

06 SET. 2013

292009106116/

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el abogado RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.062.826 de Cartagena (Bolívar), apoderado especial de la empresa SERVIPORT S.A., armador del remolcador "SERVIPORT I", en contra del fallo del 5 de septiembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por siniestro marítimo de abordaje entre el citado remolcador y la barcaza HH1, de propiedad de la empresa C.I. PRODECO S.A., ocurrido el 5 de octubre de 2000, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante carta de protesta presentada por el señor LEONIDAS LARA MARTÍNEZ, capitán del remolcador "SERVIPORT I", se pusieron en conocimiento al Capitán de Puerto de Santa Marta los hechos ocurridos el 5 de octubre de 2000, relacionados con el presunto siniestro de abordaje entre la Barcaza HH1 y el citado remolcador.
2. El día 7 de noviembre de 2000, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió auto de apertura de la investigación a través del cual decretó las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación, verbigracia, documental, declaración de parte, testimonial y pericial, ésta última a cargo de un perito, con especialidad en Ingeniería Naval, Categoría B.
3. Teniendo en cuenta las pruebas debidamente practicadas durante la investigación, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia del 5 de septiembre de 2008, mediante el cual declaró que los daños ocasionados a la Barcaza HH1, durante el remolque desde Cartagena hasta Santa Marta, por el remolcador SERVIPORT I, de bandera colombiana, fue responsabilidad del señor LEONIDAS LARA MARTÍNEZ, capitán del citado remolcador, solidariamente con la empresa SERVIPORT S.A., en calidad de dueño y armador del remolcador.

De igual manera, fijó el avalúo de los daños en Ochenta y Cinco Millones Seiscientos Cincuenta Mil Ciento Setenta y Dos Pesos (\$85.650.172).

4. El día 2 de octubre de 2008, el abogado RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, apoderado especial de la empresa SERVIPORT S.A., armador del remolcador "SERVIPORT I", presentó recurso de reposición y en subsidio el de apelación en contra del fallo de primera instancia del 5 de septiembre de 2008.
5. El día 5 de agosto de 2009, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió auto a través del cual resolvió el recurso de reposición, modificando el artículo segundo del fallo del 5 de septiembre de 2008, en el sentido de no establecer el monto del avalúo por no existir parámetros para liquidar los perjuicios (sic), concediendo a la vez el recurso de apelación ante la Dirección General Marítima.

ACTUACIÓN EN PRIMERA INSTANCIA

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los límites establecidos en la Resolución No. 0825 de 1994 de la Dirección General Marítima, los hechos ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta.

Así mismo, en virtud del Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 8° del artículo 8° del Decreto 1561 de 2002, norma vigente para la época del fallo de primera instancia, el Capitán de Puerto era competente para adelantar y fallar la presente investigación.

PRUEBAS

El Capitán de Puerto de Santa Marta decretó y practicó las pruebas listadas en los folios 186 al 198 del expediente, correspondientes al fallo de primera instancia.

DECISIÓN

Teniendo en cuenta las pruebas debidamente practicadas durante la investigación, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió fallo de primera instancia del 5 de septiembre de 2008, mediante el cual declaró que los daños ocasionados a la Barcaza HH1, durante el remolque desde Cartagena hasta Santa Marta, por el remolcador SERVIPORT I, de bandera colombiana, fue responsabilidad del señor LEONIDAS LARA MARTÍNEZ, capitán del citado remolcador, solidariamente con la empresa SERVIPORT S.A., en calidad de dueño y armador del remolcador.

De igual manera, fijó el avalúo de los daños en Ochenta y Cinco Millones Seiscientos Cincuenta Mil Ciento Setenta y Dos Pesos (\$85.650.172).

RECURSO

En contra del fallo de primera instancia, el abogado RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, apoderado especial de la empresa SERVIPORT S.A., armador del remolcador "SERVIPORT I", presentó recurso de reposición y en subsidio el de apelación con base en los siguientes:

FUNDAMENTOS DEL RECURSO

1. Manifiesta inconformidad en cuanto a la determinación de negligencia por parte del capitán del remolcador y el no reconocimiento, por parte del despacho, de las causales de exoneración de la responsabilidad, dado que el remolque con entrega se asimila en todo al contrato de transporte.
2. Alega falta de jurisdicción y competencia del Capitán de Puerto de Santa Marta, por cuanto los hechos ocurrieron a 6 millas de Bocas de Ceniza. Si bien la navegación era de Cartagena a Santa Marta, el accidente ocurrió dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.
3. La no ampliación y reconsideración solicitada en oportunidad procesal, equivale a la inexistencia del informe pericial el cual no puede ser tenido en cuenta para la decisión final, pues no da garantía de los conceptos en el emitido.
4. Que el representante legal de la empresa SERVIPORT S.A., manifestó en presencia del apoderado de la empresa PRODECO, la existencia de un acuerdo que limitaba, en caso de una condena a cargo de SERVIPORT de una indemnización o compensación por los daños sufridos por la Barcaza, en cuantía de Once Millones de Pesos (\$11.000.000).

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL ABOGADO RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, APODERADO ESPECIAL DE LA EMPRESA SERVIPORT S.A., ARMADOR DEL REMOLCADOR "SERVIPORT I", EN CONTRA DEL FALLO DEL 5 DE SEPTIEMBRE DE 2008, PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE LA BARCAZA HH1 Y EL C.TADO REMOLCADOR.

3

5. Que no se tenga en cuenta la valoración de los daños realizada por el Capitán de Puerto, dado que carece de soporte.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación 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 Contenciosa Administrativa 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 awoquen 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. 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 acuerdo al acervo probatorio obrante en el expediente, se coligen como circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el siniestro de abordaje, las siguientes:

- El día 5 de octubre de 2000, el remolcador "SERVIPOINT I" partió del puerto de Cartagena con destino a Santa Marta, llevando remolcada la barcaza HH1 de la compañía PRODECO S.A.
- En dicha travesía, se presentó un presunto "culo de pollo" (Tormenta local mar 4 o 5) que ocasionó el rompimiento del cable de la línea de remolque, quedando la barcaza a la deriva (Protesta del capitán del remolcador, Folio No. 1).
- El capitán del remolcador, una vez tuvo conocimiento del infortunio, procedió a recuperar la línea que llevaba la barcaza; al aproximarse a ésta, descubrió que el mensajero instalado para halar el cabo de remolque, en algún momento de la navegación se había pasado por el lado interno de la cornamusa de proa a estribor y que por ese sitio, no se podía realizar el remolque so riesgo de romperse el cabo al friccionar este con el borde de la cubierta (Ibídem).
- Al respecto, el citado capitán procedió a pasar un marino a bordo de la barcaza, sin embargo ésta continuó golpeándose con el remolcador, ocasionándole averías (Ibídem).
- Con fundamento en los anteriores hechos, el Capitán de Puerto de Santa Marta expidió auto de apertura del 7 de noviembre de 2000, mediante el cual decretó la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos objeto de investigación.
- Practicadas las pruebas de rigor y vencido el término para que las partes presentaran alegatos de conclusión, el Capitán de Puerto de Santa Marta cerró la investigación y procedió a dictar fallo de primera instancia del 5 de septiembre de 2008 a través del cual declaró que los daños ocasionados a la Barcaza HH1, durante el remolque desde Cartagena hasta Santa Marta, por el remolcador SERVIPOINT I, de bandera colombiana, fue responsabilidad del señor LEONIDAS LARA MARTÍNEZ, capitán del citado remolcador, solidariamente con la empresa SERVIPOINT S.A., en calidad de dueño y armador del remolcador.

De igual manera, fijó el avalúo de los daños en Ochenta y Cinco Millones Seiscientos Cincuenta Mil Ciento Setenta y Dos Pesos (\$85.650.172).

Conforme a lo anterior, este Despacho entra a resolver los argumentos incoados por el apoderado en el recurso de apelación, así:

1. En cuanto a la omisiva de este Despacho incoada por el apelante, relacionada con las obligaciones, responsabilidades, causales de exoneración, entre otras, del contrato de transporte, ésta Dirección encuentra pertinente clarificar que las competencias jurisdiccionales atribuidas a la Autoridad Marítima Nacional, corresponden a las establecidas en el Decreto ley 2324 de 1984, es decir, adelantar y fallar las investigaciones por siniestros marítimos y las investigaciones por violación a las normas de la Marina Mercante, determinando a su vez las causas del siniestro, la declaración de responsabilidad por aquel, fijando el avalúo de daños respectivo; así como la declaración de responsabilidad por violación a las normas, emitiendo la sanción a que haya lugar.

Al respecto, cabe precisar que dado la naturaleza del objeto a indagar, dichas investigaciones se encuentran enmarcadas dentro del ámbito de la *responsabilidad civil extracontractual*, así como lo ha ratificado la jurisprudencia nacional:

"(...) Si bien es cierto, en las investigaciones por siniestros marítimos la autoridad marítima debe analizar, en cada caso, si se transgredió alguna norma de tráfico o de seguridad marítima, también lo es que el fin de la investigación no es sólo determinar las normas transgredidas y sancionar por ese hecho, sino declarar la culpabilidad o responsabilidad civil extracontractual que les cabe a quienes intervinieron en el accidente o tienen su tutela jurídica (armador, propietario, etc.).

La facultad judicial atribuida a la autoridad marítima en materia de accidentes y siniestros marítimos, en tanto es excepcional, está limitada por el legislador. En este sentido, el fallo no puede versar sobre las controversias derivadas del contrato de transporte marítimo. (Subrayado y cursiva por fuera de texto) Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, 4 de noviembre de 2004, Consejero Ponente: Gustavo Aponte Santos.

Asimismo, el alto tribunal administrativo en consulta del 13 de agosto de 2013¹, Consejero Ponente: Augusto Hernández Becerra, indicó:

"(...) El objeto de la actuación judicial que realiza la DIMAR en este campo se limita a determinar la responsabilidad civil extracontractual de las personas involucradas en el siniestro o accidente marítimo, en la medida que este haya ocasionado perjuicios a personas naturales o jurídicas determinadas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 2341 y siguientes del Código Civil". (Cursiva por fuera de texto).

Dentro de este contexto, la Autoridad Marítima Nacional no puede hacer extensiva su competencia a asuntos de tipo contractual, sobre todo cuando la ley ya ha otorgado jurisdicción a otras autoridades, verbigracia, a los jueces civiles del circuito.

Así pues, la investigación desarrollada por el Capitán de Puerto de Santa Marta se ajustó a los límites de su competencia, en el entendido de verificar los hechos que dieron origen al siniestro, los cuales pusieron en peligro la navegación y la vida humana en el mar; y que fueron constitutivos de responsabilidad civil extracontractual, por lo que ir más allá desbordaría sus competencias e iría en contravía de las causales genéricas de procedibilidad estatuidas en la normatividad nacional.

2. Con relación a la falta de competencia territorial alegada por el recurrente, en virtud de que los hechos ocurrieron en un territorio marítimo situado alrededor de bocas de ceniza, es decir, cerca a la jurisdicción marítima de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, y por lo tanto debía ser el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción el que debía aprehender el conocimiento de la citada investigación y no el Capitán de Puerto de Santa Marta, este Despacho se permite puntualizar lo siguiente:

✓ Sobre el límite territorial donde sucedieron los hechos objeto de investigación, no existe prueba en la cual se especifiquen las coordenadas donde sucedió el infortunio, sólo existe documento (protesta del capitán del remolcador, Folio No. 1) que señala que fue próximo a bocas de ceniza.

✓ Ahora, teniendo en cuenta el estatuto de las nulidades procesales, el artículo 144 en conexión con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, han establecido que tratándose de la nulidad por falta de competencia, sólo será insaneable aquella que se refiere al factor funcional. Al respecto, la Honorable Corte Constitucional² ha preceptuado:

¹ Mediante la cual el Honorable Consejo de Estado se declaró inhibida, por falta de objeto, para resolver el presunto conflicto de competencias administrativas

² Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-037-98

"(...) Por el contrario, la nulidad originada en la falta de competencia funcional o en la falta de jurisdicción no es saneable. ¿Por qué? Porque siendo la competencia funcional la atribución de funciones diferentes a jueces de distintos grados, dentro de un mismo proceso, como se ha dicho (primera y segunda instancia, casación, revisión, etc.), el efecto de su falta conduce casi necesariamente a la violación del derecho de defensa, o a atribuir a un juez funciones extrañas a las que la ley procesal le ha señalado. Piénsese, por ejemplo, en tramitar un recurso de casación ante un tribunal superior: es claro que esto attentaría contra la misma organización de la administración de justicia y violaría el debido proceso.

Por todo lo expuesto, resulta que, dentro de la libertad de configuración del proceso que tiene el legislador, puede considerar que, por haberse prorrogado la competencia, no se ha vulnerado el debido proceso, y puede, por consiguiente, establecer el saneamiento de la nulidad (Subrayado y negrilla por fuera de texto).

Dentro de este contexto, se constata por este Despacho que durante toda la investigación se garantizó el debido proceso (publicidad y contradicción), además de ello se comprueba que la eventual irregularidad no fue alegada por ninguna de las partes, lo que infiere su saneamiento (numeral 5º, art. 144 C.P.C).

Así pues, en virtud de que no se está en presencia de una causal de nulidad insaneable, este Despacho se abstendrá de preceptuar al respecto.

3. En consideración al dictamen pericial, se tiene que el Capitán de Puerto de Santa Marta al realizar la apreciación de la prueba y en vista de que el perito no presentó las aclaraciones y complementaciones solicitadas, procedió a restar valor a la misma, lo que a todas luces traduce garantía absoluta al debido proceso.

En este orden de ideas, no encuentra esta Despacho fundamento alguno al argumento planteado por el apelante, debido que por sustracción de materia el Capitán de Puerto no tuvo en cuenta el citado dictamen para emitir el fallo de primera instancia.

4. Con relación a la existencia de un acuerdo que limitaba el valor de la indemnización, en caso de que saliera condenada la empresa SERVIPORT S.A., se hace necesario precisar que no obra en el expediente prueba en la cual se relacione dicho acuerdo, además de ello, en caso de que hubiese existido contrato o transacción sobre esos aspectos, se requería la aprobación por parte del Capitán de Puerto, sin perjuicio de continuar la investigación (declaración de responsabilidad) por el siniestro y por violación a las normas de la Marina Mercante.

Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado³³ señaló:

"(...) Considerando que en la investigación de un siniestro marítimo se debaten intereses de carácter económico particulares y opuestos, pero que también, existe un interés de la autoridad de hacer cumplir la normatividad marítima y garantizar la seguridad del tráfico en el mar, opina la Sala, que no todos los asuntos que se discuten en una investigación son objeto de transacción.,,

³³ (4) de noviembre de 2004, Consejero Ponente: Gustavo Aponso Santos

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL ABOGADO RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, APODERADO ESPECIAL DE LA EMPRESA SERVIPORT S.A., ARMADOR DEL REMOLCADOR "SERVIPORT I", EN CONTRA DEL FALLO DEL 5 DE SEPTIEMBRE DE 2008, PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE LA BARCAZA HH1 Y EL CITADO REMOLCADOR. 7

En consecuencia, la Sala considera, que únicamente serían transigibles aquellos asuntos relativos a los intereses particulares derivados del conflicto. En otras palabras, los asuntos que se refieren a la responsabilidad civil extracontractual y los efectos de su determinación.

Con el fin de no llamar a ningún equívoco, por oposición, en concepto de la Sala no es viable jurídicamente transigir sobre la aplicación de las sanciones a los responsables del siniestro que se deriven del incumplimiento de normas marítimas. (Negrilla y cursiva por fuera de texto).

Ahora, en el folio 76 del expediente de la referencia, se evidencia declaración por parte del señor ROBERTO SPICKER GUZMÁN, Gerente de SERVIPORT S.A., en la cual indicó lo siguiente:

"(...) Existe un preacuerdo con PRODECO donde se dijo y acordó con PRODECO (sic), que sí SERVIPORT salía responsable en la investigación administrativa (sic), pagaría la suma de aproximadamente \$11.000.000 por concepto de las reparaciones que se habían hecho a la barcaza debido a los daños sufridos en la maniobra de remolque, documento que anexaré posteriormente (...)" (Negrilla y cursiva por fuera de texto).

De lo anterior, se puede concluir que el acuerdo eventualmente celebrado no obra en el expediente, además nunca fue aprobado por el Capitán de Puerto de Santa Marta, lo que lo hace a todas luces inexistente.

5. Por último, es pertinente indicar que el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que los fallos proferidos por la Autoridad Marítima deberán contener la declaración de responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, la *determinación de los daños* ocurridos con tal motivo, declarando a su vez la responsabilidad por violación a las normas de la Marina Mercante y la respectiva sanción, cuando haya lugar.

En este sentido, cuando en la respectiva investigación obren pruebas que infieran de forma determinante el respectivo avalúo de daños, la Autoridad Marítima Nacional deberá tasar los mismos con fundamento en aquellas, dado que, es un requisito del fallo constitutivo de una verdadera *condena en concreto*.

En este orden de ideas, este Despacho con ocasión a que el fallo de primera instancia fundamentó la tasación de los daños en las pruebas documentales contenidas en el expediente, las cuales son soporte suficiente de las reparaciones que le hicieron a la barcaza HH1 (folio No. 127), procederá a confirmar el artículo 2° del fallo de primera instancia, en el sentido de determinar los daños en Ochenta y Cinco Millones Seiscientos Cincuenta Mil Ciento Setenta y Dos Pesos (\$85.650.172), por concepto de reparaciones al casco, obra viva y muerta de la barcaza, interior de tanques, limpieza, pintura y protección de la referenciada.

Así pues, este Despacho procederá a confirmar el fallo de primera del 5 de septiembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, y en consecuencia se revocará el auto de 5 de agosto de 2009, mediante el cual el Capitán de Puerto resolvió el recurso de reposición, con miras a garantizar el principio de congruencia, proporcionalidad y reparación integral.

En mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

CONTINUACIÓN DEL FALLO QUE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR EL ABOGADO RODRIGO V. MARTÍNEZ TORRES, APODERADO ESPECIAL DE LA EMPRESA SERVIPOINT S.A., ARMADOR DEL REMOLCADOR "SERVIPOINT I", EN CONTRA DEL FALLO DEL 5 DE SEPTIEMBRE DE 2008, PROFERIDO POR EL CAPITÁN DE PUERTO DE SANTA MARTA, DENTRO DE LA INVESTIGACIÓN POR SINIESTRO MARÍTIMO DE ABORDAJE ENTRE LA BARCAZA HH1 Y EL CITADO REMOLCADOR. 8

RESUELVE

ARTÍCULO 1°.- CONFIRMAR en todo y cada una de sus partes el fallo de primera instancia del día 5 de septiembre de 2008, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme a la parte considerativa de este fallo.

ARTICULO 2°.- REVOCAR el auto del 5 de agosto de 2009, proferido por el Capitán de Puerto de Santa Marta, con fundamento en la parte motiva de este fallo.

ARTICULO 3°.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el contenido del presente fallo al abogado RODRÍGO V. MARTÍNEZ TORRES, apoderado especial de la empresa SERVIPOINT S.A., armador del remolcador "SERVIPOINT I", al abogado JORGE ESCOBAR SILEBI, apoderado especial de la empresa C.I. PRODECO S.A.; y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4°.- 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 Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase.

06 SET. 2013.



Contralmirante ERNESTO DURÁN GONZÁLEZ
Director General Marítimo