

449  
102

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA  
Bogotá, D.C., 25 JUN 2010

---

Procede el despacho a resolver en consulta, el fallo de primera instancia del 11 de marzo de 2002, proferido por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación adelantada con ocasión del siniestro marítimo de arribada forzosa de la nave "JASSAY", de bandera boliviana, al puerto de Puerto Bolívar, ocurrido el 6 de junio de 2001, previos los siguientes:

#### ANTECEDENTES

1. El 13 de junio de 2001, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar abrió investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "JASSAY", en la que ordenó allegar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.
2. El 11 de marzo de 2002, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia, declarando como legítima la arribada forzosa de la motonave "JASSAY", de bandera boliviana, a bahía Portete (Puerto Bolívar).

Así mismo, declaró la culpa náutica en cabeza del señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, capitán de la motonave "JASSAY", a quien exoneró de la responsabilidad por el siniestro objeto de estudio y exhortó a ser más diligente en este tipo de situaciones.

3. Al no interponerse recurso en contra del citado fallo en el término establecido, mediante oficio No. 23200800029 CP14-Glomar-07 del 23 de febrero de 2008, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar envió el expediente a este despacho en vía de consulta, conforme lo dispone el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

#### ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

#### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8°, artículo 8 del Decreto 1561 de 2002, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar es competente para adelantar y fallar la presente investigación, considerando que los hechos ocurrieron dentro de los límites establecidos en literal a), artículo 1° de la Resolución No. 0825 DIMAR de 1994.

En desarrollo de la investigación se decretaron y practicaron las siguientes pruebas:

#### DECLARACIONES

- Rendida el 17 de septiembre de 2001, en audiencia pública por el señor CIRO FERNÁNDEZ FRANCO, en calidad de representante legal de la sociedad El Capitán Ltda., agencia marítima de la motonave "JASSAY", obrante a folios 15 y 16.

Rendida el 6 de noviembre de 2001, en audiencia pública por el señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, capitán de la motonave "JASSAY", obrante a folios 42 y 43.

#### DOCUMENTALES

1. Oficio del 8 de junio de 2001, suscrito por el Suboficial OSCAR RENDÓN PÉREZ, Jefe de Marina Mercante, en el cual informó al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, el arribo forzoso de la motonave "JASSAY" a bahía Portete (folio 4).
2. Acta de visita No. 18469 del 8 de junio de 2001, de la inspección realizada por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, a la motonave "JASSAY", de bandera boliviana, obrante a folio 6.
3. Acta de protesta presentada el 10 de junio de 2001, por el señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, capitán de la motonave "JASSAY", mediante la cual puso en conocimiento del Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, el arribo de la motonave a Bahía Portete, obrante a folio 5.
4. Boletines con el pronóstico meteomarinero del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas de los días 5 y 6 de junio de 2001 (folios 25 y 26).
5. Copia de los certificados de estación de radio, dotación mínima de seguridad, registro de buques bolivianos, navegabilidad, seguridad para buques de carga, seguridad radiotelefónica, internacional de arqueo y estación de radio (folios 27 a 36).
6. Copias de los folios 82 a 85 del libro de bitácora de la motonave "JASSAY" (folios 37 a 40).
7. Copia de la licencia de navegación del señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, expedida por el Director General Marítimo de Honduras, válida hasta el 10 de noviembre de 2002 (folio 41).

#### PERICIALES

Informe presentado el 8 de junio de 2001, por el señor NELSON OSPINA CAICEDO, Perito Naval designado en la presente investigación, obrante a folios 10 y 11, del cual se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- "a. En la bodega de proa se puede observar que en el casco de babor, a la altura de la sexta cuaderna de proa hacia popa y a unos 0.40 metros de la línea de la crujía se encuentra un parche de lámina de 30 x 30 cm, apuntalado verticalmente con un ángulo para soportarlo contra el casco por su parte interior, para evitar el ingreso de agua de mar.*

120  
103

- b. *El estado de los alrededores a donde se produjo la avería con una piqueta, se puede determinar que la lámina se encuentra bastante delgada y oxidada y se puede observar muestras de corrosión galvánica. Se podría decir que hay un desgaste generalizado del casco en esa sección por falta de protección galvánica y pintura del casco."*

## GARANTÍA

Dentro de la presente investigación, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar solicitó la caución de que trata el artículo 72 del Decreto Ley 2321 de 1984, como garantía por los eventuales daños, perjuicios, multas y costas del proceso.

En tal sentido, se allegó al expediente la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual No. 357726, expedida por la compañía de seguros Cóndor S.A., constituida por la agencia marítima El Capitán Ltda. a favor de la Nación - Ministerio de Defensa - Dirección General Marítima, por la suma de un millón de pesos (\$1.000.000.00) m/cte., la cual venció el 8 de noviembre de 2002, tal como consta a folio 45.

## DECISIÓN

El 11 de marzo de 2002, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar profirió fallo de primera instancia, declarando como legítimo el arribo forzoso de la motonave "JASSAY", al puerto de Puerto Bolívar, ocurrido el 6 de junio de 2001.

En el artículo segundo, declaró la culpa náutica en cabeza del señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, capitán de la motonave "JASSAY", exonerándolo de responsabilidad por el siniestro objeto de estudio. Así mismo, lo exhortó a ser más diligente cuando se presente tal tipo de situaciones.

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

### JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, procede esta Dirección General a conocer en consulta la investigación por el siniestro marítimo de la motonave "JASSAY".

Para tal efecto, encuentra pertinente esta Dirección General aclarar los lineamientos jurídicos, así como exponer e indicar el alcance de los pronunciamientos que emite la Autoridad Marítima en materia de investigaciones por siniestros marítimos, en especial su carácter jurisdiccional y las facultades que le fueron otorgadas en virtud del Decreto Ley 2324 de 1984, para lo cual se debe indicar que el Honorable Consejo de Estado, en

sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844, expresó lo siguiente:

*"Cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves o artefactos marítimos (Arts. 17 y 35 del Decreto 2324 de 1984), actúan como lo hace un juez para determinar la autoría del hecho; no cumplen una función puramente administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, imputando la responsabilidad del siniestro a quien le correspondiere y por esa razón sus actos en tal sentido se consideran jurisdiccionales, dictados en un juicio de policía de naturaleza civil.*

*En esta oportunidad la Sala reitera el criterio que ha adoptado la Corporación en torno de la naturaleza jurisdiccional de las decisiones emanadas por las Capitanías de Puerto y la Dirección General Marítima, a través de las cuales establece responsabilidad por accidentes y naufragios marítimos, como las aquí cuestionadas y en razón de ello se abstendrá de proferir pronunciamiento de mérito, por falta de jurisdicción, habida cuenta de que tales actos están sustraídos del control jurisdiccional, según las voces del artículo 82, inciso 3º del C.C.A."* (Cursiva y negrilla fuera de texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma Corporación como las siguientes: Auto de 12 de febrero de 1990, Expediente núm. 047, Actor: Sermar Ltda, Consejero ponente doctor Simón Rodríguez Rodríguez; Auto de 14 de febrero de 1990, Expediente núm. 203, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero ponente Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto de 14 de marzo de 1990, Expediente núm. 521, Consejero ponente doctor Samuel Buitrago Hurtado; y auto de 9 de mayo de 1996, Expediente 3207, Actora: Flota Mercante Gran Venezolana, Consejero ponente doctor Libardo Rodríguez Rodríguez.

En ese sentido, la Constitución Política en su artículo 116, expresa lo siguiente:

*"Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas. Sin embargo no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos"*. (Cursiva y negrilla fuera de texto).

La Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en pronunciamiento No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, expone:

*"- El Capitán de Puerto, en primera y el Director Marítimo, en segunda instancia, tienen la calidad de jueces frente a las controversias cuyo conocimiento avoquen en razón de un siniestro o accidente marítimo, en la medida, en que la Carta permite, como ya se vio, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.*

*Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se trasgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es, que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas irasgredidas y sancionar por ese*

*Hill*

121  
104

hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tiene su tutela jurídica (armador, propietario, etc).

(...)

En concepto de esta Sala, el artículo 48 -Decreto Ley 2324 de 1984- tiene dos partes claramente diferenciadas: la primera, hace referencia a la función jurisdiccional otorgada a la autoridad marítima, la cual le permite, en su calidad de juez de la causa determinar la responsabilidad de las partes que resulten en conflicto y dar fin a la controversia mediante una sentencia; y la segunda, que le permite, en ejercicio, ahora sí, de la función administrativa, sancionar al infractor y garantizar la aplicación de la ley.

(...)

- Bajo estos presupuestos, las providencias sobre responsabilidad civil extracontractual que se emitan por la autoridad marítima sobre siniestros o accidentes marítimos, son extrañas al control de la jurisdicción contencioso administrativa, en la medida en que son sentencias proferidas en ejercicio de las facultades jurisdiccionales conferidas por el legislador a una autoridad administrativa.

(...)

- 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." (Cursiva fuera de texto)

Del análisis del artículo constitucional y del pronunciamiento del Consejo de Estado puede colegirse que la función jurisdiccional que sea puesta en cabeza de autoridades administrativas debe cumplir principalmente con tres requisitos:

- Que la ley en forma expresa señale las autoridades administrativas que ejercerán funciones judiciales: En el presente caso y tal y como lo expresó la Honorable Corte Constitucional, se encuentra que el Decreto Ley 2324 de 1984 atribuye tales funciones al Director General Marítimo y a las Capitanías de Puerto en especial lo relacionado con la materia de siniestros marítimos.
- Que la Ley, también en forma expresa, determine las materias respecto de las cuales la autoridad administrativa desempeñará tales funciones excepcionales: La Dirección

General Marítima tiene como función otorgada en el numeral 27 del artículo 5 del Decreto Ley 2324 de 1984, adelantar y fallar por siniestros marítimos.

Debe aclararse igualmente en ese sentido que el ejercicio de funciones jurisdiccionales en materias expresamente contenidas en la Ley, hace necesario igualmente el establecimiento de un procedimiento, tal y como se encuentra dispuesto para las demás jurisdicciones. Por tanto y analizando el contenido del Decreto Ley 2324 de 1984 puede concluirse sin lugar a dudas que en el caso específico de los siniestros marítimos, existe tal procedimiento especial por más, que regula la materia específica - Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 -.

- Que en ningún caso se trate de la instrucción de sumarios ni juzgamiento de delitos: Sin ahondar en este concepto, es claro que en Colombia ninguna autoridad administrativa tiene dicha función.

Como puede entonces colegirse la función jurisdiccional de la Autoridad Marítima se enmarca dentro de un ámbito constitucional y legal y por tanto, sus pronunciamientos sólo podrán ir encaminados a las materias precisas que le han sido señaladas en la ley.

Requisito no menos importante dentro del concepto de jurisdicción, es el contenido de las sentencias, el cual va estado directamente con la congruencia de la actividad judicial. Al respecto debe anotarse que el contenido de los fallos de las investigaciones por siniestros marítimos que emitan los respectivos Capitanes de Puerto en primera instancia, así como el Director General Marítimo en segunda, deberán ser 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 ocurridos con tal motivo. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueran del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulen actividades marítimas (artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

#### CASO CONCRETO

Por los hechos determinados a lo largo de la investigación, se tiene que el 6 de junio de 2001, efectivamente ocurrió el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "JASSAY", al puerto de Puerto Bolívar.

De acuerdo con la protesta del 10 de junio de 2001, presentada por el señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, capitán de la motonave "JASSAY", se pudo establecer que el 5 de junio de 2001 a las diez de la mañana, la embarcación zarpó de bahía Portete con destino a Oranjestad (Aruba). Sin embargo, cuando se encontraban en la posición latitud 12° 34' longitud 71° 05', la nave presentó una rotura en el casco bajo la proa, lo que le obligó al reingreso y arribo el 6 de junio del mismo año a Puerto Bolívar.

En audiencia pública rendida el 6 de noviembre de 2001, al respecto el señor CARABALLO BERRÍO admitió:

122  
105

"(...) A las 10:00 de la noche tuvimos que regresar porque el barco descubrió un agua en proa, por lo cual tuvimos emergencia y nos regresamos. A las 6 de la mañana del día 6 de junio estuvimos en la boya de mar y le informamos a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar a las 7 de la mañana (...)"

El Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, mediante fallo proferido el 11 de marzo de 2002, declaró como legítima la arribada forzosa de la nave "JASSAY", al puerto de bahía Portete (Puerto Bolívar), sobre lo cual se hace necesario traer a colación el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, que respecto a los siniestros marítimos, establece:

*"Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por 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 o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marítima, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias (...)"* (Cursiva y negrilla fuera de texto).

Sobre la arribada forzosa el artículo 1540 del Código de Comercio, señala: *"Llámesse arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe"*. (Cursiva fuera del texto).

Se infiere entonces que, para la configuración del siniestro marítimo basta con que el capitán de la motonave arribe a un puerto diferente al autorizado por la Autoridad competente del puerto de procedencia.

Adicionalmente, de conformidad con el artículo 1541 ibídem, la arribada puede ser legítima cuando proviene de caso fortuito inevitable o ilegítima, cuando tiene su origen en la conducta dolosa o culpable del capitán.

Es de señalar, que de acuerdo con lo establecido en el artículo 2356 del Código Civil, la actividad marítima está catalogada como peligrosa, por lo tanto, pesa sobre el agente responsable de ejercerla, una presunción de culpa, por ser él quien con su obra ha creado la inseguridad de los asociados, de la cual sólo le es dable exonerarse demostrando la configuración de una causa extraña.

Sobre este particular, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 12 de julio de 2005, aclaró:

*"(...) Es oportuno comenzar por precisar que, como de antaño lo tiene definido esta Corporación, el artículo 2356 del Código Civil contempla una presunción de culpa en contra de quien despliega ciertas actividades que por su naturaleza generan peligro, presunción de la cual no escapa quien la ejerce, tratando de demostrar diligencia y cuidado en el desempeño que*

*le incumbe, ya que, como por sabido se tiene, se le exige, con miras a exonerarse, que demuestre una causa extraña que rompa el nexo causal.*" (Cursiva y negrilla fuera del texto).

Mediante reiterada jurisprudencia la Corte Suprema de Justicia ha sostenido que los conceptos de caso fortuito y fuerza mayor se equiparan, tanto en sus presupuestos, como en sus efectos. Precisamente, en sentencia del 20 de noviembre de 1989, la Sala de Casación Civil de la Honorable Corte, señaló:

*"Siendo la fuerza mayor y el caso fortuito iguales, por tanto designan en un mismo e idéntico fenómeno, con iguales consecuencias jurídicas, se tiene que el hecho constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor debe ser imprevisto e irresistible y estos dos caracteres deben concurrir "en conjunción imprescindible. (...) Empero, el criterio más sólido y de mayor aceptación en el campo del derecho civil, es el de la identidad de concepto entre el caso fortuito y la fuerza mayor (...) la conjunción "o" empleada en la expresión "fuerza mayor o el caso fortuito", no es disyuntiva, o sea, no denota diferencia ni separa, sino por el contrario exterioriza o denota equivalencia. Y así lo ha entendido la Corte, como puede verse en fallos de 26 de mayo de 1936 (XLIII, 581) y 3 de agosto de 1949 (el. No. 2075, 585)." (Cursiva y negrilla fuera del texto).*

Más recientemente, en sentencia del 26 de julio de 2005, esta Corporación se pronunció en este mismo sentido:

*"Uno de los temas más sistemáticamente tratados por la jurisprudencia de la Corte, es el de la fuerza mayor o caso fortuito, en torno al cual ha delineado lo que de antaño constituye doctrina probable, edificada a partir de una definición legislativa que concibe ese fenómeno como "el imprevisto a que no es posible resistir" (art. 1º, Ley 95 de 1890).*

*Según esa doctrina de la Sala, para que un hecho pueda ser considerado como evento de fuerza mayor o caso fortuito -fenómenos simétricos en sus efectos-, es necesario que, de una parte, no exista manera de contemplar su ocurrencia en condiciones de normalidad, justamente porque se presenta de súbito o en forma intempestiva y, de la otra, que sea inevitable, fatal o ineludible, al punto de determinar la conducta de la persona que lo padece, quien, por tanto, queda sometido irremediablemente a sus efectos y doblegado, por tanto, ante su fuerza arrolladora.*

*Imprevisibilidad e irresistibilidad son, pues, los dos elementos que, in casu, permiten calificar la vis maior o casus fortuitus, ninguno de los cuales puede faltar a la hora de establecer si la situación invocada por la parte que aspira a beneficiarse de esa causal eximente de responsabilidad, inmersa en la categoría genérica de causa extraña, puede ser considerada como tal." (Cursiva y negrilla fuera del texto).*

Así pues, al tener los mismos elementos constitutivos, el caso fortuito y la fuerza mayor, - imprevisibilidad e irresistibilidad - y las mismas consecuencias jurídicas, el legalmente responsable podrá eximirse por cualquiera de los dos, así la normatividad se refiera a alguno de estos expresamente, como en el caso del artículo 1541 del Código de Comercio, al establecer que la arribada forzosa es legítima cuando procede de caso fortuito inevitable.

A23  
106

En virtud de lo anterior, pesa sobre el señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, como jefe supremo de dirección y gobierno de la motonave "JASSAY", una presunción de culpa por el siniestro objeto de estudio, por ser éste el responsable de desarrollar la actividad peligrosa y el encargado de la seguridad de la embarcación.

En el caso que se conoce en vía de consulta, de la declaración rendida por el capitán y el informe pericial presentado por el señor NELSON OSPINA CAICEDO, se colige que la causa de la arribada forzosa de la motonave "JASSAY" a bahía Portete, se debió a la imposibilidad de controlar una vía de agua, causada por los golpes de las olas, no susceptible de ser reparada a bordo de la nave.

Pese a lo anterior, el material probatorio permite concluir que el señor ROMÁN CARABALLO BERRÍO, tomó las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la embarcación y la tripulación durante la navegación. De igual manera, ante el inconveniente sufrido en altamar, se comunicó con la División de Capitanías de Puerto, con el fin de coordinar la entrada al puerto, para solucionar la avería.

En el caso sub-examine, a juicio de este Despacho, se configuró el requisito de la irresistibilidad, uno de los elementos fundamentales del caso fortuito o fuerza mayor, por lo que a juicio de este despacho existe mérito para confirmar el artículo primero del fallo del 11 de marzo de 2002, el cual declara como legítima la arribada forzosa de la motonave "JASSAY", al puerto de Puerto Bolívar.

Por último, se hace necesario por encontrarse en contradicción con las consideraciones, fundamento para calificar como legítimo el arribo de la motonave "JASSAY", revocar el artículo segundo del citado fallo, que atribuye el siniestro a la culpa náutica del capitán.

#### **AVALÚO DE DAÑOS**

Teniendo en cuenta que no obra dentro del expediente prueba suficiente que permita avaluar los posibles daños ocasionados con el arribo forzoso de la motonave "JASSAY" a Puerto Bolívar, este despacho no se pronunciará al respecto.

Lo anterior, sin perjuicio de las acciones que cualquier tercero afectado, si lo considera pertinente adelante ante la Jurisdicción Ordinaria.

#### **VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE**

En lo que se relaciona con la violación a las normas de la Marina Mercante, debe anotarse que como quiera que ha operado el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionadora de la administración establecida en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo, este Despacho se abstendrá de pronunciarse al respecto.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- REVOCAR** el artículo segundo y tercero del fallo del 11 de marzo de 2002, proferido por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, por las razones expuestas en el presente proveído.

**ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR** los artículos restantes del fallo de primera instancia proferido el 11 de marzo de 2002, por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva de la providencia.

**ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el contenido del presente fallo a los señores ROMÁN CARABALLO BERRÍO, identificado con cédula de ciudadanía No. 4.810.051 de Acandí - Chocó, capitán de la motonave "JASSAY" y CIRO FERNÁNDEZ FRANCO, identificado con cédula de ciudadanía No. 7.458.861 de Barranquilla, gerente de la sociedad El Capitán Ltda., agencia marítima de la citada nave, así como a las demás partes intervinientes en la investigación, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

**ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

**ARTÍCULO 5º.- COMISIONAR** al Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo con las respectivas constancias, al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

25 JUN 2002

Contralmirante LEONARDO SANTAMARÍA GAITÁN  
Director General Marítimo