

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 30 MAR 2016

Referencia 14012010005

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo- Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión de primera instancia del 26 de diciembre de 2011, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de encallamiento de la M/N "SALANDI" de bandera panameña, ocurrido el 25 de enero de 2010, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante escrito de fecha 25 de enero de 2010 suscrita por el señor JOVANIS GAMERO HERNANDEZ inspector de naves de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, que puso en conocimiento el arribo y encallamiento de la M/N SALANDI en la playa "El Hoyo" en Santa Marta.
2. Por lo anterior el día 25 de enero de 2010, el Capitán de Puerto decretó la apertura de la investigación, y ordenó la práctica de pruebas pertinentes, conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijo fecha y hora para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto profirió decisión de primera instancia el día 26 de diciembre de 2011, en la cual declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento al Capitán de la nave M/N "SALANDI"

Así mismo, declaró responsables de incurrir en Violación de Normas de Marina Mercante al señor GAO FEI, en calidad de Capitán, y solidariamente a la Tripulación, Armador y Agente Marítimo.

En consecuencia, impuso a título de sanción multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

164

4. Al no interponerse recurso de apelación en contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

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

Al respecto se hace un extracto de las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de encallamiento, de la siguiente manera:

La motonave SALANDI, zarpó desde el Puerto de Hamburgo en Alemania, teniendo como destino el Puerto de la Sociedad Portuaria de Río Córdoba en la ciudad de Santa Marta.

Al llegar a la estación de pilotos el buque SALANDI no se detiene y continua con su trayecto, el Capitán de la motonave no espera la llegada del Piloto Practico, argumentando que se encontraba muy cerca al morro y buscaba garantizar la integridad del buque y su tripulación.

El buque continúa con su viada hasta llegar a la Playa "El Hoyo", donde encalla en un banco de arena, posteriormente llega el Piloto Practico a la posición donde se encontraba la motonave, se hacen las valoraciones del caso para verificar si existe un daño en la estructura del casco de la motonave, al no evidenciarse un daño, se procede solicitar la asistencia de dos remolcadores para realizar las maniobras tendientes a desencallar el buque, la motonave es retirada con la ayuda de dos remolcadores y con su propia propulsión, una vez llegan a la zona de fondeo se practicó una inspección subacuática.

ANÁLISIS TÉCNICO

El perito marítimo CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, rindió dictamen pericial, en el que dice lo siguiente:

Condición de Operación de las Maquinas:

"Las maquinas fueron puestas en Stand By a partir de las 08:30 del 25 de enero del 2010, el registro de órdenes a la maquina y/o en el libro de Campana de MN SALNADI no se observa que la maquina no hubiese reaccionado en momento alguno".

Condición de Operación del Timón:

1/12

"El equipo del timón fue puesto en prueba con casi dos horas de anticipación al igual que la bomba principal y la de emergencia".

Condición de Operación del Ancla:

"De acuerdo con la lista de chequeo del documento del alistamiento para arribo a puerto se conoció que el cabrestante y las dos anclas se encontraban listas para ser fondeado el buque en cualquier momento. Según declaraciones del Capitán del buque se encontraba muy cerca de la playa para fondear".

Causas Precursora o fundamental del Siniestro

De todo el análisis anterior se califica como La causa Precursora o Fundamental del Siniestro la falta de administración en la gestión de Seguridad por parte del Capitán de la MN SALANDI a su arribo al puerto de Santa Marta.

Conductas Técnicas y Náuticas de las personas involucradas.

Capitán de la MN SALANDI

La conducta Técnica y Náutica del capitán de la Nave fue relevante en los siguientes aspectos:

El Capitán de la nave cumplió con llenar la lista de chequeo de su Sistema de Gestión de Seguridad para arribo al puerto pero las evidencias indican que estas no fueron verificadas y puestas en práctica.

El Capitán arribaba por primera vez al puerto de Santa Marta y teniendo en cuenta el desconocimiento del puerto no fue previsivo en administrar los riesgos de un puerto desconocido.

No fue evidenciada una reacción contundente por parte del Capitán para evitar el siniestro en las siguientes opciones:

- ❖ Dar toda máquina atrás cuando tenía dominio de la máquina.*
- ❖ Cambiar la bomba del Timón cuando este fallo.*
- ❖ Fondear con el ancla con la suficiente antelación cuando las maquinas al igual que el timón no funcionaron. Así hubiese perdido un ancla por la velocidad con que aproximaba.*

En cuanto a zafarrancho de entrenamiento el Capitán Gao Fei no había hecho el primer ejercicio desde su embarque como Capitán de la MN SALANDI.

El Capitán de la Nave fue diligente en la investigación de daños probables en el casco una vez se generó el encallamiento.

Velocidad de arribo del buque al puerto de Santa Marta

La velocidad de arribo del buque a la Bahía de Santa Marta fue quizá el factor afectante de mayor incidencia para que se concretara el encallamiento de la MN SALANDI.

Se concluye

Que el Convenio Internacional para prevenir Abordajes en el Mar, COLREG/72 en su regla 6 establece:

"todo buque navegara en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

Que se estableció todo lo pertinente con las probables causas precursoras del siniestro considerándose que tuvo su origen y desarrollo en la pobre administración de la Gestión de la Seguridad Operacional del buque al arribo al puerto de Santa Marta arribando con una velocidad que no garantizaba cumplir con la regla 6 del Colreg/72.

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, de dicho dictamen se corrió traslado a las partes las cuales solicitaron aclaración y complementación.

Al respecto la abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ, apoderada del Capitán de la motonave SALANDI dentro del término legal, solicitó aclaración del dictamen pericial rendido por el señor perito CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, sobre el siguiente punto:

"El Buque pasa a 9 nudos por la Estación d Pilotos, porque la Maquina no funciona y no pudo disminuir la velocidad. Esto es no concuerda con los datos de órdenes dadas por el Capitán y que se encuentran registradas y soportadas en la investigación, debido a que la máquina del buque a las 10:25hrs pasó de Full Avante a Medio avante, a las 10:25hrs la Maquina paso de Media Avante a Despacio Avante, a las 10:29hrs la Maquina paso de Despacio Avante a Más Despacio Avante y a los 10:31hrs la maquina fue PARADA (STOP ENGINE), quedando el buque AL PAIRO en espera del Piloto Practico, quien para este momento no se encontraba en el área. En ningún momento existió o se presentó Fallas en la Maquina, tal como se puede verificar en los Records del libro de Campana y de máquinas, que fueron suministrados a la Capitanía de Puerto. Si el buque hubiese pasado por la Estación de Pilotos a 9 nudos de velocidad, el encallamiento se debió haber producido aproximadamente a las 10:33hrs, 3 minutos después que pasó por la Estación de Pilotos, pero el encallamiento se produjo a las 10:44hrs, 14 minutos después que paso por la Estación de pilotos". SIC

Aclaraciones

CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ Frente a la solicitud de la Abogada BLANCA VERGARA DE VELEZ, el perito manifestó:

Velocidad de arribo del buque al puerto de Santa Marta

"La velocidad de arribo del buque a la Bahía de Santa Marta fue quizá el factor afectante de mayor incidencia para que se concretara el encallamiento de la MN SALANDI. Si bien cada puerto tiene una figura de arribo para la velocidad, según las condiciones de mar y tiempo, esta se consultó previamente, según lo indicado en el numeral 1 del "Bridge Checklist 09" del documento del alistamiento para arribo a puerto suministrado por el Capitán del Buque al expediente. El buque arriba la puerto como una velocidad de 9.3 knts y pasa por la Estación de Pilotos a una velocidad de 9.0 knts sin poderse detener y por declaraciones del Capitán su máquina no funcionó para poder disminuir la velocidad".

A lo cual el perito aclara lo siguiente:

- *Que las velocidades obtenidas en el presente informe pericial fueron obtenidas por las posiciones dadas por el Capitán del buque en la carta de navegación adjunta al informe. Aclaro que el*

Registró de Ordenes a las Maquinas solo registra la orden y no las velocidades del buque sobre la superficie terrestre.

- *Que quien informa que la maquina no se detuvo fue el Capitán del Buque en declaración ante la Autoridad.*
- *Que efectivamente el registro de órdenes a la Maquina no muestra que la maquina no hubiese funcionado tal como lo indico en el numeral 7.3.4 **condición de Operación de las Maquinas.***
- *Que en su solicitud de aclaración usted está confirmando que efectivamente las maquinas trabajaron todo el tiempo y por eso el buque no se encallo a las 10:33 horas sino a las 10:44. Lo que no concuerda con la versión del Capitán Gao Fei.*

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 de Santa Marta para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

1. Configuración del Siniestro Marítimo de Encallamiento.

El artículo 1513 del Código de Comercio: define los accidentes o siniestros marítimos de la siguiente manera:

"Para los efectos de este libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional"

Por su parte el Decreto Ley 2324 de 1984 en su artículo 26, establece que los accidentes o siniestros marítimos son:

- (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 marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina, y*
- (G) *Los daños causados por las naves o artefactos navales a las instalaciones portuarias"*

Se precisa que, una nave se encuentra encallada cuando su casco topa con el fondo (arena, rocas o piedras), quedando inmovilizada, sin poder salir por sus propios medios, lo que generalmente ocasiona la pérdida del gobierno de la nave debido a que no se puede maniobrar.

169

Que una vez analizado, según las reglas de la sana crítica, el acervo probatorio allegado a la investigación, se tiene que la motonave, el día 25 de enero de 2010 durante la maniobra encalló en la Playa "El Hoyo" (Santa Marta).

2. Avaluó de daños

El fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la embarcación como consecuencia del siniestro marítimo de arribada forzosa, hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

Sin embargo, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto

3. Responsabilidad en cuanto al siniestro marítimo de encallamiento de la M/N SALANDI

El Capitán es en todo momento el encargado del gobierno y dirección de la nave, jamás pierde el control del buque. Igualmente, debe tener conocimiento general del área donde se lleva a cabo la navegación, de tal manera que no se vea obligado solo a seguir las recomendaciones del piloto práctico.

La función del Piloto Práctico es la de asesorar al Capitán, desde un punto de vista técnico-náutico, acerca de cuáles son las maniobras concretas a realizar o en general sobre la forma en que debe ejecutarse la navegación de forma correcta, en aquellos lugares que reúnan unas especiales dificultades para llevar a cabo la misma, si no se tiene un conocimiento exacto de las condiciones que presentan dichos lugares. El Piloto Práctico nunca reemplaza al Capitán.

Antes del inicio de la maniobra de atraque debe tener conocimiento de las condiciones meteorológicas, hidrográficas y oceanográficas.

Si en algún momento el Capitán cree que las recomendaciones del Piloto Práctico colocan a la nave, a la tripulación y a la carga en situación de riesgo, está obligado tomar el mando de la situación, detener la maniobra e informar a la Autoridad Marítima.

El Capitán de la motonave manifestó que no esperó en la estación de pilotos prácticos y decidió cambiar el curso teniendo en cuenta que consideraba que estaba muy cerca al morro y debía alejarse para preservar la seguridad del buque y su tripulación, luego de haber cambiado el rumbo y haber navegado por unos minutos el buque queda encallado en un banco de arena en la Playa "el Hoyo".

En el caso objeto de estudio, el Capitán de la M/N SALANDI no esperó en la zona destinada para el arribo del Piloto Práctico, sino resuelve desplazarse a otro punto donde posteriormente encalla, cuando el Piloto Práctico sube al buque, se evidencia dicha circunstancia, razón por la cual se inician las maniobras necesarias para desencallar, solicitando la asistencia de dos remolcadores.

En el Código de Comercio artículo 1501 se estipula como obligación del Capitán:

(...) 8. Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o

102

el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador (...)

Sobre la responsabilidad del Capitán de la nave frente al armador, el artículo 1503 establece:

"(...) La responsabilidad del Capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella".

Por otro lado, la navegación marítima es considerada una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre.

El artículo 2356 del Código Civil, regula la responsabilidad civil por actividades peligrosas y solo exige que el daño pueda imputarse, motivo por el cual la persona que desempeña la actividad peligrosa debe conducirse con máxima prudencia.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia puntualizó los criterios de la responsabilidad objetiva unificados en sentencia de casación del 24 de agosto de 2009, así:

"(...) (a) Que allí anida una verdadera responsabilidad objetiva, en donde la obligación de resarcir el daño surge no de la culpa presunta sino del riesgo o grave peligro que el ejercicio de estas actividades comporta para los demás; (b) no hay necesidad de que los actos dañinos reflejen alguna culpa o que ella se presuma, lisa y llanamente, requiere que la actividad sea potencialmente perjudicial. (c) que cuando las partes involucradas ejerzan actividades parecidas o similares, el juez debe examinar cuál de ellos tuvo mayor o menor incidencia en el daño par así definir quién debe asumir la reparación; (d) teniendo presente lo dicho, a la víctima le basta acreditar el daño y el vínculo de causalidad, amén de la actividad desplegada por el demandado; (e) a éste, por su parte, si pretende exonerarse de reclamo efectuado, le corresponde acreditar la existencia de una causa que impida la imputación causal del daño a la conducta desplegada (fuerza mayor, caso fortuito, la intervención de la víctima o de un tercero(...))".

Bajo ninguna circunstancias se pueden tomar los hechos acaecidos como imprevisibles o irresistibles, para exonerarse de responsabilidad, toda vez que el Capitán debió tomar todas las medidas necesarias para evitar que el accidente ocurriera, poniendo en peligro la seguridad de la navegación.

Del análisis del caso, se desprende con claridad que la maniobra de aproximación de la M/N SALANDI no fue la adecuada, puesto que no se esperó al piloto práctico en la Estación de Prácticos continuando su trayecto hasta encallar posteriormente, tampoco se evidencia acciones por parte del Capitán encaminadas a evitar el acontecimiento del siniestro marítimo.

Por ese motivo, el Capitán de Puerto de Santa Marta en primera instancia declaró responsable del siniestro marítimo de encallamiento de la M/N SALANDI al señor GAO FEI, en calidad de Capitán, decisión la cual será confirma por este Despacho.

4. Responsabilidad en cuanto a la Violación de Normas de Marina Mercante

Por parte del Capitán de la M/N SALANDI se incumplieron las siguientes disposiciones:

169

La ley 658 de 2001 reglamentada por el Decreto No 1466 del 10 de mayo de 2004 en su artículo 31 el cual dice: "MEDIDAS DE SEGURIDAD PREVENTIVAS". (...) "*la velocidad sobre tierra (SOG) sea la necesaria para un prudente y segura navegación y gobierno del buque, durante toda la maniobra de practicaje, Zarpas, Levantar anclas, soltar amarras o salir del Puerto*". (Negrillas fuera de texto)

En cuanto a las infracciones a normas de marina mercante el artículo 79 del Decreto Ley 2324 de 1984 establece:

"Para los efectos del presente Decreto, constituye infracción toda contravención o intento de contravención a las normas del presente Decreto, a las leyes, decretos, reglamentos y demás normas o disposiciones vigentes en materia marítima, ya sea por acción u omisión"

En concordancia con lo anterior, el artículo 1501 del Código de Comercio reglamenta:

Son funciones del Capitán:

- ❖ Numeral 1; *Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender* (Cursiva fuera de texto)
- ❖ Numeral 2; *Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo*. (Cursiva fuera de texto)
- ❖ Numeral 5; *Usar los servicios de prácticos cuando la ley, la costumbre, el reglamento o el buen sentido lo reclame*. (Cursiva fuera de texto)
- ❖ Numeral 8; *Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro*, aún mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador; (Cursiva y Subrayado fuera de texto)

En consecuencia, el Capitán de Puerto en su fallo de primera instancia, impuso sanción, toda vez que quedó demostrado que el Capitán de la M/N SALANDI, pudo haber tomado decisiones encaminadas a evitar el encallamiento, tales como:

- ❖ *No fue evidente una reacción contundente por parte del Capitán para evitar el siniestro en las siguientes opciones:*
- ❖ *Dar toda máquina atrás cuando tenía dominio de la máquina.*
- ❖ *Cambiar la bomba del timón cuando este fallo.*
- ❖ *Fondear con el ancla con la suficiente antelación cuando la máquina al igual que el timón no funcionaron. Así hubiese perdido un ancla por la velocidad con que aproximaba.*

Ahora bien, se evidencia que el *a quo* en su decisión declaró la responsabilidad por la violación a las normas de Marina Mercante al Capitán y a la tripulación de la motonave "SALANDI", aspecto sobre el cual vale la pena precisar lo siguiente:

El artículo 1495 del Código de Comercio, prevé:

"El Capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave. La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca".

163

Sobre las funciones de la guarda del orden, el artículo 1498 de la norma ibídem, establece:

“(1) Reprimir y sancionar las faltas disciplinarias cometidas a bordo por la tripulación y las infracciones policivas en que incurran los pasajeros”.

De lo anterior se colige, que ésta clase de procesos se adelanta sobre el agente responsable de la actividad peligrosa, es decir, contra quien tiene la nave bajo su mando, para el caso *sub examine* el Capitán de la nave, el señor GAO FEL, debido a que la tripulación sigue las ordenes de éste en virtud de la obligación de respeto y obediencia que les asiste.

Conforme lo anterior, este Despacho procede a modificar el artículo segundo y tercero de la decisión consultada en el siguiente sentido: El artículo segundo declaraba la solidaridad de la Tripulación y el Armador respecto a la violación de normas de Marina Mercante, siendo el Capitán el que incurrió en violaciones a las normas, razón por la cual no se predica la solidaridad.

El artículo tercero impuso sanción al Capitán y de forma solidaria a la Tripulación, solidaridad que no procede, teniendo en cuenta que está no se predica respecto a la Tripulación únicamente en relación con el Armador o Agente Marítimo.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 26 de diciembre de 2011, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

“DECLARAR responsable de Violación de las Normas Marian Mercante al señor **GAO FEL**, identificado con el pasaporte No. G27727598 en calidad de Capitán de la M/N SALANDI”

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo tercero de la decisión del 26 de diciembre de 2011, emitida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte considerativa de este proveído, el cual quedará así:

“SANCIONAR al señor GAO FEL, en su calidad de Capitán de la M/N SALANDI identificado con el pasaporte No G27727598 y solidariamente a la Agencia Marítima LBH Colombiana y al Armador SAILING CRUISE INC. PANAMA, con una multa de veinte (20) Salarios mínimos legal Vigente, cuyo valor corresponde a Once Millones Trescientos Treinta y Cuatro Mil Pesos M/C (\$11.334.00), de conformidad con los considerandos de la presente providencia”.

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR en sus demás partes el fallo del 26 de diciembre de 2011, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, de acuerdo a la parte motiva del presente fallo.

ARTÍCULO 4°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido de la presente decisión a los señores **GAO FEL** identificado con pasaporte No. G27727598 , en calidad de Capitán de la M/N SALANDI; a la Agencia Marítima LBH

Colombia; y demás partes interesadas personalmente o por conducto de sus apoderados, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- COMISIONAR al Capitán de Puerto de Santa Marta, 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 la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. **30 MAR 2016**



Vicealmirante **PABLO EMILIO ROMERO ROJAS**
Director General Marítimo