

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., 25 de agosto de 2011

1

Procede el Despacho a resolver el recurso subsidiario de apelación interpuesto por la doctora Ana Lucía Estrada Mesa actuando en nombre y representación de la empresa "Vennaves E.U." agente marítimo de la motonave "Panormos", de bandera chipriota, contra el fallo de primera instancia proferido el 31 de octubre de 2008 por el Capitán de Puerto de Buenaventura dentro de la investigación por el siniestro marítimo de colisión contra el muelle No. 9 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, durante la maniobra de atraque el 22 de agosto de 2006, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante protesta presentada por el señor Ioannis Notarakis, capitán del buque "Panormos", de bandera chipriota, el 24 de agosto de 2006, se tuvo conocimiento del siniestro marítimo ocurrido el día 22 a las 12:54 horas.
2. El 25 de agosto de 2006 el Capitán de Puerto de Buenaventura abrió investigación por el siniestro marítimo de colisión del buque "Panormos" de bandera chipriota contra el muelle No. 9 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, ocurrido durante la maniobra de zarpe, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 DIMAR de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Buenaventura.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, el Capitán de Puerto es competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Buenaventura, practicó y allegó las pruebas listadas del folio 412 al 424 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

↓

DECISIÓN

El 31 de octubre de 2008, mediante fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró la responsabilidad de los señores Ioannis Notarakis, capitán de la nave y José William Cruz, piloto práctico de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en el aludido siniestro, en grado de culpa.

Igualmente, declaró la existencia de responsabilidad del capitán y del piloto práctico por violación de normas de Marina Mercante y les impuso como sanción el pago de una multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Así mismo, estimó la cuantía de los daños en la suma de seiscientos ochenta mil pesos m/cte (\$680.000), con fundamento en los considerandos contenidos en el aludido fallo.

RECURSO

La doctora Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada especial del agente marítimo de la motonave "Panormos", el 19 de noviembre de 2008, presentó recurso de reposición y subsidiario de apelación contra el fallo de primera instancia.

El 25 de febrero de 2009 el Capitán de Puerto de Buenaventura resolvió el recurso de reposición interpuesto, confirmando la decisión proferida. En el artículo segundo impuso a título de sanción al señor José William Cruz, piloto práctico, multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes. De la misma forma, sancionó al señor Ioannis Notarakis, capitán del buque "Panormos" imponiéndole multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagaderos solidariamente con el armador de la nave.

ARGUMENTOS DE LA RECURRENTE

1. En el fallo de primera instancia el Despacho atribuyó responsabilidad al señor Ioannis Notarakis capitán del buque "Panormos" y al piloto práctico José William Cruz por presunción de culpa en actividad peligrosa, sin considerar que al remolcador "Chonta" también le corresponde un grado de responsabilidad por ejercer actividad peligrosa, máxime por cuanto no pudo demostrar la existencia de las causales eximentes establecidas en la ley y la jurisprudencia nacionales.
2. Las multas deben ser entendidas como penas y dentro de ese concepto no existe solidaridad, no obstante lo cual el Despacho la impuso de manera doble, primero al capitán y al piloto práctico y nuevamente a ellos mismos, junto con el armador. En la

[Handwritten signature]

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA EL FALLO DEL 31 DE OCTUBRE DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR COLISION DEL BUQUE "PANORMOS", DE BANDERA CHIPRIOTA, CONTRA EL MUELLE No. 9 DE LA SPRBUN.

legislación colombiana el concepto de solidaridad está ligado a las obligaciones, no a las penas, pues éstas últimas son personales.

Además, en el fallo es necesario aclarar la parte proporcional del valor de la multa que debe ser pagada por cada uno de los sancionados, pues ellos asumen individualmente las consecuencias de sus acciones u omisiones.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

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

Debe aclararse a su vez, que las decisiones de la Autoridad Marítima dentro de investigaciones por siniestro marítimo son sentencias extrañas al control de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo y prestan mérito ejecutivo, en virtud de las funciones jurisdiccionales consagradas en el Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 constitucional.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en consulta No. 1605 del 4 de noviembre de 2004, indicó lo siguiente:

“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 trasgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad y responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.).” (Cursiva fuera del texto).

El citado criterio ha sido reiterado en pluralidad de decisiones adoptadas por la misma corporación como las siguientes: Auto del 12 de febrero de 1990, expediente No. 227, Actor: Sermar Ltda., Consejero Ponente: Simón Rodríguez Rodríguez; Auto del 14 de febrero de 1990, expediente No. 209, Actora: Remolques Marítimos y Fluviales, Consejero Ponente: Luis Antonio Alvarado Pantoja; Auto del 14 de marzo de 1990, expediente No.

Y

521, Consejero Ponente: Samuel Buitrago Hurtado; Auto de 9 de mayo de 1996, expediente No. 3207, Actora: Flota Mercante Gran Colombiana, Consejero Ponente: Libardo Rodríguez Rodríguez; y sentencia del 26 de octubre de 2000, proferida por la Sección Primera, expediente No. 5844.

La misma posición ha sido acogida por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994, al analizar la constitucionalidad del Decreto Ley 2324 de 1984.

FRENTE A LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO

De las pruebas obrantes en el expediente, se tiene que el día 22 de agosto de 2006 durante la maniobra de zarpe de la nave "Panormos", cuando era asistida por el piloto práctico José William Cruz y los remolcadores "Málaga" y "Chonta", colisionó por popa con el muelle No. 9 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

En desarrollo de la investigación adelantada por la Capitanía de Puerto de Buenaventura, se analizó la responsabilidad del remolcador "Chonta", en término de establecer si su intervención pudo haber incidido directamente en el accidente de colisión del buque contra el muelle de la Sociedad Portuaria, teniendo en cuenta la novedad presentada con el cabo del remolcador, durante la maniobra.

Al respecto cabe considerar que, de acuerdo con las declaraciones rendidas, la rotura del cabo se produjo como resultado de la condición inherente de riesgo en uno de los portaespías del buque "Panormos" que presuntamente tenía los bordes desgastados o filosos, rompiéndolo a la altura de la gaza. A ésta conclusión llegaron los declarantes luego de verificar que el cabo era nuevo, solo tenía 2 meses de uso; la forma y el lugar como se rompió cerca de la gaza, que es el punto de mayor resistencia a la tensión; una vez roto, el cambio de ubicación del mismo en el otro portaespía de popa realizado por la tripulación del buque "Panormos" y la forma como se produjo el corte en el cabo, todo lo cual apunta a librar de responsabilidad al remolcador "Chonta" en la maniobra, tal como fue fundamentado en el fallo de primera instancia.

Una vez se produjo la rotura, de inmediato la tripulación del remolcador mediante un nudo as de guía, hizo una nueva gaza en el cabo y al pasarlo al buque "Panormos" advirtieron que los encargados a bordo lo cambiaron de ubicación en otro el portaespía de popa, lo que los hizo suponer con un alto grado de certeza que la tripulación del "Panormos" fue consciente de que la causa de la rotura del cabo estaba relacionada con el primer portaespía, tal como se indicó.

El capitán del buque "Panormos", una vez sucedido el accidente, advirtiendo que según él, no era grave, zarpó sin esperar la visita del Capitán de Puerto y sin que fuera inspeccionado para permitir el recaudo de las pruebas técnicas necesarias a fin de verificar

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA EL FALLO DEL 31 DE OCTUBRE DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR COLISION DEL BUQUE "PANORMOS", DE BANDERA CHIPRIOTA, CONTRA EL MUELLE No. 9 DE LA SPRBUN.	5
---	---

las circunstancias como sucedieron los hechos, lo cual era indispensable en ese momento para establecer la responsabilidad dentro del proceso de siniestro marítimo. Bajo la misma consideración del capitán Notarakis, el piloto práctico tampoco le insistió que fondeara.

En el fallo de primera instancia las conclusiones consignadas en el informe del perito no fueron estimadas solamente como hipótesis, según afirma la recurrente, sino de manera integral junto con todo el acervo probatorio que obra en el expediente. El perito por su experticia es un técnico calificado cuyo criterio constituye soporte importante -mas no el único- de las decisiones del fallador de primera instancia.

La rotura del cabo no se produjo por una mala maniobra del remolcador, ni por el mal estado del cabo de remolque, ni por error en las instrucciones del piloto práctico, sino exclusivamente por el mal estado del portaespía del buque, constituyendo un eximente de responsabilidad del remolcador "Chonta" en el siniestro que se examina, pues es un hecho que se encuentra fuera de su órbita de control -hecho de un tercero en cabeza del capitán y tripulación del buque "Panormos"- razón por la cual se acoge la posición asumida en ese punto por el fallador de primera instancia, en contra de lo que afirma la recurrente.

Al respecto cabe citar lo expresado por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, Magistrado Ponente William Namén Vargas, en sentencia del 24 de agosto de 2009, así:

"(...) Con estas premisas, para la Sala, el régimen de responsabilidad por las actividades peligrosas es singular y está sujeto a directrices específicas en su etiología, ratio y fundamento. Por su virtud, el fundamento y criterio de imputación de la responsabilidad es el riesgo que el ejercicio de una actividad peligrosa comporta por el peligro potencial e inminente de causar un daño a los bienes e intereses tutelados por el ordenamiento. La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto, desde luego, rompe el nexo causal y determina que no le es causalmente atribuible, esto es, que no es autor. En contraste, siendo causa concurrente, pervive el deber jurídico de reparar en la medida de su contribución al daño. Desde este punto de vista, tal especie de responsabilidad, por regla general, admite la causa extraña, esto es la probanza de un hecho causal ajeno como la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, sin perjuicio de las previsiones normativas; por ejemplo, en el transporte aéreo, la fuerza mayor no es susceptible de desvanecerla (art. 1880 del Código de Comercio), mas sí el hecho exclusivo de un tercero o de la víctima (cas. civ. de 14 de abril de 2008, radicación 2300131030022001-00082-01)." (Cursiva y subraya fuera de texto)

Respecto del argumento de que las multas no pueden ser impuestas de manera solidaria entre los infractores de normas de marina mercante por tratarse de penas, este Despacho tampoco lo comparte, con fundamento en las siguientes consideraciones.

Según la ley colombiana, cuando un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa. En consecuencia, la víctima o acreedor está facultado para exigir la totalidad del crédito contra cualquiera de ellos, sin que éstos puedan oponerle el beneficio de la división.

Al respecto la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 4 de junio de 1992 se pronunció de la siguiente manera:

"Cuando hay de por medio varios responsables de un accidente, la obligación de resarcir los perjuicios es solidaria, lo que quiere decir que esos perjuicios se pueden reclamar de uno cualquiera de los responsables, según lo preceptúa el artículo 2344 del Código Civil, en armonía con el 1571. El que realiza el pago se subroga en la acción contra el otro u otros responsables, según el artículo 1579 y siguientes." (cursiva fuera de texto).

También ha sostenido la Corte:

"La preceptiva de la responsabilidad civil extracontractual, en cuya cúspide se ubica el principio consagrado por el artículo 2341 de nuestro Código Civil, no admite distinciones: siempre que un daño injusto encuentre su causa única o concurrente con otras en actuaciones jurídicamente censurables, se impone la reparación in integrum de dicho daño por el agente o agentes de tales actuaciones, sin que ninguno de estos pueda ser recibido a descargar su responsabilidad en la ilícita conducta concurrente de los otros o en el hecho de haber obrado en cuenta y riesgo de los mismos". (cursiva fuera de texto).

Refiriéndose a la responsabilidad del guardián de la cosa inanimada, igualmente la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, Consejero Ponente Mauricio Fajardo Gómez, en sentencia del 26 de marzo de 2008, indicó:

"(...) En relación con la responsabilidad que surge de los daños causados por actividades peligrosas, la Corte Suprema de Justicia ha dicho:

"El responsable por el hecho de cosas inanimadas es su guardián, o sea quien tiene sobre ellas el poder de mando, dirección y control independientes."

"Y no es cierto que el carácter de propietario implique necesaria e ineludiblemente el de guardián, pero sí lo hace presumir como simple atributo del dominio, mientras no se prueba lo contrario."

4

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA EL FALLO DEL 31 DE OCTUBRE DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR COLISIÓN DEL BUQUE "PANORMOS", DE BANDERA CHIPRIOTA, CONTRA EL MUELLE No. 9 DE LA SPRBUN.

7

"De manera que si a determinada persona se le prueba ser dueña o empresaria del objeto con el cual se ocasionó el perjuicio en desarrollo de una actividad peligrosa, tal persona queda cobijada por la presunción de ser guardián de dicho objeto -que desde luego admite prueba en contrario- pues aún cuando la guarda no es inherente al dominio, sí hace presumirla en quien tiene el carácter de propietario.

"O sea, la responsabilidad del dueño por el hecho de las cosas inanimadas proviene de la calidad de que guardián de ellas presúmase tener.

"Y la presunción de ser guardián puede desvanecerla el propietario si demuestra que transfirió a otra persona la tenencia de la cosa en virtud de un título jurídico, como el de arrendamiento, el de comodato, etc., o que fue despojado inculpablemente de la misma, como en el caso de haberle sido robada o hurtada".

En cuanto a las personas obligadas por ley según sea el caso, cabe precisar que:

El numeral 2 del artículo 1478 del Código de Comercio establece como una de las obligaciones del armador la siguiente:

"2. Responder civilmente por las culpas del Capitán, del práctico o de la tripulación." (cursiva fuera de texto)

Así mismo, el artículo 1479 ibídem preceptúa:

"Aún en los casos en los que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del Capitán." (cursiva fuera de texto)

En consecuencia, además de la responsabilidad que les corresponde a los causantes del hecho dañoso -capitán y piloto práctico- también le cabe al armador, de acuerdo con lo expresado anteriormente.

De otra parte, la responsabilidad del capitán del buque "Panormos" se enmarca legalmente en lo dispuesto en los numerales 1 y 2 del artículo 1501 del Código de Comercio colombiano, que determina dentro de las funciones y obligaciones del capitán, entre otras:

"Artículo 1501. – Son funciones y obligaciones del capitán:

- 1. Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;*
- 2. Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo...". (cursiva y subrayado fuera de texto)*



Dentro de esas "buenas condiciones" de navegabilidad que debe tener el buque cabe incluir el estado óptimo de los portaespías que van a soportar la tensión de los cabos durante las maniobras de amarre o halada cuando se requiera. Estos elementos son parte primordial del buque que le permiten realizar con seguridad las maniobras de arribo y zarpe a puerto.

Cualquier condición de riesgo inherente, como óxido, superficies cortantes, grietas en la lámina y demás relacionadas, debe ser detectada y corregida de inmediato porque atentan contra la integridad de los cabos que allí sean amarrados. Al capitán pues le corresponde de manera general cerciorarse, es decir, verificar por sí mismo sin lugar a dudas la idoneidad de todos los sistemas, equipos y elementos a bordo del buque, que garantizan la aptitud de navegabilidad.

De encontrar que no es así, el capitán debe tomar las provisiones del caso para corregir cualquier novedad, so pena de hacerse responsable por omisión en su deber de verificación. Al parecer, esto fue lo que sucedió con el buque "Panormos".

El deber de cuidado en la instalación del cabo del remolcador en los portaespías del buque "Panormos", le correspondía a la tripulación de éste último y si detectaron alguna irregularidad o peligro de rotura del cabo por la mala condición del portaespía, debieron notificarla de inmediato al capitán, como responsable directo de la idoneidad de esos elementos.

Roto el cabo, a bordo del buque no tuvieron razón para reubicarlo, si la causa hubiera sido la mala calidad del mismo, a menos que efectivamente el portaespía inicial presentara deficiencias de tal magnitud que causaron su rotura y que fueron evidenciadas por la tripulación, según se observa en el expediente.

En éste caso es evidente la responsabilidad del capitán del buque "Panormos" por violación de las normas de marina mercante ya citadas, al faltar a su deber de cuidado, lo cual necesariamente deriva en la imposición de la multa correlativa y en la consecuente solidaridad entre los infractores que resulten responsables, según lo determinan claramente las aludidas normas.

En la legislación colombiana de manera general, la solidaridad tiene su fuente en la convención, el delito y la ley y, en el presente caso, como resultado de la contravención de normas de marina mercante, limitando el alcance de la solidaridad al ámbito administrativo -no penal- pues con su conducta los infractores que resultaron responsables se hicieron acreedores a sanciones de carácter administrativo -no penal- y su conducta infractora se denomina contravención, no delito.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN CONTRA EL FALLO DEL 31 DE OCTUBRE DE 2008 PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE BUENAVENTURA DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR COLISIÓN DEL BUQUE "PANORMOS", DE BANDERA CHIPRIOTA, CONTRA EL MUELLE No. 9 DE LA SPRBUN. 9

No se les está sancionando por estar incursos en penas -delitos- sino como contraventores de normas de marina mercante y se les aplica la solidaridad por estar especialmente determinada en esas mismas normas. En consecuencia, en el caso bajo análisis no se puede predicar que la solidaridad tenga su fuente en una pena, sino en las consecuencias de una infracción administrativa y tampoco se impuso sobre los infractores de manera "doble", como lo afirma la recurrente.

El efecto que tiene la solidaridad entre los infractores es que la administración -en éste caso la Autoridad Marítima Nacional- puede demandar el pago de la multa impuesta de uno cualquiera de ellos -o de todos- sin que esté legalmente obligada a "dosificar" el monto de la multa de acuerdo con el nivel de culpa que pueda corresponder a cada uno, respecto de los hechos investigados, pues están colocados según la ley -normas de marina mercante- al nivel de "deudores" de una "obligación in solidum" surgida a partir de la violación y sanción de dichas normas, como se explicó.

VIOLACIÓN DE NORMAS DE MARINA MERCANTE

En relación con la violación a las normas de la Marina Mercante, debe anotarse que el Capitán de Puerto de Buenaventura declaró su infracción a cargo de los señores Ioannis Notarakis y José William Cruz, capitán y piloto práctico del buque "Panormos", respectivamente, imponiéndoles a cada uno, multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, pagadera solidariamente con el armador la sanción correspondiente al capitán, razón por lo cual se procederá a confirmar lo decido por el fallador de primera instancia.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR en todas sus partes el fallo de primera instancia proferido por el Capitán de Puerto de Buenaventura el 31 de octubre de 2008, de conformidad con las razones expuestas en la presente decisión.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Buenaventura el contenido del presente fallo al señor Ioannis Notarakis en su calidad de capitán de la motonave "Panormos"; al señor José William Cruz, piloto práctico; al representante legal de la sociedad "Vennaves" E. U. agente marítimo de la motonave "Panormos" y a la abogada Ana Lucía Estrada Mesa, identificada con cédula de

ciudadanía número 21.067.904 de Usaquén, apoderada de la agencia marítima "Vennaves" E. U., en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3°.- Una vez en firme y ejecutoriado el presente fallo, la multa deberá ser pagada mediante consignación en la cuenta No. 05000024-9 del Banco Popular, código rentístico 121275 o en la cuenta No. 007000200108 del Banco Agrario, Fondos Comunes, a favor de la Dirección del Tesoro Nacional, so pena de proceder a su cobro persuasivo y coactivo, conforme a lo dispuesto en la Resolución No. 546 de 2007 del Ministerio de Defensa Nacional o la disposición que lo adicione o modifique.

ARTÍCULO 4°.- DEVOLVER el expediente a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Buenaventura, para que una vez en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo Encargado