaciones de una marina podría o no ser considerada "una nave" desde el punto de vista del *Rules of Construction Act* 1 U.S.C. § 3 ya comentado, en particular, a fin de establecer si a dicha construcción se le podían o no aplicar las normas propias de la jurisdicción del almirantazgo (*admiralty jurisdiction*)<sup>71</sup>. De acuerdo con lo señalado en la decisión, por considerarla una nave la administración de la ciudad (propietaria de la marina) procedió a interponer una acción *in rem* contra la "casa flotante" para el pago de los derechos de muellaje y otros conceptos ante la jurisdicción del almirantazgo (*admiralty jurisdiction*) en Estados Unidos<sup>72</sup>. La Corte del Distrito consideró en aquel entonces que el equipo o construcción en cuestión encuadraba en la categoría de "nave" bajo las *Rules of Construction Act* 1 U.S.C. § 3<sup>73</sup>. Dicha visión inicial fue reafirmada en segunda instancia por la Corte del Undécimo Circuito bajo el argumento de que "la casa flotante" era una "nave" en tanto se trataba de una construcción "capaz de" (*capable of*) desplazarse sobre el agua a pesar de la intención su dueño de mantenerla "atracada" indefinidamente<sup>74</sup>. De acuerdo con lo señalado en la decisión examinada, la construcción flotante fue rematada y adjudicada después a la marina de la ciudad, que a la postre procedió a su destrucción<sup>75</sup>. No obstante lo anterior, la cuestión finalmente llegó a la Corte Suprema de ese país, la que a su turno decidió –contrario a lo sostenido en las instancias anteriores– que dicha construcción flotante NO era una "nave" bajo las *Rules of Construction Act* 1 U.S.C. § 3, en particular en atención a las siguientes consideraciones:

70 133 S. Ct. 735, 2013 AMC 1 (2013). Disponible también en línea en [[www.supremecourt.gov/opinions/12pdf/11-626\\_p8k0.pdf](http://www.supremecourt.gov/opinions/12pdf/11-626_p8k0.pdf)].

71 *Ibíd.*

72 *Lozman v. City of Riviera Beach, Florida*, p. 2, disponible en [[www.supremecourt.gov/opinions/12pdf/11-626\\_p8k0.pdf](http://www.supremecourt.gov/opinions/12pdf/11-626_p8k0.pdf)].

73 *Ibíd.*

74 *Ibíd.*, p. 2, 3. La posición tradicional del la Corte del Onceavo Circuito queda clara en el siguiente pasaje: "Prior to the *Lozman* decision, U.S. courts basically followed two vessel status tests. The United States Court of Appeals for the Eleventh Circuit followed a vessel status test that asked whether the vessel was practically capable of navigation, regardless of the owner's subjective intent. The other, competing vessel status test arose from the United States Court of Appeals for the Fifth Circuit, which asked if the vessel was truly capable of navigation – not merely physically or only theoretically capable – and which incorporated the owner's intent as to the structure". Brock III, Lindsey. "The practical effects of *Lozman*", *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 38:89, 2013, pp. 89-90.

75 *Lozman vs. City of Riviera Beach, Florida*, p. 3, disponible en [[www.supremecourt.gov/opinions/12pdf/11-626\\_p8k0.pdf](http://www.supremecourt.gov/opinions/12pdf/11-626_p8k0.pdf)].

– Para la Corte el punto de partida del examen debe ser que no toda estructura flotante capaz de desplazarse por el agua es una "nave"<sup>76</sup>.

– Así las cosas, para la Corte la razón principal por la cual la "casa flotante" no encuadra dentro del concepto de nave estriba en que para ser considerada como tal se requiere no solo que dicha construcción tenga la capacidad física de realizar un desplazamiento sobre el agua (como ya había sido la posición sentada en *Steward*), sino además que –y aquí viene lo novedoso– un "observador razonable" hubiera considerado que dicho equipo, en atención a sus características físicas y actividades, estaba diseñado "desde un ángulo práctico" para transportar personas o cosas sobre el agua<sup>77</sup>.

– No obstante el criterio mayoritario acogido en la decisión, la juez SOTOMAYOR y el juez ANTHONY KENNEDY se apartaron del criterio de la mayoría en particular al formular algunos reparos a la decisión por cuanto se consideró fundamentalmente que la referencia hecha al concepto del "observador razonable" creaba una innecesaria y/o inapropiada remisión a un criterio subjetivo para delimitar el alcance del concepto de "nave" en dicha jurisdicción<sup>78</sup>.

En todo caso, la Corte estimó adecuado sostener que, contrario a lo decidido por jueces de inferior jerarquía, la llamada "casa-bote" del Sr. LOZMAN era una casa, y no una "nave" –en atención al criterio del "observador razonable"– planteado atrás.

#### V. A PROPÓSITO DEL CASO LOZMAN Y SUS LECCIONES: ¿QUÉ PASARÍA CON DICHO EQUIPO MARINO A LA LUZ DE LA NORMATIVIDAD COLOMBIANA?

En vista de la peculiar situación a la que se enfrentó la Corte Suprema de los Estados Unidos de América al examinar el caso de la citada "casa flotante", resulta interesante desde el punto de vista académico realizar en este punto un paralelo –*mutatis mutandis*– de lo que podría suceder si dicho caso fuera examinado por un juez colombiano dentro de las reglas propias de nuestro contexto legal.

De entrada, es preciso aclarar que Colombia no cuenta propiamente con una "jurisdicción del almirantazgo", como en otros países, entre ellos, los Estados Unidos de América. En efecto, dependiendo del tipo de cuestión debatida (que vincule el empleo de una nave o artefacto naval), ciertas causas pueden ser conocidas bien por la Dirección General Marítima –DIMAR– (Capitanes de Puerto en primera instancia, DIMAR nivel central, en segunda) como en los casos de investigaciones por siniestros o accidentes marítimos adelantadas al amparo del Decreto Ley 730 de 2001, mientras que otras pueden ser conocidas por los

76 *Ibíd.*, p. 4.

77 *Ibíd.* p. 5.

78 *Ibíd.*, Juez SOTOMAYOR, opinión disidente.

jueces civiles, como en el caso de cuestiones relativas al embargo preventivo de naves. En efecto, una cuestión relativa a la falta de pago de derechos de uso de muelle, tal y como fue objeto de debate en el caso presentado, podría haber sido competencia de la jurisdicción ordinaria en Colombia en la medida en que para tal efecto hubiera usualmente habido muy probablemente un acuerdo previo entre la marina y el "artefacto" respectivo para el uso del muelle. En tal medida, se trataría de una disputa contractual que sería dirimida por los jueces ordinarios sin que existiera la posibilidad de acudir a una acción *in rem*.

En segundo lugar, en el Derecho colombiano, a mi juicio, sería poco fértil la discusión planteada ante la Honorable Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos puesto que no estando dicha construcción flotante "destinada" a la navegación, forzosamente caería en la categoría de artefacto naval descrita por el Código de Comercio colombiano. En efecto, la "casa flotante" (*floating home*) sería una construcción flotante no destinada a la navegación —al menos no habitualmente—<sup>79</sup> y, por tal vía, deberá encuadrarse en la categoría residual de artefacto naval.

Ahora bien, al margen de lo anterior, siendo que dichos artefactos navales en Colombia pueden ser objeto de registro en Colombia, al parecer el sr. LOZMAN bien habría podido registrar su casa flotante en Colombia y obtener bandera colombiana.

Ocurrirá, sin embargo, que al no estar destinado dicho artefacto en principio destinado a "las actividades" a que se refiere el *Libro de la Navegación* (esto es, a las descritas en el artículo 1429 C. de Co.), difícilmente hubieran podido aplicársele a dicho equipo marino las disposiciones del Código de Comercio colombiano propias de las naves.

## VI. EL CONCEPTO DE NAVE EN COLOMBIA Y SU APLICACIÓN AL EQUIPO UTILIZADO EN LAS OPERACIONES COSTA AFUERA U *OFFSHORE*

Como quedó visto atrás, el concepto de nave en Colombia ha venido evolucionando, precisándose, pero —sin duda— simultáneamente ampliándose al

79 Fíjese cómo si bien textualmente la definición de nave del Código de Comercio no se refiere expresamente a la "habitualidad" como presupuesto de poder señalar que la construcción en cuestión está efectivamente "destinada a la navegación", puede verse en los comentarios al proyecto de Código de Comercio que sí se tuvo en mente ese criterio al señalar en relación con las naves que "[e]n otras palabras, éstas deben ser 'principales e independientes'. Además, deben ser 'aptas para la navegación' y estar 'destinadas habitualmente a ella', porque si una construcción no es apta para navegar, o si siéndolo no está destinada habitualmente a la navegación, aunque flote sobre el agua, no podrá recibir la denominación de *nave* en el significado que le atribuye el Derecho Marítimo". Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958, p. 460.

contar ahora de manera alternativa con la categoría de artefactos navales, a los que, valga la pena reiterar, se les aplican las mismas normas previstas en el *Libro de la Navegación* del Código de Comercio para las naves cuando con dichos equipos se lleven a cabo actividades reguladas por dicho cuerpo normativo.

Ahora bien, como se ha señalado, en la medida en que el parágrafo primero del artículo 1432 del Código de Comercio se refiere a las "actividades reguladas por este libro (...)" se entiende que la definición relevante para estos propósitos es la de actividades marítimas contenida en el artículo 1439 del Código de Comercio que señala: "Se consideran actividades marítimas todas aquellas que se efectúan en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma" (destacado fuera de texto). De tal forma, a todos los equipos o construcciones flotantes, es decir, artefactos navales que sean utilizados en las operaciones costa afuera u *offshore* en labores de investigación y/o extracción de los recursos del mar y/o de la plataforma (o cualquier otra actividad marítima de las descritas en el Art. 1439 del Código de Comercio) se les aplicarán las disposiciones del *Libro de la Navegación* del Código de Comercio.

Es necesario destacar, en todo caso, que hay muy variados equipos marinos que se utilizan en las operaciones costa afuera u *offshore*. En efecto, un proyecto de tal naturaleza suele incluir equipos de diferentes características según la labor específica que se requiera ejecutar en cada operación en particular. No es el propósito del presente documento enunciar de forma detallada las muy variadas clases de equipos que se suelen emplear en este tipo de operaciones. Sin embargo, a los fines de entender si a dichos equipos se les aplicaría o no la legislación mercantil dispuesta para las naves, se estima conveniente hacer referencia ahora a las categorías recientemente tenidas en cuenta por DIMAR en la Resolución 674 de 2012 para establecer "(...) las condiciones, procedimientos y medidas de seguridad para el desarrollo de las operaciones de unidades móviles, buques de apoyo y buques de suministro que se realicen costa afuera", así: A. *Naves de apoyo*<sup>80</sup> y/o *suministros*<sup>81</sup> o genéricamente llamadas "*supply vessels*": las naves de apoyo son de muy variadas clases y especificaciones según lo requiera la

80 La Resolución 674 de 2012 de DIMAR establece en su artículo 3.2 que: "*Buque de apoyo*: nave que sin estar catalogada como buque de suministro costa afuera, ocasionalmente puede cumplir tareas de llevar pertrechos, materiales, equipo y los consumibles necesarios para la operación de las estructuras marinas o unidades móviles, así como la prestación de cualquier otro servicio a estas últimas, incluyendo el tendido y manipulación de cables y líneas, el soporte a actividades de buceo, a vehículos de operación remota y operaciones de sísmica".

81 La Resolución 674 de 2012 de DIMAR establece en su artículo 3.3 que: "*Buque de suministro costa afuera*: nave construida para llevar pertrechos, materiales, equipo y los consumibles necesarios para la operación de las estructuras marinas o unidades móviles. Su disposición se compone de superestructuras que son los alojamientos y el puente en la parte proel de

operación. En algunos casos se utilizan remolcadores que apoyan las labores de las plataformas fijas o flotantes. Así mismo, en veces, tales remolcadores son objeto de ciertas modificaciones o adecuaciones menores necesarias para atender los requerimientos operativos del caso (*stock* de partes, agua y/o suministros, lugares para descanso del personal, etc). En el caso de esta clase de equipos es evidente que se trata de construcciones principales o independientes que son idóneos y están destinados a labores de navegación (bien los buques de apoyo o los de suministros), aunque, de acuerdo con la definición que de la categoría de "buque de apoyo" que trae la Resolución 674 de 2012, para ser considerada tal no debería estar catalogada propiamente como "buque de suministro costa afuera" y los servicios que presten en el marco de las operaciones *offshore* deberían ser "ocasionales". Esa justamente parecer ser la diferenciación que se pretende realizar entre buques de apoyo y de suministros costa afuera. En todo caso, en relación con ambas categorías de equipos, no hay ninguna duda, se trata propiamente de naves a las que les resulta aplicable la normativa del Código de Comercio en lo pertinente.

B. *Unidades móviles (en general)*: la Resolución 674 de 2012 de DIMAR se refiere también en sección especial a una categoría adicional que pretende comprender tanto naves como artefactos navales que tengan una aptitud para ser destinadas específicamente a una actividad, esto es, a labores de "exploración y/o explotación de recursos naturales del suelo o subsuelo marinos". Así las cosas, es pertinente señalar que la referida disposición define el concepto de unidad móvil para efectos de los procedimientos y medidas de seguridad a emplear en operaciones costa afuera en los siguientes términos:

Unidad móvil: nave o artefacto naval *apto* para realizar operaciones *destinadas* a la exploración y/o a la explotación de recursos naturales del suelo o subsuelo marinos. Puede ser:

- Plataforma de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD o FPSO: Floating Production, Storage and Offloading ship, por sus siglas en inglés): unidad con forma de buque o barcaza y casco de desplazamiento, ya sea el casco único o múltiple, destinada a operar a flote.
- Plataforma autoelevadora: unidad dotada con dispositivos mecánicos móviles con la capacidad para elevar y hacer descender la plataforma por encima del nivel del mar.
- Plataforma estabilizada por columnas: unidad cuya cubierta principal está conectada a la obra viva o a los pies de soporte por medio de columnas o cajones.
- Plataforma sumergible: toda unidad con forma de buque o de gabarra o con casco de diseño innovador (que no sea autoelevadora), destinada a operar mientras descansa sobre el fondo" (destacado fuera de texto).

la nave y con una cubierta de carga, expuesta a la intemperie, en la parte popel para la manipulación de la carga en la mar".

Lo cierto es que de acuerdo con la anterior definición de "unidad móvil" se trata en cualquier caso de construcciones flotantes (naves o artefactos navales) aptos para realizar labores de "exploración y/o explotación de recursos naturales del suelo o subsuelo marinos", esto es, a *actividades marítimas* en los términos del artículo 1429 del Código de Comercio, por lo que a dichos equipos (cualquiera que sea) se les aplicarán las normas del *Libro de la Navegación* cuando *efectivamente* sean empleados en tales labores (no bastando a nuestro juicio para estos efectos su sola aptitud para tal propósito).

Sin perjuicio de la anterior clasificación, vale la pena también hacer un comentario general sobre el tipo de plataformas usualmente empleadas en estas operaciones costa afuera, así:

A. *Plataformas flotantes (sin medios propios de propulsión)*: las plataformas flotantes, bongos, barcazas, u otro tipo de equipos, muchas veces empleados en este tipo de operaciones, equipados, por ejemplo, con equipos de sísmica o perforación, o con dispositivos de almacenamiento y que son usualmente remolcadas a la zona de operación autorizada y desplazados dentro de la misma con apoyo de remolcadores según convenga al desarrollo de la actividad. Estos equipos, como quedó dicho, a la luz del Derecho mercantil colombiano deberán ser considerados artefactos navales en tanto se trata de construcciones *flotantes* que no tienen el carácter de independientes pues para su desplazamiento requieren usualmente el apoyo de remolcadores u otras naves autopropulsadas. Además les será aplicable la normativa del *Libro de la navegación* si con ellos se realizan actividades marítimas de las contempladas en el artículo 1429 del Código de Comercio, particularmente labores de "exploración y/o explotación de recursos naturales del suelo o subsuelo marinos".

C. *Plataformas flotantes (con medios propios de propulsión)*: las plataformas flotantes que tienen medios propios de propulsión generarían alguna discusión respecto de si son naves o artefactos navales desde el punto de vista de la legislación mercantil. En efecto, cuando el equipo en cuestión tiene la capacidad de desplazarse sobre el agua con sus propios medios, podría pensarse que se trata de una construcción principal e independiente (pues no requiere asistencia para su desplazamiento). Pero, si bien se trata de un equipo marino que eventualmente tiene la capacidad de desplazarse físicamente sobre el agua, sería necesario examinar si se trata de un equipo "destinado habitualmente" a la navegación<sup>82</sup>.

82 "Los artefactos flotantes, también llamados artefactos navales, aparatos flotantes o plataformas flotantes, son las construcciones que flotan y son susceptibles de translación, si bien su destino principal no es el transporte sino la realización de otras actividades en el mar. Este es el caso, por ejemplo, de los diques flotantes, las grúas flotantes, las dragas, los pontones o gabarras dedicados al almacenamiento de mercancías, las mejilloneras y otras estructuras para la acuicultura, o las unidades móviles de perforación petrolífera (Mobile

Así las cosas, quizá en la mayoría de los casos se tratará de artefactos navales propiamente dichos a los cuales, en todo caso, se les aplicaría la normativa del *libro de la navegación* si realizan efectivamente labores consideradas como *actividades marítimas* por el artículo 1429 del Código de Comercio.

D. *Plataformas fijas*: las plataformas fijas –que dicho sea de paso fueron excluidas del ámbito de aplicación de la Resolución 674 de 2012 de DIMAR<sup>83</sup> son también utilizadas en este tipo de operaciones costa afuera y, como su nombre lo indica, son fijadas permanentemente al lecho marino. La pregunta que surge entonces es si puede considerarse que dichas plataformas fijas son, o no, artefactos navales al amparo de la legislación mercantil colombiana. Al respecto, doctrina foránea ha aclarado ya que “[l]as plataformas fijas o islas artificiales, es decir las construcciones que no se sustentan mediante flotación por estar permanentemente apoyadas en el fondo marino, son bienes inmuebles y no se consideran buques, quedando sometidas a un régimen sui-generis. Este es, particularmente, el caso de las plataformas fijas de perforación y extracción de petróleo y gas”<sup>84</sup>.

Siguiendo esta línea de pensamiento, tales construcciones empleadas en las operaciones costa afuera u *offshore* estarán por fuera del ámbito de aplicación de las normas tradicionalmente aplicables a las naves y artefactos navales y, por tanto, del régimen de excepción previsto en la ley mercantil para dichos equipos.

## CONCLUSIÓN

Como ha quedado visto, el concepto de *nave* está en constante evolución y cambio. Se trata, pues, de un concepto dinámico que tiene importantes implicaciones prácticas desde la óptica de la normativa mercantil, y en particular, del Derecho marítimo. En efecto, en tanto implica en la práctica la aplicación de un régimen de excepción que contiene figuras ajenas a otras ramas del Derecho, conviene tener completamente claras las fronteras de su aplicación.

Off-shore Drilling Units – MODU”: GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS. *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p. 380.

83 Parágrafo del artículo primero de la Resolución 674 de 2012. En efecto, la Resolución de DIMAR n.º 674 de 2012 establece que “Artículo 1.º Objeto. La presente resolución tiene por objeto determinar y establecer las condiciones, los procedimientos y medidas de seguridad para la operación de unidades móviles, que desarrollen actividades de exploración y explotación de recursos no vivos en los espacios marítimos jurisdiccionales del país, así como de los buques de apoyo y los buques de suministro costa afuera que realizan el soporte a esas actividades. Parágrafo. Se exceptúan del cumplimiento de la presente resolución las unidades, plataformas o instalaciones fijas que realicen explotación y exploración costa afuera, así como los buques de prospección sísmica”.

84 GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS. *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p. 380.

Se trata, por lo tanto, de una categoría jurídica de bastante importancia, como se ha visto, su énfasis ha sido puesto en su capacidad de flotación, la auto-propulsión, su idoneidad y/o destinación para la navegación, entre otras variables o bien, mediante una combinación de algunas o todas las anteriores. Al margen de los acalorados debates de otras jurisdicciones, lo cierto es que en Colombia, como se anotó, la categoría de artefacto naval permite válidamente comprender en la misma toda otra construcción flotante que no reúna alguno de los requisitos previstos para ser una nave (plataformas de almacenamiento, plataformas de exploración y/o perforación, plataformas autoelevables, entre otras) aunque incluso si son inmersas en tal categoría solo se les aplicarán las normas del *Libro de la Navegación* del Código de Comercio si con el equipo marino respectivo se realizan efectivamente alguna de las *actividades marítimas* consideradas por el artículo 1429 del Código de Comercio. Así las cosas, todo parece indicar que a cualquier construcción empleada en operaciones costa afuera de exploración y/o explotación de recursos del mar o el lecho marino en espacios marítimos jurisdiccionales colombianos –siempre que flote– le resultarán aplicables las disposiciones particulares previstas en el Código de Comercio para las naves, cualquiera que sea su tipo construcción o método propulsión.

## BIBLIOGRAFÍA

### LIBROS

- ARROYO, IGNACIO. *Compendio de Derecho Marítimo*, cuarta edición, Ed. Tecnos, Madrid, 2012.
- ASCOLI, PRÓSPERO. *Del Comercio Marítimo y de la Navegación*, Ed. Ediar, Buenos Aires, 1953, vol. I, p. 20, en BOLAFFIO ROCCO VIVANTE, *Derecho Comercial*, Tomo 16.
- CABANELLAS, GUILLERMO. *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, Tomo IV, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires, 1979.
- ENRÍQUEZ ROSAS, JOSÉ DAVID. *El buque: Una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones*, Serie H: Estudios de Derecho Internacional Público, Universidad Nacional Autónoma de México, Número 29, México, 1998.
- GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS. *Curso de Derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid, 2012.
- MEESON, NIGEL. *Admiralty Jurisdiction and Practice*, cuarta edición, informa, Londres, 2011.
- HILL, STEPHEN. *Maritime law*, sexta edición, LLP, Londres – Hong Kong, 2003.
- PULIDO BEGINES, JUAN LUIS. *Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima*, Ed. Tecnos, Madrid, 2009, p. 185.

RIPERT, GEORGES. *Compendio de Derecho Marítimo*, Ed. TEA, Buenos Aires, 1954.

TREMOLADA ÁLVAREZ, ERICK. *El Derecho andino en Colombia*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2006, p. 43.

## ARTÍCULOS

BROCK III, LINDSEY. "The practical effects of Lozman", en *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 38:89, 2013.

FRANCO, JAVIER. "A growing need for supply vessels in the offshore industry in South American countries: The "knock-for-knock" liability scheme, is it the answer?", en *Comité Marítimo Internacional – CMI Yearbook 2013*, pp. 534-538.

MAASS, DAVID. "If it looks like a vessel: The Supreme Court's "reasonable observer" test for vessel status", en *Florida Law Review*, vol. 65, 2013.

RAINEY, SIMON. "What is a "ship" under the 1952 Arrest Convention?", en *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2013.

ROBERTSON, DAVID. "How the Supreme Court's New Definition of "Vessel" is Affecting Seaman Status, Admiralty Jurisdiction, and Other Areas of Maritime Law", en *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 39, n.º 2, April, 2008.

## OTROS

Proyecto de Código de Comercio elaborado por la Comisión Revisora del Código de Comercio, Tomo II, Ministerio de Justicia, Bogotá, 1958.

*Lozman v. City of Riviera Beach, Florida* 133 S. Ct. 735, 2013 AMC 1 (2013).

*Stewart v. Dutra Construction Co.* 543 U.S. 489- 490.

Decisión 487 de 2000.