

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 28 SEP 2018

Referencia: 24012013011

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 27 de junio de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SANTA MARIA" de bandera de Venezuela, ocurrido el 29 de septiembre de 2013, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. El Capitán de Puerto de Puerto Bolívar tuvo conocimiento de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SANTA MARIA", el día 8 de octubre de 2013, razón por la cual el día 9 de octubre de 2013 decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos y fijó fecha para la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
2. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar el día 27 de junio de 2017 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave "SANTA MARIA" al puerto de Puerto Bolívar, declarando responsable al señor MARCO ENRIQUE SALAZAR en condición de Capitán motonave en referencia, solidariamente al señor HUMBERTO DE LUQUE DIAZ en su condición de Armador y a la agencia marítima PARAJIMARU LTDA. como agente marítimo de la nave.

Asimismo, declaró responsabilidad por violación a las normas de marina mercante al señor MARCO ENRIQUE SALAZAR en condición de Capitán motonave "SANTA MARIA", solidariamente al señor HUMBERTO DE LUQUE DIAZ en su condición de Armador y a la agencia marítima PARAJIMARU LTDA. como agente marítimo de la nave. Sin embargo, en cumplimiento de artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se abstuvo de imponer una sanción.

3. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar 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.

ANÁLISIS TÉCNICO

El Perito Marítimo en maquinaria naval Clase "B" RODOLFO MARTINEZ VARGAS, determinó en su dictamen, lo siguiente:

"(...)

REPARACIÓN DE DAÑOS

El capitán informa que el motor de arranque fue llevado para ser reparado y que luego de ser reparado le fue llevado a Cabo de la Vela y que en ese momento la embarcación quedo nuevamente operativa para navegar.

Así mismo informa que la falla presentada y la reparación sucedieron antes de que la embarcación fuera interceptada por la lancha de Guardacostas.

(...)

CONCEPTO FINAL DEL PERITO

La embarcación durante las pruebas de maquinaria tuvo un funcionamiento normal.

En la embarcación no se lleva libro de bitácora ni registros de operación de maquinaria que puedan confirmar la falla presentada en el motor de arranque y la veracidad de lo informado por el capitán.

La embarcación no cuenta con indicador de revoluciones del motor, lo que no permite cuantificar si el funcionamiento del motor es adecuado y no permite hacer seguimiento al comportamiento del motor en caso de presentarse sobre-revoluciones. Sin embargo, el comportamiento del motor propulsor durante las pruebas fue aparentemente normal.

Los indicadores no tienen marquillas que evidencien que han sido calibrados durante el último año, por lo que los datos arrojados por los indicadores no son del todo confiables.

Encima del motor había un pedazo de tela color negro, lo que puede generar un riesgo de incendio en la embarcación.

Se concluye que la embarcación como se encuentra en el momento puede navegar aunque se deben corregir los aspectos nombrados para hacer que la operación del buque sea más segura.

(...)” (Cursiva fuera de texto)

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 Puerto Bolívar 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 Puerto Bolívar, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave “SANTA MARIA” al puerto de Puerto Bolívar, ocurrida el día 29 de septiembre de 2013, cuando la nave se desplazaba desde Aruba, hasta Las Piedras - Venezuela (Art. 26 Decreto Ley 2324 de 1984).
2. De la revisión de la decisión de primera instancia se extrae lo siguiente:

El fallador de primera instancia declaró ilegítima la arribada forzosa de la motonave “SANTA MARIA” a cargo del Capitán de la nave señor MARCO ENRIQUE SALAZAR, debido a que no se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de fuerza mayor o caso fortuito.

Conforme lo anterior, es pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

El artículo 1540 del Código de Comercio, define la arribada forzosa como:

“Llámesse arriba forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe” (Cursiva fuera de texto)

A su turno, el artículo 1541 de la norma ibídem, prevé:

“La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede en caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada

RH

forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la Capitanía de Puerto investigará y calificará los hechos". (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

De lo anterior y sobre el caso en concreto, se evidencia la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SANTA MARIA", pues entró al puerto de Puerto Bolívar sin estar autorizada para ello.

Adentrándonos en el análisis de la situación específica, se procederá a citar la declaración del señor MARCO ENRIQUE SALAZAR, en condición de Capitán de la motonave "SANTA MARIA", en la cual se refirió a los hechos de la siguiente forma:

"Salimos de Aruba el día 21 de septiembre a las seis de la mañana con destino a las piedras Venezuela, quedamos averiado a las diez 10 para las once 11 de la mañana, bueno se nos apagó la máquina, se nos tapó el filtro, cambiamos el filtro fuimos a dar arranque y nada, quedamos a la deriva ese día 21 el lunes toda la noche, lo más cercano el cabo de la vela esa fue la costa más cerca hay (sic) nos metió una lanchita fuera de borda que estaban pescando, eso lo pagamos con comida, le dimos todo lo que teníamos ahí, nos metieron hasta ahí, estuvimos hasta el 29, para que arreglaran el motor de arranque que lo fue el señor HUMBERTO, nadie se quedó en el barco, la tripulación nos vinimos para Maicao, claro que se lo recomendamos a señora (sic) que vive al frente de la playa, de ahí volvimos cuando el arranque estuvo listo, hasta que nos agarró Guardacostas saliendo de ahí, claro que cuando nos metieron a cabo de la vela yo no tuve en cuenta eso y decidimos irnos para Maicao a descansar eran dos noches de trasnocho." (Cursiva fuera de texto)

En ese sentido, argumenta el Capitán de la motonave que zarparon de Aruba con destino Las Piedras - Venezuela, posteriormente se presentó una avería, se realizó el arreglo; sin embargo, al ejecutar el arranque, la nave no respondió positivamente. Por lo anterior, quedaron a la deriva la noche del 21 de septiembre y seguidamente una lancha que se encontraba pescando en la zona los remolcó hasta el Cabo de la Vela, y se quedaron hasta el 29 de septiembre para realizar los ajustes. Tiempo después fueron interceptados por Guardacostas, pero en el momento se encontraba resuelta la contingencia.

Ahora bien, es claro que la razón por la cual la motonave recaló en la jurisdicción de Puerto Bolívar fue la novedad relacionada con la máquina, al respecto el Capitán manifestó lo siguiente:

"(...) se nos apagó la máquina, se nos tapó el filtro, cambiamos el filtro fuimos a dar arranque y nada (...)"

"(...) la falla fue el motor de arranque." (Cursiva fuera de texto)

Por su parte, el señor RODOLFO MARTINEZ VARGAS en su condición de Perito nombrado dentro de la investigación, en su informe indicó lo siguiente:

"(...)"

DESCRIPCIÓN DE LOS DAÑOS

De acuerdo a lo informado por el capitán, el motor de arranque presentó fallas en los bujes y en los carbones (escobillas).

REPARACIÓN DE DAÑOS

El capitán informa que el motor de arranque fue llevado para ser reparado y que luego de ser reparado le fue llevado a Cabo de la Vela y que en ese momento la embarcación quedo nuevamente operativa para navegar.

Así mismo informa que la falla presentada y la reparación sucedieron antes de que la embarcación fuera interceptada por la lancha de Guardacostas." (Cursiva fuera de texto)

De lo informado por el Perito y el Capitán de la motonave, es claro que la razón por la cual la motonave recaló sin estar autorizado a la jurisdicción de la Capitanía de Puerto Bolívar, fueron las fallas en el motor de arranque, más específicamente en los bujes y en los carbones.

Teniendo en cuenta la novedad antes mencionada, es necesario determinar que el mantenimiento de las máquinas de las naves cobran un papel relevante en la prevención de posibles siniestros marítimos, debido a que es una actividad mediante la cual se reparan las probables fallas que puedan presentar los equipos en el transcurso de la navegación y que pueden poner en muchos riesgos la navegabilidad de la misma

Ahora bien, al ser interrogado al Capitán de la nave "SANTA MARIA" sobre la última vez que le fue realizado mantenimiento al propulsor, respondió:

"Tengo entendido que el motor está bien, recién reparado, la falla fue en el motor de arranque." (Cursiva fuera de texto)

De lo anterior, se puede observar que no se contestó lo que se le estaba solicitando, no teniendo referencia alguna sobre la posible fecha de su último mantenimiento, y asimismo no fueron allegados a la investigación documentos que acreditaran el cumplimiento de un plan de mantenimientos sobre la maquinaria.

Sentado lo precedente, respecto al concepto de Capitán, el artículo 1495 del Código de Comercio Colombiano establece que *"El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave"*. En el ejercicio de sus funciones, tanto la tripulación como los pasajeros, deben ajustarse a su autoridad, guardando -para ello- respeto y obediencia especialmente en aspectos relacionados con el servicio de la nave y la seguridad, tanto de las personas como de la carga objeto del transporte.

Asimismo, en el artículo 1501 de la norma ibídem establece como funciones y obligaciones del Capitán, la siguiente:

"1) Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender (...)" (Cursiva fuera de texto)

AMS

De igual forma, en el Decreto 1597 de 1988 "Por el cual se reglamenta la Ley 35 de 1981. y parcialmente el Decreto Ley 2324 de 1984", en su artículo 40 establece como funciones del Capitán las siguientes:

"(...)

1. Dirigir la navegación de la nave.

2. Dirigir personalmente toda maniobra del buque al entrar o salir de puerto, durante el paso por canales estrechos o áreas peligrosas y en general en cualquier otra maniobra en que sea necesario o aconsejable para garantizar la seguridad de la nave, teniendo en cuenta el estado de tiempo y del mar, o las condiciones locales que puedan afectar la navegación.

3. Es, en todo momento y circunstancia, responsable directo por la seguridad de la nave, su carga y las personas a bordo. Cuando lleve Práctico a bordo y considere que las indicaciones o instrucciones de éste son peligrosas para la seguridad de la nave, otras naves cercanas, o las instalaciones portuarias y costeras, se apartará de dichas instrucciones y ordenará personalmente la maniobra o navegación, relevando al Práctico en sus funciones parcial o totalmente, y dejando en tales casos constancia de ello en el diario de navegación.

(...)" (Cursiva, subraya y negrilla fuera de texto)

En esa misma orbita, y como quiera que el fallo presentado en la nave se relacionó con la maquinaria, encuentra el Despacho importante referirse a la figura del Maquinista, por ello se citará el contenido el artículo 11 de la norma en referencia, la cual dispone lo siguiente:

"El personal de Máquinas está constituido por los tripulantes cuyas actividades están directamente relacionadas con la operación mantenimiento y conservación de la maquinaria propulsora y auxilia, encuentrese instalada dentro de la sala principal de máquinas, o fuera de ella. Este personal depende directamente del Maquinista Jefe y comprende, tanto al personal de propulsión como al personal auxiliar de ingeniería (electricistas, mecánicos de refrigeración, etc.) y los mecánicos de cubierta." (Cursiva fuera de texto)

Al tenor de la citada norma, es claro que el personal de máquinas está conformado por la tripulación de la nave que entre sus actividades estén relacionadas con la maquinaria, sea cual sea la organización interna. Siendo la responsabilidad de estos todo lo relacionado con el funcionamiento seguro y continuado de la máquina. No obstante, es preciso indicar sobre el jefe de máquinas que aunque éste tiene facultades de control y decisión sobre el departamento de máquinas, la responsabilidad final y principal recae sobre el Capitán, debido a que no se puede perder de vista que la dependencia de toda la tripulación emana de él, como jefe supremo a bordo de la nave que gobierna y responsable directo por todo lo que suceda mientras se encuentre en el desempeño de su cargo.

En consideración de lo anterior, colige el Despacho que el señor MARCO ENRIQUE SALAZAR RAMIREZ no cumplió a cabalidad con las obligaciones que le son impuesta por imperio de la ley, no considerando las posibles fallas que podían afectar la navegación al no efectuar los respectivos mantenimientos al filtro de la maquinaria, toda vez que estos no fueron probados dentro de la investigación con documentos que permitieran sustentar su ejecución.

111

Así las cosas, se puede colegir que las circunstancias que rodearon la mencionada arribada forzosa no se encuentran en situaciones inesperadas (*caso fortuito o fuerza mayor*), por cuanto pudieron ser previsible e irresistibles en la medida de que fueran efectuados los mantenimientos correspondientes en la maquina principal.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia¹ ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

“(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...,”

Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que “[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello ‘Que no se puede prever’, y prever, a su turno, es ‘Ver con anticipación’ (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)...Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...) (Cursiva fuera de texto).

Respecto al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

“(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos² (...)”, (Cursiva y subraya fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro no constituyen una fuerza mayor o caso fortuito inevitable.

En virtud de aquello, se complementa el estudio del caso con lo estipulado en el artículo 1541 del Código de Comercio, que establece: *“(...) La arribada forzosa se presumirá ilegítima (...)”* (Cursiva fuera de texto). Por esta razón le correspondía al Capitán de la motonave “SANTA MARIA”, desvirtuar dicha presunción probando la ocurrencia de un caso fuerza mayor irresistible e inevitable, o demostrar alguna causal de exoneración de responsabilidad, circunstancias que no se evidenciaron con las pruebas recaudadas en el proceso, razón por la cual el Despacho procederá a respaldar en tal sentido el fallo de primera instancia, declarando ilegítima la arribada forzosa y en

[Handwritten signature]

¹ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

consecuencia la responsabilidad civil extracontractual del señor MARCO ENRIQUE SALAZAR RAMIREZ en su condición de Capitán.

No obstante, es necesario que el Despacho clarifique lo relativo a la responsabilidad solidaria declarada al señor HUMBERTO DE LUQUE DIAZ, toda vez que fue identificado como Armador de la motonave. Al respecto, el señor DE LUQUE DIAZ en audiencia manifestó lo siguiente al ser interrogado sobre su condición de armador de la nave "SANTA MARIA":

"Yo soy armador de los barcos ÉRICA BEATRIZ y SAMURÁI que es el mismo duelo del barco este, el duelo se llama EUGENIO CASSAINE MEJIA." (Cursiva fuera de texto)

Así mismo, al revisar la documentación relativa a la nave allegada al expediente, se puede observar que el señor EUGENIO ANTONIO CHASSAIGNE MEJIA es identificado como Armador de la motonave "SANTA MARIA". Razón por la cual se procederá a modificar el artículo segundo del fallo emitido en primera instancia, excluyendo al señor HUMBERTO DE LUQUE DIAZ y a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA, únicamente en lo concerniente a la responsabilidad civil extracontractual, debido a que la responsabilidad recae exclusivamente por el agente que desarrolla la actividad peligrosa.

3. En lo correspondiente a las posibles violaciones a las normas de Marina Mercante, se evidencia que el fallador de primera instancia declaró responsabilidad al Capitán de la motonave "SANTA MARIA" y en solidaridad al Armador y Agencia Marítima, por cuanto observó el incumplimiento de la normatividad contenida en el Código de Comercio, específicamente por los numerales 1, 2 y 10 del artículo 1501.

Sin embargo, se abstuvo de declarar responsabilidad por la normatividad infringida, toda vez que operó la caducidad de la facultad sancionatoria dado que transcurrieron tres (3) años de la ocurrencia de los hechos investigados, lo anterior en cumplimiento a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011³.

Sin perjuicio de lo anterior, es preciso que el Despacho modifique el sentido del artículo cuarto del fallo de primera instancia, como quiera que la responsabilidad solidaria del Armador y Agente Marítimo instituida en el Código de Comercio, aplicaría para el pago de una obligación que surja por concepto de una sanción - multa pecuniaria, y no en cuanto a la declaración de responsabilidad administrativa, dado que solo es posible endilgarle a quien infringió la normatividad.

Así las cosas, se modificará el artículo cuarto de la parte resolutive del fallo emitido por el fallador de primera instancia, declarando la responsabilidad por violación a normas de marina mercante solamente al señor MARCO ENRIQUE SALAZAR RAMIREZ en su condición de Capitán de la motonave "SANTA MARIA".

4. Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no se refirió al avalúo de los daños como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave

³ Ley 1437 de 2011 "Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo".

"SANTA MARIA", hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, no obra dentro del expediente de la referencia prueba en la cual se relacione el valor de los daños ocasionados con el siniestro, en consecuencia, atendiendo al 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.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- MODIFICAR el artículo segundo de la decisión del 27 de junio de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** civilmente responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de arribada forzosa de la motonave "SANTA MARIA" al señor MARCO ENRIQUE SALAZAR RAMIREZ identificado con Cédula de Ciudadanía No. 12.553.746, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el artículo cuarto de la decisión del 27 de junio de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído, el cual quedará así:

"**DECLARAR** administrativamente responsable por violación a normas de Marina Mercante al señor MARCO ENRIQUE SALAZAR RAMIREZ identificado con Cédula de Ciudadanía No. 12.553.746, en condición de Capitán de la motonave "SANTA MARIA", con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 3°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 27 de junio de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 4°. **NOTIFICAR** personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión a los señores MARCO ENRIQUE SALAZAR RAMIREZ en condición de Capitán de la motonave "SANTA MARIA", HUMBERTO DE LUQUE DIAZ, EUGENIO ANTONIO CHASSAIGNE MEJIA en condición de Armador de la nave en referencia, a la señora BETSY GONZALEZ OSORIO en condición de Representante legal de la Agencia marítima PARAJIMARU LTDA, agente marítimo de la motonave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

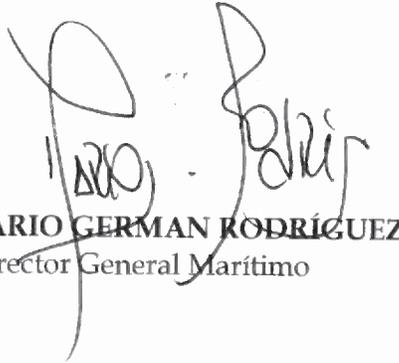
ARTÍCULO 5°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 6°.- Una vez quede en firme y ejecutoriado el presente fallo, el Capitán de Puerto de

Puerto Bolívar debe remitir 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 2018



Vicealmirante **MARIO GERMAN RODRÍGUEZ VIERA**
Director General Marítimo