

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA

Bogotá, D.C., **07 FEB. 2013**

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta el fallo de primera instancia del 30 de abril de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "CAMINANTE DEL CIELO" e "INDEPENDENCE", ocurrido el día 15 de noviembre de 2008, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. La Capitanía de Puerto de Cartagena de oficio tuvo conocimiento del siniestro marítimo de abordaje entre las motonaves "CAMINANTE DEL CIELO" e "INDEPENDENCE", y hundimiento de una de ellas, acaecidos en el desfile de balleneras, celebrado el quince (15) de noviembre de 2008.
2. El día quince (15) de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto profirió auto de apertura de investigación por siniestro marítimo de abordaje, ordenando allegar y decretar las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
3. El día treinta (30) de abril de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró responsable al señor EDILBERTO BERRÍO CALLE, piloto de la nave "INDEPENDENCE", y solidariamente al señor FRANCISCO ÁLVAREZ MONEDERO, armador de la misma, en el siniestro marítimo de abordaje, ocurrido el quince (15) de noviembre de 2008.
4. Mediante auto fechado el siete (07) de julio de 2009, el Capitán de Puerto de Cartagena, rechazó de plano el recurso de apelación incoado por el Doctor FABIAN VALDEZ HERRERA, apoderado del señor EDILBERTO BERRÍO CALLE, piloto de la nave "INDEPENDENCE" por extemporáneo, dado que no se presentó en los términos establecidos en el artículo 54 del Decreto Ley 2324 de 1984. Por esta razón, el Capitán de Puerto envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme al artículo 57 del decreto Ley 2324 de 1984.

ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE CARTAGENA

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 DIMAR No. 0825 de 1994, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Cartagena.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8º, del artículo 8º del Decreto 1561 de 2002, vigente al momento en que ocurrieron los hechos, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Cartagena, practicó y allegó las pruebas enlistadas del folio 84 al 90 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

El 30 de abril de 2009, el Capitán de Puerto de Cartagena emitió fallo de primera instancia, mediante el cual declaró responsable al señor EDILBERTO BERRÍO CALLE, piloto de la nave "INDEPENDENCE", sancionándolo con la suspensión de la licencia por el término de un (1) año, quien deberá pagar los daños de forma solidaria con el señor FRANCISCO ÁLVAREZ MONEDERO, armador de la misma, en el siniestro marítimo de abordaje

En consonancia a lo anterior, el Capitán de Puerto de Cartagena estimó los daños de la motonave "CAMINANTE DEL CIELO", por pérdida total, frente a su hundimiento en el lecho marino, por valor de DIECIOCHO MILLONES DE PESOS M/CTE (\$18.000.000).

En cuanto a los honorarios de los peritos buzos posesionados para la práctica de la respectiva prueba, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la obligación a cargo del señor EDILBERTO BERRÍO CALLE, piloto de la nave "INDEPENDENCE", y solidariamente al señor FRANCISCO ÁLVAREZ MONEDERO, armador de la misma, por concepto de honorarios del peritaje, en la suma equivalente a NOVECIENTOS VEINTIDÓS MIL NOVECIENTOS OCHENTA PESOS M/CTE (\$922.980).

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 2º, 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 vió, el ejercicio excepcional de funciones jurisdiccionales.

1602

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. 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.

CASO CONCRETO

De conformidad con el acervo probatorio obrante en el expediente de rigor, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro ocurrido el día quince (15) de noviembre de 2008, las siguientes:

- El día quince (15) de noviembre de 2008, la motonave "CAMINANTE DEL CIELO", a eso de las 15:30 horas, partió de Punta Arena (Isla de Tierra bomba) a la bahía de Cartagena.
- En la estancia de la mencionada motonave en la bahía de Cartagena, aproximadamente a unos 600 o 700 metros al sureste del Club Naval, rodeada de muchas lanchas, yates y otras embarcaciones, la motonave "INDEPENDENCE" embistió con su proa a la motonave "CAMINANTE DEL CIELO", por la altura de su popa costado de babor; lo que le ocasionó a ésta última una ruptura de la fibra de vidrio, lo que generó la filtración del agua, causando el hundimiento de la misma. (Informe de Hechos Jefe de División Inteligencia EGUC Folio No. 19).
- Aunado a ello, en la declaración rendida por el Teniente de Fragata ALEJANDRO SANÍN ACEVEDO, Comandante de la BP 493 de Guardacostas, testigo técnico y presencial de los hechos, expone lo siguiente: "..., la lancha INDEPENDENCIA, colisionó a la lancha CAMINANTE DEL CIELO, a mi parecer por dos razones la primera creo que el piloto no vio la lancha CAMINANTE DEL CIELO, pues la proa de su lancha es alta y tenía entre 5 a 8 personas que le impedían la visibilidad hacia proa ..., adicional quiero agregar que el piloto manifiesta que desde hace muy poco tiempo es piloto en esta lancha en concreto y pudo haber sido la falta de pericia de él mismo causa de esta colisión..." (Folio No. 37).

MCD

- Por su parte, el señor CARLOS ALBERTO BOTERO OSORIO, armador de la motonave CAMINANTE DEL CIELO, reconstruyendo los hechos de la investigación, declaró que: *"..., INDEPENDENCE se nos vino encima golpeándonos popa, en la parte de atrás cerca al motor. La lancha comenzó a coger agua y nosotros le gritamos a los de la INDEPENDENCE que nos ayudara y no tuvimos ningún apoyo de ella..."*. (Folio No. 8).
- De otro lado, el señor EDILBERTO BERRÍO CALLE, piloto de la nave "INDEPENDENCE", manifestó en su declaración lo siguiente: *"..., Veníamos a una velocidad de balleneras, normal, porque en la bahía no se puede transitar tan duro, porque estaba en la ballenera, ellos venían, los muchachos de la otra lanchita venían andando a una velocidad más rápido que la que nosotros veníamos, ellos intentaron sacarle el cuerpo a otra lancha..., Venían contra nosotros, desviaron y pego la popa de ellos contra la proa de nosotros..."* (Folio No. 16)
- A pesar de la contrariedad en las versiones de cada una de las partes, se pudo contar con el apoyo de la Estación de Guardacostas de Cartagena, quienes asistieron y trasladaron al Hospital Naval de Cartagena a una de las personas heridas que se encontraba en la motonave "CAMINANTE DEL CIELO", y posteriormente condujeron a la motonave "INDEPENDENCE" hacia la EGUC, para hacer la revisión de la documentación y la verificación del estado de sobriedad del piloto, el cual no había ingerido ningún tipo de bebida alcohólica (Folio No. 20).

En concordancia con los anteriores hechos y pruebas debidamente practicadas en la investigación, el fallador de primera instancia declaró la responsabilidad del señor EDILBERTO BERRIO CALLE, piloto de la nave "INDEPENDENCE" y solidariamente al señor FRANCISCO ÁLVAREZ MONEDERO, armador de la misma, por el siniestro de abordaje.

Al respecto, en virtud del parágrafo del artículo 58 del Decreto Ley 2324 de 1984, este Despacho encuentra pertinente analizar ciertos elementos sustanciales y probatorios, determinantes para la declaratoria de responsabilidad del siniestro.

En primera medida, se hace procedente señalar que la navegación marítima es una actividad considerada como peligrosa, por lo cual, en aplicación del artículo 2356 del Código Civil y su desarrollo jurisprudencial, el análisis probatorio que debe hacer el juez en procura de atribuir la responsabilidad del hecho dañoso cambia radicalmente. Cuando la regla general en los regímenes de responsabilidad es probar la culpa del agente, en el caso que se esté en presencia de actividades peligrosas, se presume la culpa de aquél y sólo podrá exonerarse probando la existencia de eximentes de responsabilidad.

Con relación a lo anterior, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 25 de octubre de 1999 dijo:

"(...) la fuente positiva de esta teoría se localiza en el artículo 2356 del C. Civil, cuyo texto permite presumir la culpa en el autor del daño que a su vez genera la actividad peligrosa, sin que ello implique modificar la concepción subjetiva de la responsabilidad, pues aún dentro del ejercicio de la actividad peligrosa ésta se sigue conformando por los elementos que

As

inicialmente se identificaron, pero con una variación en la carga probatoria, porque demostrado el ejercicio de la actividad peligrosa ocasionante del daño, la culpa entra a presumirse en el victimario." (Cursiva y negrilla fuera del texto).

En segunda medida, y en virtud de que las facultades atribuidas a la Autoridad Marítima, son de carácter jurisdiccional, se hace necesario acudir a las normas del Código de Procedimiento Civil, en cuanto al examen de las pruebas se refiere.

Dicha normatividad establece en el artículo 187 lo siguiente: "(...) *Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica* (...) (Subrayado y Cursiva pro fuera de texto).

Esta premisa probatoria se deriva del sistema de libre apreciación de la prueba que opera en el sistema jurídico colombiano, el cual da libertad al Juez para cotejar cada una de las pruebas allegadas y practicadas en el proceso con las reglas de la sana crítica. Pero, qué se debe entender por reglas de la sana crítica, al respecto la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, en septiembre del 3 de diciembre de 1998, Magistrado Ponente Jorge Antonio Castillo Rugeles, ha preceptuado así:

"(...) No debe olvidarse que el artículo 187 del Código de procedimiento Civil le impone al sentenciador el deber de exponer "siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba", exigencia que se erige en la columna vertebral del llamado sistema de la sana crítica "para la valoración de la prueba, método que, contrariamente a lo que acontece con el de la tarifa legal" se funda en la libertad y autonomía del juzgador para ponderar las pruebas y obtener su propio convencimiento, aquilatadas a través del sentido común y la lógica, claro está, de la mano de las reglas de la experiencia, que son: "aquellos juicios hipotéticos de carácter general, formulados a partir del acontecer humano, que le permiten al juez determinar los alcances y eficacia de las pruebas aportadas al proceso.

Es decir, aquellas máximas nacidas de la observación de la realidad que atañen al ser humano y que sirven de herramienta para valorar el material probatorio de todo juicio (...)"

Para este Despacho, se hace pertinente traer a colación esta premisa, por cuanto se pudo evidenciar la contrariedad a estas reglas en la declaración del señor EDILBERTO BERRIO CALLE, piloto de la nave "INDEPENDENCE", quien manifestó: *Venían contra nosotros, desviaron y pego la popa de ellos contra la proa de nosotros...*" (Folio No. 16). Por lo tanto, haciendo una evaluación a la mencionada declaración y confrontándola con el informe técnico, el dictamen pericial, y el testimonio rendido por el Oficial de Guardacostas, se constata por este Despacho que la regla del sentido común y de la observación inferen con probabilidad de certeza que es muy difícil que una nave que viene en contra de otra, golpee con la popa, dado que, la experiencia afirma que si una nave, a través de su piloto o capitán tiene la intención de golpear a otra, lo hará con la proa. Además, cómo podría una nave quieta golpear a otra, a tal magnitud de causar en la primera una perforación que ocasione su hundimiento.

En cuanto a la construcción de la regla de la experiencia, la doctrina ha puntualizado:

16

"(...) Como el sentido común, ese acervo o deposito en el cual vivimos y del cual nos valemos no se presenta ordenado y listo como un paquete que sólo es abrir y calcular su contenido, sino que debemos dentro de él extraer/decantar/exprimir la regla, y en ese proceso ya debe haber racionalización (...)"¹.

Atendiendo lo anterior, la intención de este Despacho es proceder a un correcto raciocinio en la apreciación de las pruebas, las cuales llevaron al fallador de primera instancia a declarar responsable al piloto y al armador de la nave "INDEPENDENCE", situación que no debe acotarse individualmente, sino en conjunto con todas las pruebas practicadas.

Por esta razón, en consideración a las incongruencias ostensibles en las declaraciones del piloto y el armador de la nave "INDEPENDENCE", y en concordancia con el informe pericial, se verifica que el hundimiento causado a la motonave EL CAMINANTE DEL CIELO se produjo por la entrada de agua a través de una fisura causada por un fuerte impacto "..., Se observa una fisura posiblemente por choque..., Posiblemente la embarcación se hundió debido al impacto con artefacto de mayor tamaño..." (Folio 55-56), lo que colige la responsabilidad del piloto y el armador.

Por otra parte, para este despacho no es ajeno señalar que la motonave "INDEPENDENCE" no tuvo en cuenta algunas reglas establecidas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, aprobada por Colombia mediante la Ley 13 de 1981.

La primera regla es la número 5, ésta exige que se tenga en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva durante la navegación, situación que no tuvo en cuenta el piloto de la nave "INDEPENDENCE", pues en la declaración del testigo técnico de la Estación de Guardacostas de Cartagena, una de las razones por las cuales considera que la nave INDEPENDENCE chocó con la nave CAMINANTE DEL CIELO, fue porque ésta no vio a la segunda.

La regla número 6, establece que en todo momento se navegará a una velocidad que permita maniobrar oportunamente frente a un eventual abordaje, la cual tampoco fue tenida en cuenta, en tanto que la motonave "INDEPENDENCE" navegaba a una velocidad con la que no pudo reaccionar a tiempo para evitar el abordaje.

Así las cosas, estamos frente a una presunción de culpa, concepto que ha sido desarrollado por la Corte Suprema de Justicia en Sala de Casación, mediante sentencia del 12 de julio de 2005, en tanto que existió el despliegue de una actividad peligrosa, sin embargo cuando son dos o más personas en el ejercicio de la navegación deben ponderarse las conductas hasta al punto de hallar quién llevo a cabo la conducta más diligente o trató de evitar a toda costa la ocurrencia del hecho dañoso. Cuando se presentan estos casos en los que son concurrentes las mencionadas actividades, en palabras de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia en sentencia S-012-99, existe la aniquilación de presunciones de culpa, la cual consiste en:

¹ Parra, Jairo. Razonamiento Judicial en Materia Probatoria. 2007. Pág. 50.

MS

"la referida aniquilación de presunciones derivada de la concurrencia de actividades peligrosas (...) no puede formularse en los términos tan genéricos e indiscriminados en los que se ha venido planteando, toda vez que en lugar de rendir tributo a los imperativos de justicia en los que está inspirada, puede llegar a constituirse en fuente de graves iniquidades, socavando de ese modo los cimientos cardinales de la responsabilidad civil extracontractual; por supuesto que cuando un daño se produce por la concurrencia de sendas actividades peligrosas (la de la víctima y la del agente), en lugar de colegir maquinadamente la aniquilación de la presunción de culpa que favorece al damnificado, el juez deberá establecer si realmente a ella hay lugar en ese caso concreto, juicio para cuya elaboración deberá tomar en consideración la peligrosidad de ambas, la incidencia de cada una en el percance o la virtualidad dañina de la una frente a la otra. Más exactamente, la aniquilación de la presunción de culpas por concurrencia de actividades peligrosas en la generación de un daño, presupone que el juez advierta, previamente, que en las específicas circunstancias en las que se produjo el accidente, existía cierta equivalencia en la potencialidad dañina de ambas, pues de no darse esa correspondencia, gravitará siempre en favor de la víctima la presunción de que el demandado fue el responsable del perjuicio cuya reparación demanda"

Conforme a lo anterior, este Despacho percibe que el piloto de la motonave "INDEPENDENCE" infringió las reglas No. 5 y 6 del Convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.

Por esta razón, actuando como lo señala la jurisprudencia precedente y conforme al análisis de las pruebas obrantes en el expediente, este Despacho halla probada la responsabilidad del piloto de la motonave "INDEPENDENCE" por el siniestro marítimo de abordaje, ocurrido el 15 de noviembre de 2008, entre ésta y la motonave "CAMINANTE DEL CIELO", por cuanto se puede comprobar la negligencia y falta de cuidado del piloto, quien deberá pagar los daños ocasionados por el siniestro de forma solidaria con el armador de la misma

AVALÚO DE LOS DAÑOS

Con relación al avalúo de daños, el Capitán de Puerto de Cartagena estimó los perjuicios de la motonave "CAMINANTE DEL CIELO", por pérdida total, frente a su hundimiento en el lecho marino, por valor de DIECIOCHO MILLONES DE PESOS M/CTE (\$18.000.000).

En cuanto a los honorarios de los peritos buzos posesionados para la práctica de la respectiva prueba, el Capitán de Puerto de Cartagena decretó la obligación a cargo del señor EDILBERTO BERRÍO CALLE, piloto de la nave "INDEPENDENCE", y solidariamente al señor FRANCISCO ÁLVAREZ MONEDERO, armador de la misma, por concepto de honorarios del peritaje, en la suma equivalente a NOVECIENTOS VEINTIDÓS MIL NOVECIENTOS OCHENTA PESOS M/CTE (\$922.980).

VIOLACIÓN A LAS NORMAS DE LA MARINA MERCANTE

Este Despacho además de la responsabilidad endilgada por el Capitán de Puerto de Cartagena al piloto de la motonave "INDEPENDENCE", considera que también existió violación a las normas de Marina Mercante, en lo que respecta a las reglas 5 y 6, del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, siendo que,

hacen parte de la normatividad marítima (Ley 13 de 1981) y es obligación del capitán de la nave cumplirlas, tal como lo establece el artículo 1501 del Código de Comercio.

Asociado a ello, este Despacho es congruente con el Capitán de Puerto de Cartagena en afirmar que el señor EDILBERTO BERRIO CALLE, capitán (piloto) de la motonave "INDEPENDENCE", infringió el numeral 26, del artículo 1501 del Código de Comercio, el cual establece como obligaciones del capitán: *"Prestar la asistencia y salvamento a que está obligado conforme a la ley"*.

Por consiguiente, este despacho confirma la conducta culposa del señor EDILBERTO BERRIO CALLE, piloto de la nave "INDEPENDENCE", nacida de la falta de diligencia y cuidado y de la inobservancia de las más elementales normas y previsiones que se deben aplicar durante la navegación, debiéndose hacer la declaración de responsabilidad de que trata el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984.

No obstante a que el Capitán de Puerto de Cartagena se haya pronunciado frente a la violación de las normas de Marina Mercante, este Despacho después de transcurridos 3 años de producido el hecho no tiene la facultad de imponer sanción diversa a aquella declarada por el fallador de primera instancia, a pesar de haber sido probadas conductas diferentes (Violación a las reglas 5 y 6 -COLREG).

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR el fallo de primera instancia del 30 de abril de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Cartagena, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este fallo.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Cartagena el contenido del presente fallo al Doctor FABIÁN VALDEZ HERRERA, apoderado del señor EDILBERTO BERRIO CALLE, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.202.695 de Cartagena y del señor FAUSTINO GARCÍA MATOREL, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.122.788 de Cartagena, y a la abogada DEYSI RINCÓN RINCÓN, en su calidad de apoderada del señor CARLOS ALBERTO BOTERO OSORIO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 70.060.582 de Medellín, en su calidad de armador de la motonave CAMINANTE DEL CIELO, y al señor FRANCISCO ÁLVAREZ MONEDERO, identificado con la cédula de extranjería No. E272596, en su calidad de armador de la motonave INDEPENDENCE, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 3º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Cartagena, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EN VÍA DE CONSULTA LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE DE LAS MOTONAVES "CAMINANTE DEL CIELO" E "INDEPENDENCE", ADELANTADA POR LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA. 9

ARTÍCULO 4º.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Cartagena, para que una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, remita copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase **07 FEB. 2013**



Contralmirante **ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ**
Director General Marítimo