

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 20 SEP 2015.

REFERENCIA

Clase de investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo
Asunto: Grado Jurisdiccional de Consulta
Número de expediente: 19012010-004
Sujetos Procesales: Motorista de la motonave RITA II
Clase de Siniestro: Arribada Forzosa

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión N° 006-CP09-ASJUR, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la investigación por siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave RITA II, ocurrido el 7 de abril de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante acta de protesta N° 024-MD-CG-CARMA-COGAC-CGUCA-CEGCOV del día 08 de abril de 2010, suscrito por el Comandante de la Estación de Guardacostas de Coveñas, se informó al Capitán de Puerto de dicha jurisdicción, las novedades presentadas con la nave RITA II de bandera Argentina, relacionadas con el presunto siniestro marítimo de arribada forzosa, ocurrido el 07 de abril de la misma anualidad.
2. El día 08 de abril de 2010, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió auto de apertura, decretando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación, fijando a la vez, fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. A través de decisión N° 006-CP09-ASJUR del 27 de diciembre de 2010, el Capitán de Puerto de Coveñas, se abstuvo de declarar responsabilidad por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, acaecido el 07 de abril de 2010, en consecuencia tampoco se pronunció respecto del avalúo de los daños y la violación a las normas de Marina Mercante.

4. Vencido el término para interponer los recursos de reposición y de apelación en contra de la decisión de primera instancia, éstos no fueron presentados, motivo por el cual, el Capitán de Puerto de Coveñas remitió el expediente a este Despacho, para que se surta el grado jurisdiccional de consulta.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos, ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

HECHOS RELEVANTES

De acuerdo con el acta de protesta N° 024-MD-CG-CARMA-COGAC-CGUCA-CEGCOV del 08 de abril de 2010, presentado por el Comandante de la Estación de Guardacostas de Coveñas, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos, fueron las siguientes:

"(...) el día 070500R abril/2010, se recibe información vía celular que la embarcación tipo velero de nombre RITA II, se encuentra fondeada en el área de ISLA MUCURA, archipiélago de San Bernardo, habiendo ocurrido un siniestro marítimo.

La URR BP487-S1 ALVAREZ DANIEL, encontró la motonave RITA II de bandera Argentina, con seis (06) tripulantes a bordo.

Acuerdo información de la tripulación, durante su navegación en la ruta Puerto Lindo Panamá - Cartagena, el día 070530R abril/2010, en posición geográfica Lat. 09°41'836 N y Long 76°41'574 W, cayó al mar, sin chaleco salvavidas, el señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SEMINARA, con pasaporte N° 05623843 M, nacionalidad argentina, fecha de nacimiento 26 de diciembre de 1938, edad 71 años, capitán del velero y aparentemente dueño del mismo (...)"

ANÁLISIS TÉCNICO

Del informe de fecha 15 de abril de 2010, rendido por el Perito Marítimo JOSÉ SAÚL SEPÚLVEDA NIETO, el Despacho concluye lo siguiente:

- A. El día 07 de abril de 2010, mientras el capitán de la nave se encontraba trabajando en la parte delantera del velero, se cayó, los seis pasajeros intentaron buscarlo, pero no tuvieron éxito, lo que produjo que la nave quedara sin gobierno, pues ninguna de las

personas a bordo tenían los conocimientos necesarios para tomar el mando de una motonave.

- B. Los pasajeros intentaron maniobrar la nave y de esa manera lograron llegar a Isla Múcura, donde fueron apoyados por miembros la Armada Nacional.
- C. Luego de la inspección realizada por el perito, se evidenció que el casco aparentemente se encontraba en buenas condiciones, pero las velas estaban completamente rotas (vela foque).

La vela mayor se encontraba adujada y asegurada, pero cortada al parecer con un cuchillo, en su extremo de aseguramiento externo a la botavara.

- D. De acuerdo a las fotografías anexadas por el perito, el interior de la nave estaba en completo desorden, así como algunos materiales mojados, en especial en el compartimiento más a proa, lo que indica que la nave estuvo sometida a condiciones adversas del tiempo.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En relación a los aspectos procesales y probatorios, este Despacho advirtió que cada una de las etapas de la investigación en primera instancia fueron adelantadas por el Capitán de Puerto de Tumaco, con observancia al debido proceso y en los términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, revisado el material probatorio obrante en el expediente y la decisión consultada, se advierte que es menester hacer las siguientes precisiones:

De acuerdo con el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, se consideran accidentes o siniestros marítimos, los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia, por la costumbre nacional o internacional y a manera enunciativa, sin que se limite a ellos, los siguientes:

- a. Naufragio
- b. Encallamiento
- c. Abordaje
- d. Explosión o incendio
- e. **Arribada forzada**
- f. Contaminación marina
- g. Daños a las naves o artefactos navales

A su turno, el Código de Comercio define la arribada forzosa, así:

“Artículo 1540.- Llámese arribada forzosa, la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe”.

Ello quiere decir que, cualquier recalada en puerto distinto al autorizado en el permiso de zarpe, constituye arribada forzosa, no obstante, ésta puede ser legítima siempre que haya sido el resultado de un caso fortuito, tal y como se cita en el artículo 1541 del Código de Comercio en comento:

“Artículo 1541.- La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen del dolo o la culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos”.

De acuerdo con lo anterior, corresponde al Capitán de Puerto de la respectiva jurisdicción, determinar si la arribada forzosa fue legítima o ilegítima y, declararlo en la decisión que resuelve el asunto¹.

En el caso bajo examen, se evidencia que la investigación sólo se adelantó respecto del siniestro marítimo de arribada forzosa, sin embargo, verificados los hechos también se observa que pudo haber tenido lugar el siniestro de pérdida de una persona que estuviera a bordo, por la caída al mar y desaparición del Capitán ROBERTO ANTONIO NICOLAS SEMINARA.

Por ello, resulta pertinente hacer las siguientes precisiones:

En virtud de lo anterior, Colombia acogió la Resolución MSC. 255(84) “Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos”, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en asamblea del 16 de mayo de 2008, a través de la cual se incorporaron las siguientes definiciones;

“Siniestro marítimo: Acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

(1) La muerte o las lesiones graves de una persona; (2) la pérdida de una persona que estuviera a bordo; (3) la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; (4) los daños materiales sufridos por un buque; (5) la varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje; (6) daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o (7) daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques”.

¹ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 48.- Contenido de los fallos.

En el caso bajo estudio, el a quo se abstuvo de declarar responsabilidad por la arribada forzosa de la nave RITA II, debido a que consideró que el siniestro marítimo investigado no se podía imputar a las personas que arribaron a Isla Múcura, pues éstos sólo eran los pasajeros, quienes debieron maniobrar la nave luego de que el capitán cayera al agua y desapareciera.

Así mismo, mantuvo silencio frente al siniestro marítimo de pérdida de una persona que estuviera a bordo del velero.

Consecuencia de ello, este Despacho deberá analizar si los siniestros marítimos investigados acaecieron o no por intervención de un elemento extraño, como la fuerza mayor, el caso fortuito, la culpa exclusiva de la víctima o de un tercero, así:

Al respecto, vale la pena señalar que tanto el caso fortuito como la fuerza mayor parten de la premisa de que nadie está obligado a lo imposible, es así como el artículo 1° de la ley 95 de 1890 señala; “*se llama fuerza mayor o caso fortuito, el imprevisto al que no es posible resistir (...)*”.

Obsérvese que el precitado artículo los define de manera equivalente, al respecto la Corte Suprema de Justicia ha manifestado:

“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 arrolladora²”.

Así pues, para que se configure la fuerza mayor o el caso fortuito, se debe verificar la concurrencia de dos factores:

“A) Que el hecho sea imprevisible, esto es, que dentro de las circunstancias normales de la vida, no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia.

B) Que el hecho sea irresistible, o sea, que el agente no pueda evitar su acaecimiento ni superar sus consecuencias³”.

Ahora bien, con ocasión de la audiencia pública llevada a cabo el día 08 de abril de 2010, el señor BRITT RICHARD HULTGREN, pasajero de la nave RITA II, manifestó lo siguiente:

“(...) Nosotros salimos de Puerto Lindo – Panamá hacia Cartagena - Colombia en un velero llamado RITA II, inmediatamente después de haber salido del puerto se nos presentaron problemas, la vela más grande del velero se nos rompió, el motor sufrió

² Sala de Casación Civil, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo, 26 de julio de 2005. Exp: 050013103011-1998 6569-02.

³ Código Civil Anotado, editorial LEYER - Decimoprimer edición, pág. 50-51.

muchos problemas pero no conozco cuales fueron, el Capitán al mando del velero se notaba bastante preocupado y tensionado continuamos viajando las Islas de San Blas sin más problemas de los anteriores presentados. Después de haber salido de las Islas de San Blas en la noche del 5 de abril el Capitán del velero todavía se notaba preocupado, tensionado y cansado ya que no había dormido mucho (...)" (fol. 2-3)

Al preguntarle sobre la fecha en la que salió el velero de Puerto Lindo - Panamá, contestó lo siguiente:

"(...) El día 2 de abril (...)"

Seguidamente se le preguntó si tenía conocimiento de que el Capitán hubiera ingerido alguna bebida alcohólica, a lo que respondió de la siguiente manera:

"(...) Si tomo vino al almuerzo en San Blas, y había tomado ron y frescas, el estaba un poco borrachito (...)"

Con ocasión de la misma audiencia, se recibió declaración bajo la gravedad de juramento al señor ALBERCHT HERBERT, quien también se encontrara a bordo del velero en la fecha de los hechos, así:

"(...) El día 02 de abril de 2010 inicié el viaje, primero viaje de México a Panamá, después de salir de Puerto Lindo llegamos a las Islas de San Blas, en Panamá esa misma noche, nos quedamos dos días allí, el lunes 5 de abril salimos de San Blas con destino a Cartagena (...) antes de salir de San Blas tuvimos un problema porque se rifó la vela de adelante, el Capitán colocó un parche en la vela y después el parche se cayó cuando estábamos navegando, la vela se siguió rifando cada vez más hasta que se rifó toda la vela, o sea que no la pudimos usar más y la guardamos. No recuerdo muy bien las horas ni las fechas, pero al parecer el martes el motor comenzó a molestar también, debido a que no se tenía la vela de adelante, debía esforzarse más y comenzó a presentar fallas (...)" (fol. 5)

A continuación, el Despacho lo interrogó sobre si con posterioridad a la caída al mar del Capitán, tuvieron contacto con alguna otra embarcación, a lo que dijo:

"(...) No, no había botes por ahí. En la tarde vimos un velero, se estaba acercando y decidimos hacerle señales de emergencia con las bengalas y demás equipos de salvamento, pero la mayoría no servía, hasta que activamos una bengala roja pero el velero ya estaba muy lejos y no nos veía (...)"

Seguidamente, se le preguntó si había visto al Capitán consumir bebidas alcohólicas que afectaran su capacidad para maniobrar el velero, a lo que contestó:

"(...) El tomó vino rojo pero no se sí tomó mucho, no sé si estaba borracho. Era muy apático cuando le preguntábamos algo (...)"

De lo anterior se infiere que, la nave zarpó de Puerto Lindo - Panamá el día 2 de abril de 2010, llegando a las Islas de San Blas esa misma noche, sin embargo, en el curso de esa travesía se les presentaron problemas con las velas, pues la principal se les rompió.

Estando en las Islas de San Blas, el Capitán ROBERTO ANTONIO NICOLAS SEMINARA le puso un parche a la vela, pero tan pronto reiniciaron la navegación el día 5 de abril, el parche se cayó y la vela se siguió rompiendo hasta quedar inservible, no obstante, decidió continuar con destino a Cartagena apoyándose en el motor del velero.

Es preciso indicar, que la decisión de continuar con la navegación en las condiciones en que se encontraba la nave, muestran un exceso de confianza por parte del Capitán, pues de haberse devuelto a su puerto de zarpe y haber realizado las reparaciones que la nave requería se habría evitado no sólo la recalada forzosa al puerto de Coveñas, sino también, la caída al mar del señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SAMINARA, del cual se presume que falleció como resultado del accidente.

Así mismo, de las declaraciones antes transcritas se puede extraer que la nave RITA II no contaba con los elementos de seguridad necesarios para la navegación que se encontraba realizando, pues llevaba a bordo seis (6) personas adultas como pasajeros, sin embargo, la nave sólo contaba con cuatro chalecos salvavidas, tres de los cuales eran para niños.

De igual manera, de los relatos se extrae que las bengalas que se encontraban a bordo de la nave no estaban en buenas condiciones, por lo que no les permitió a los pasajeros hacer las señales luminosas para pedir ayuda a los buques que estaban próximos, razón por la cual, no pudieron ser auxiliados de forma oportuna, lo que los obligó a llegar por sus propios medios a las proximidades de la Isla Múcura.

Las declaraciones también dan cuenta de que el señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SAMINARA, quien tenía el gobierno y mando del velero RITA II, estuvo ingiriendo bebidas alcohólicas durante la travesía, lo que sin duda constituye una violación a las normas de Marina Mercante y pudo ser determinante en las erradas decisiones tomadas por el Capitán, quien como se indicó anteriormente, demostró un exceso de confianza al continuar con la travesía, sabiendo que la vela principal estaba inservible y que debía terminar la navegación apoyado en un motor que como se demostró no estaba en capacidad de soportar todo el viaje.

Es de notar, que las naves tipo velero tienen como principal forma de propulsión las velas, por lo cual, el motor que llevan generalmente sólo es de apoyo, sin embargo, de estar en óptimas condiciones podrían propulsar la nave en una travesía larga, pero en este caso es claro que el motor falló, lo que pudo obedecer a falta de mantenimiento.

Así las cosas, es claro que los siniestros que nos ocupan fueron el resultado de la falta de previsión del Capitán ROBERTO ANTONIO NICOLAS SAMINARA, quien no consideró las consecuencias que podría traer el continuar la navegación con la vela principal dañada y apoyados únicamente en un motor que como se evidencia, posteriormente falló.

Consecuencia de ello, este Despacho encuentra ilegítima la arribada de la nave tipo velero RITA II a la Isla Múcura, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Coveñas, por lo cual, se modificará el artículo primero de la decisión en consulta, en el sentido de hacer la declaratoria de responsabilidad correspondiente, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Respecto del siniestro marítimo de pérdida de una persona que estuviera a bordo, se tiene que el día 7 de abril de 2010, el señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SAMINARA, cayó al agua sin portar chaleco salvavidas, y pese a los esfuerzos de los pasajeros, no logró ser rescatado, sin embargo, el cuerpo nunca fue encontrado y por lo tanto, dentro del expediente no reposa la prueba idónea del deceso (certificado de defunción).

En cuanto a las causas de éste siniestro, se tiene que el señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SAMINARA, cayó al agua el día 7 de abril, cuando se encontraba realizando unos trabajos en la proa del velero, sin contar con arnés o chaleco salvavidas, es decir, exponiendo de manera imprudente su propia vida y la de los seis pasajeros, pues ninguna de las personas a bordo tenía experiencia en marinería.

Es decir, nuevamente se muestra la imprudencia y el exceso de confianza que tenía el señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SAMINARA, motivo por el cual, este Despacho no evidencia que el siniestro haya ocurrido por fuerza mayor o caso fortuito.

Consecuencia de lo anterior, éste Despacho adicionará un artículo a la decisión de primera instancia, en el sentido de declarar que el siniestro marítimo de pérdida de una persona que estuviera a bordo, ocurrió con culpa y responsabilidad del señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SAMINARA, Capitán de la citada nave.

En lo referente al avalúo de los daños, es menester señalar que conforme a las pruebas recaudadas en el expediente, la nave sufrió serias averías en la travesía emprendida entre las Islas de San Blas e Isla Mucura, donde finalmente arribo, sin embargo, no existe prueba alguna que acredite el valor de los mismos.

Por ello y teniendo en consideración que la sentencia consultada se debe proferir de plano⁴, resulta improcedente el decreto y práctica de las pruebas necesarias para establecer el valor de los daños causados con ocasión del siniestro, por lo cual se respaldará la posición del a quo, de no pronunciarse respecto de ellos.

De otro lado, conforme el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho se debe pronunciar cuando con el siniestro concurra la violación a normas de Marina Mercante, así pues, de acuerdo con los argumentos antes expuestos se evidencia que el señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SAMINARA, Capitán del velero RITA II incurrió en la violación de varias normas de la normatividad marítima nacional, sin embargo, no es procedente la declaratoria de responsabilidad pues los hechos ocurrieron el 7 de abril de 2010 y a la fecha

⁴ Artículo 57 Decreto Ley 2324 de 1984.

han transcurrido más de tres años, dando lugar a que opere el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionatoria, así:

Artículo 38 Código Contencioso Administrativo (vigente para la época de los hechos).

Caducidad respecto de las sanciones: salvo disposición especial en contrario, la facultad que tienen las autoridades administrativas para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de producido el acto que pueda ocasionarlas.

Así las cosas, este Despacho respalda la posición del *a quo* al no pronunciarse respecto de la responsabilidad por la violación de normas de Marina Mercante que tuvieron lugar con ocasión de los siniestros investigados.

Finalmente, el Despacho encuentra necesario referirse al estado actual del velero objeto de investigación, pues de acuerdo con los informes presentados por el Comandante de la Estación de Guardacostas de Coveñas (fol. 43, 49, 68, 72 y 86), donde pone en conocimiento las condiciones en que se encuentra la nave RITA II, luego de haber sido remolcada hasta las instalaciones del Hotel Cispatá de San Antero - Córdoba, ésta había sido saqueada y debido a que estaba en la intemperie también había sufrido un significativo deterioro, así:

"(...) Se observa el deterioro de la embarcación, teniendo en cuenta que lleva un prolongado tiempo a la intemperie sin efectuarle ningún tipo de mantenimiento y/o limpieza.

La embarcación continúa presentando entrada de agua. No ha sido posible determinar su ubicación.

Son notables los actos de vandalismo a los que ha sido sometida la embarcación; esto teniendo en cuenta la ausencia de la mayoría de los elementos que se encontraban sobre cubierta y al interior de la embarcación. Esta se encuentra totalmente saqueada sobre cubierta y en su interior, han sido hurtados elementos tales como cojines, equipos de marinería y navegación, material de cocina, estanterías, cableados, accesorios y otros.

A pesar de los esfuerzos por parte del personal de esta Unidad, al tratar de restringir el acceso a la embarcación, esta no cuenta con un sistema de seguridad que impida la entrada al interior de la misma, en la revista efectuada el día 18 de octubre del presente año, se ubico y aseguro con una driza la tapa de madera que se encuentra en la escotilla de acceso principal, pero esta ha sido removida (...)"

Cabe resaltar, que los informes en comento son anteriores a la fecha en que se profirió la decisión de primera instancia, no obstante, este Despacho tuvo conocimiento de que para la fecha la nave aun continua en las instalaciones del Hotel Cispatá y que continuó el deterioro del que se hablaba en líneas anteriores.

Al respecto, resulta pertinente referirse a la consulta número 1605, del cuatro (4) de noviembre de dos mil cuatro (2004), proferida por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, a través de la cual se aclaró, entre otros aspectos, el límite de las

competencias de ésta autoridad, tratándose de naves abandonadas, como se lee en el extracto siguiente:

“(...) A partir de la premisa anterior, si con posterioridad a la misma, el buque o la nave encallada es abandonada por sus responsables, la autoridad marítima Colombiana jurídicamente podrá:

Hacer uso de los instrumentos consagrados en el derecho internacional para que el Estado bandera del buque se ocupe de la investigación respectiva y, tome las medidas necesarias para exigir que los responsables de la nave, es decir, el propietario o armador o el capitán, lo retiren de las aguas jurisdiccionales colombianas.

La resolución de la OMI que se estudió en el capítulo anterior, consagra dentro de los siniestros marítimos el “abandono de un buque”. Por lo tanto, si el buque abandonado es de bandera extranjera, se debe, en opinión de la Sala, siguiendo las reglas internacionales sobre la materia, poner los hechos en conocimiento del Estado Bandera del buque. Lo anterior, sin perjuicio de que la DIMAR, inicie la investigación respectiva, máxime cuando el abandono puede ocasionar daños ambientales o dificultar el tráfico marítimo en nuestra jurisdicción (...).”

De acuerdo con lo anterior, se adicionará un artículo a la decisión consultada, en el sentido de ordenar que por conducto del Grupo de Asuntos Internacionales de esta Dirección, se comunique al estado de abanderamiento del velero RITA II, las condiciones actuales en que se encuentra dicha nave, a fin de que, inicié las acciones correspondientes para el retiro del dicha nave de las instalaciones del Hotel Cispatá, pues su prolongada estancia en dicho lugar, podría causar daños ambientales e incluso dificultar el tráfico marítimo, como lo anota el acápite anterior.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la sentencia N° 006 CP09-ASJUR del 27 de diciembre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, conforme a los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia, la cual quedara así:

“ARTÍCULO 1º.- DECLARAR ilegítima la arribada forzosa de la nave RITA II de bandera argentina, acaecida el 8 de abril de 2010 y en consecuencia declarar responsable al señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SEMINARA, identificado con pasaporte N° 05623843 M de nacionalidad Argentina, en calidad de Capitán de la nave RITA II, de acuerdo a los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia”.

ARTÍCULO 2º.- ADICIONAR un artículo a la decisión N° 006 CP09-ASJUR del 27 de diciembre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, conforme a los argumentos expuestos en la parte motiva de la presente providencia, la cual quedara así:

“ARTÍCULO 7º.- DECLARAR que el siniestro marítimo de pérdida de una persona que estuviera a bordo del velero RITA II, ocurrió con culpa y responsabilidad del señor ROBERTO ANTONIO NICOLAS SEMINARA, identificado con pasaporte N° 05623843 M de nacionalidad Argentina, en Calidad de Capitán de la citada nave”.

ARTÍCULO 3º.- ORDENAR al Grupo de Asuntos Internacionales de esta Dirección, que comunique al estado de abanderamiento del velero RITA II, el estado actual en que se encuentra dicha nave, para lo de su competencia, de acuerdo a lo señalado en la parte motiva del presente proveído.

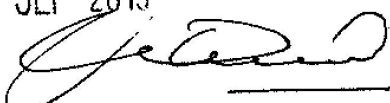
ARTÍCULO 4º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión N° 006 CP09-ASJUR del 27 de diciembre de 2010, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, de acuerdo a lo contemplado en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 5º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido de la presente decisión al señor ROBERTO ANTONIO SEMINARA, en calidad de hijo del Capitán ROBERTO ANTONIO NICOLAS SEMINARA, así mismo, a los señores KERSTIN WALCZOK, con pasaporte N° 521568434 de Alemania, NATASCIA VON WATTERNWYL, con pasaporte N° 0356975 de Suiza, HERBERT ALBRECHT, con pasaporte N° 134831660 de Alemania, NORBERT MAY, con pasaporte N° 5352144186 de Alemania, CHRISTIAN DIETZE, con pasaporte N° 354394905 de Alemania y BRITT RICHARD HULGREN, con pasaporte N° 422621331 de Estados Unidos, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Coveñas, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Coveñas, para que una vez quede en firme la presente decisión, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 28 SEP 2015


Vicealmirante PABLO EMILIO ROMERO ROJAS
Director General Marítimo (E)