

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C.,

29 JUN 2018

Referencia: 24012013009

Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 31 de mayo 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 "GABRIEL" de bandera de Honduras, ocurrido el 17 de julio 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 "GABRIEL", el día 17 de julio de 2013, razón por la cual el día 17 de julio 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 31 de mayo de 2017 profirió decisión de primera instancia, a través de la cual declaró legítima la arribada forzosa de la motonave "GABRIEL" al puerto de Puerto Bolívar, exonerando de responsabilidad al señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER en condición de Capitán de la citada motonave.

Asimismo, declaró responsables por violación a normas de Marina Mercante al señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER en condición de Capitán de la motonave "GABRIEL", al señor JORGE ADALBERTO OVANDO MATUTE en condición de Jefe de Máquinas de la citada motonave y en solidaridad a la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA.
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

No se realizó informe pericial dentro del presente asunto, sin embargo, de la revisión de las pruebas obrantes en el expediente se evidencia, que los hechos ocurrieron con ocasión a las condiciones meteomarinas que ocasionaron un aumento en el consumo de combustible de la motonave "GABRIEL".

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 "GABRIEL" al puerto de Puerto Bolívar, ocurrida el día 17 de julio de 2013, cuando la nave se desplazaba desde Honduras, hasta Aruba (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 legítima la arribada forzosa de la motonave "GABRIEL" a cargo del Capitán de la nave señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER, debido a que se probó el elemento exonerativo de responsabilidad de fuerza mayor o caso fortuito al considerar que la fuerza del viento y de mar fueron excesivas.

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"

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 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 "GABRIEL", pues entró al puerto de Puerto Bolívar sin estar autorizada para ello.

Ahora bien, sobre la responsabilidad del Capitán de la nave declarada por el fallador de primera instancia, se procederá a su análisis conforme las pruebas obrantes en el expediente, así:

Para iniciar se citará la declaración rendida por el señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER en condición de Capitán de la motonave "GABRIEL", en la cual se refiere a los hechos que dieron origen a la presente investigación, de la siguiente manera:

"Nosotros salimos de Roatán el día 7 rumbo hacia Barcadera - Aruba, en el trayecto del camino el tiempo estaba malo, pero cuando llegamos por Nicaragua el tiempo estaba peor, ya cuando entramos a aguas colombianas, lo mismo, sino que en el trayecto de Roatán hacia Aruba era de cinco días y medio y por el tiempo tardamos en llegar aquí diez días. Cuando estamos aproximadamente a 90 millas de Puerto Bolívar, el maquinista me informo que estábamos bajos en combustible. Inmediatamente llamé a la compañía en Roatán y les informé la situación; a lo cual ellos me dijeron que buscara el puerto más cercano que tenía, lo cual fue Puerto Bolívar. Entonces tome rumbo hacia Puerto Bolívar, llegando el día 17 de julio de 2013 aquí afuera al fondeadero, por lo cual fondee en espera de información de la compañía, lo cual como a las 12:20 me llamaron y me dijeron que me comunicara con las autoridades de Puerto Nuevo, lo cual yo llamé a las autoridades de Puerto Nuevo, pero no pude hacer contacto con ellos, lo cual el Guardacostas Puerto Bolívar me respondió y me dijo que él iba a intentar localizarlos, que me iba a devolver la llamada en media hora, lo cual en media hora el Guardacostas Puerto Bolívar me llamó y me dio instrucciones de proceder a Puerto Nuevo a las 17:40 me dieron instrucciones de fondear en Puerto Nuevo, lo cual permanecí fondeado hasta nuevas órdenes. El 18 de julio de 2013, recibí inspección del Guardacostas a las 09:00 horas se inició la inspección y terminó a las 11:45. El día 20 me llamó la agencia para que procediera hacia el muelle para que las autoridades me dieran la visita." (Cursiva fuera de texto)

Asimismo, obra la declaración del señor JORGE ADALBERTO OVANDO MATUTE en condición de Jefe de Máquinas de la motonave "GABRIEL", sobre los hechos manifestó:

"Nosotros veníamos navegando y traíamos suficiente combustible supuestamente para llegar, pero por el mal tiempo, la embarcación bajo la velocidad, entonces el consumo de combustible se hizo más, entonces yo al ver que el combustible estaba muy bajo, le avisé al capitán para que él quisiera hacer lo que tenía que hacer y fue cuando decidió ingresar al

puerto de Puerto Bolívar y que teníamos poco agua, lo cual la embarcación, lo normal que ella quema son 800 galones cada 24 horas la maquinaria principal y el generador 48 galones las 24 horas, lo cual ya solo teníamos como 700 galones y ya no podíamos seguir más adelante. El consumo en el mal tiempo se fue aproximadamente unos 1.100 a 1.200 galones cada 24 horas. (...)" (Cursiva fuera de texto)

De las citadas declaraciones se evidencia que la motonave "GABRIEL" al mando del señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER, zarpó del puerto de Roatán - Honduras con destino del puerto de Barcadera - Aruba, sin embargo en el transcurso de la navegación se presentó mal tiempo, ocasionando que por motivos de seguridad se disminuyera la velocidad en la navegación y en consecuencia se consumiera mayor cantidad de combustible, por lo que el Capitán tomó la determinación de ingresar al puerto más cercano, que para el caso fue el puerto de Puerto Bolívar.

Sentados los hechos narrados por parte del Capitán y el Jefe de Máquinas, es posible concluir que se presentaron factores que afectaron la navegación hacia el puerto que se tenía predestinado recalar, como las condiciones meteomarininas presentes y el consumo elevado consumo de gasolina que este ocasionó.

Respecto de las condiciones meteomarininas que según lo manifestado por los sujetos a bordo de la motonave "GABRIEL", es preciso citar el pronóstico de las condiciones meteorológicas y oceanográficas emitidas por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH, en la cual se determinó que para el día de los hechos se presentó lo siguiente:

"Pronóstico para el 2013-7-17

Día: Área Noroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidades 20 a 25 nudos (fuerza 5-6). Posibles lluvias ligeras. La altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 2,5 metros (fuerte marejada).

Área suroeste del Mar Caribe, el viento será de dirección noroeste con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1,5 y 2,0 metros (fuerte marejada)

Al noreste de Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidades de 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará 1,5 y 2,0 metros (fuerte marejada).

Al sureste del Mar Caribe, el viento será de dirección este con velocidades 15 a 20 nudos (fuerza 4-5). La altura del oleaje oscilará entre 1,5 a 2,0 metros (fuerte marejada)

(...)

Situación sinóptica tiempo presente del 2013-7-17

Continúa desplazándose sobre el centro del Mar Caribe una Onda tropical, ubicándose su eje sobre los 15°N con 75°W, moviéndose en dirección oeste con una velocidad de 20 nudos. De igual forma, se presenta el ingreso de otra Onda Tropical sobre el este del Mar Caribe, ubicándose su eje sobre las Antillas menores en los 16°N con 60°W, moviéndose en dirección oeste con una velocidad de 20 a 25 nudos, generando nubosidad convectiva, precipitaciones ligeras y tormentas eléctricas.

Sobre el Mar Caribe en general, se presentan condiciones de buen tiempo, con flujo de vientos alisios de dirección este y velocidades de 20 a 25 nudos (fuerza 5-6) y altura del oleaje entre 1,5 y 2,5 metros (fuerte marejada).

La vaguada Monzónica asciende sobre los 10°N, asociándose a un sistema de baja presión de 1008 milibares, ubicado en los 10°N con 74°W, generando nubosidad convectiva sobre el sur del litoral Caribe Colombiano." (Cursiva fuera de texto)

Del citado pronóstico emitido por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe - CIOH, se aprecia lo siguiente:

✓ Viento: Se presentaron vientos de 15 a 20 nudos (fuerza de 4-5).
Según la Escala de Beaufort¹, en el mar se presentarían olas medianas y alargadas, borreguillos muy abundantes.

✓ Oleaje: Se presentó un oleaje con altura de 1,5 y 2,0 metros (fuerte marejada)
Según la Escala Douglas², en el mar se formaron olas más largas, con crestas de espuma por todas partes. El mar rompe con un murmullo constante.

Lo anterior permite colegir que en efecto las condiciones meteomarinas afectaron la navegación hacia el destino que tenía previsto el Capitán llegar, teniendo en cuenta las características de la motonave "GABRIEL", es decir, un Tonelaje de Registro Bruto - TRB correspondiente a 481, una eslora de 47.12 metros y una manga de 11.58 metros.

No obstante, es necesario mencionar que otro de los factores que perjudicaron la recalada en el puerto de Aruba, fue que en consecuencia de las condiciones meteomarinas, por seguridad se debía realizar navegación a una baja velocidad y por ello la nave consumió una mayor cantidad de combustible, haciéndose ineludible la arribada no programada al puerto de Puerto Bolívar para realizar el abastecimiento de gasolina.

Referente a lo anteriormente mencionado, el ingeniero naval ALFREDO ORCASITAS CURVELO, Perito Marítimo en maquinaria naval categoría "A" en inspección realizada a la motonave "GABRIEL" conceptuó lo siguiente:

"4. CAUSA DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS

La M.N. "GABRIEL" tiene una capacidad de almacenamiento de 23.000 galones de Marine Diésel Oil en los siguientes tanques numerados de proa a popa así:

<i>4 babor</i>	<i>5 estribor</i>
<i>3 babor</i>	<i>6 estribor</i>
<i>2 babor</i>	<i>7 estribor</i>

¹ La escala de Beaufort es una medida empírica para la intensidad del viento, basada principalmente en el estado del mar, de sus olas y la fuerza del viento. Su nombre completo es escala de Beaufort de la fuerza de los vientos.

² La Escala Douglas es una escala que clasifica los diferentes estados del mar en 10 grados tomando como referencia el tamaño de las olas. Fue creada por el vicealmirante inglés Henry Percy Douglas en 1917 cuando dirigía el Servicio Meteorológico de la Armada Británica.

1 babor 8 estribor

Tk combustible
Reserva babor

Tk diario babor Tk diario estribor

Con todos estos tanques disponibles para almacenar combustible, el capitán tuvo una falta de previsión y le faltó calcular el riesgo al zarpar con solo 10.000 galones de Marine Diésel Oil para cruzar el Caribe." (Cursiva fuera de texto)

Así las cosas, teniendo en cuenta que la motonave "GABRIEL" cuenta con una capacidad de 23.000 galones de combustible y asimismo que conforme a lo manifestado en declaraciones por parte del Capitán y Jefe de Máquinas, la motonave zarpó únicamente con 10.000 galones, lo que indica que la motonave zarpó únicamente con aproximadamente 50% de la capacidad de almacenamiento.

En cuanto a lo anterior, el numeral 1° del artículo 1501 del Código de Comercio, el cual establece como función y obligación del Capitán, la siguiente:

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

Por lo tanto, el Capitán como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave³ se le impone la obligación de realizar una verificación de la nave en la cual se pretende realizar la navegación con el fin de garantizar la seguridad de la nave, carga y el personal a bordo.

En consideración de lo precedente, el Despacho puede colegir que el señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER no cumplió a cabalidad con las obligaciones que le son impuestas por Ley, al suministrar a la nave combustible con una cantidad insuficiente para la realización del viaje, sin tener en cuenta factores de alta relevancia como las condiciones meteomarinas en dado caso pueden afectar los cálculos de consumo de gasolina de la nave y que para el caso en concreto fue lo que originó la arribada no programada al puerto de Puerto Bolívar.

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 previsibles en la medida que el Capitán de la motonave "GABRIEL" hubiera abastecido de combustible en su totalidad el tanque de combustible y por otra parte se hubiera podido resistir las condiciones fuertes que azotaron el viaje hacia el puerto de Aruba.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia⁴ 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..."

³ Código de Comercio, Artículo 1495.

⁴ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

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 efectos⁵ (...)", (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 "GABRIEL", 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 modificara los artículos primero y segundo del fallo de primera instancia, declarando ilegítima la arribada forzosa y en consecuencia la responsabilidad civil extracontractual únicamente del señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER en condición de Capitán de la nave "GABRIEL" por la ocurrencia del siniestro marítimo.

3. En lo correspondiente a las posibles violaciones a las normas de Marina Mercante, se evidencia que el fallador de primera instancia determinó que la motonave "GABRIEL" no contaba con un plan de mantenimientos implementado con documentos donde registren los mantenimientos realizados a los equipos, horas de trabajo del mismo y la frecuencia en la cual se debe realizar, sin embargo no se identificó la normatividad transgredida.

Asimismo, en la parte resolutive del fallo emitido en primera instancia fue indicado lo siguiente:

ARTÍCULO CUARTO: Declarar que como consecuencia de los hechos NO existió violación a las Normas de Marinas Mercante relativas a la navegación y a la seguridad de la vida

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.



humana, y en consecuencia se declaran responsables de ello al señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER (...)" (Cursiva y subraya fuera de texto)

Del citado artículo, se observa que inicialmente se determina que como consecuencia de los hechos NO existió violación a la normas de Marina Mercante, sin embargo, seguidamente se realiza una declaración de responsabilidad administrativa, lo que resulta para el Despacho a todas luces contradictorio e incongruente.

Sin perjuicio de lo anterior, se observa el incumplimiento del numeral 1° del artículo 1501 del Código de Comercio. No obstante, teniendo en cuenta que a la fecha de estudio del asunto existe imposibilidad de sancionar, toda vez, que han transcurrido más de tres años desde la ocurrencia del hecho, el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis y procederá a revocar el artículo cuarto del fallo emitido en primera instancia.

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 "GABRIEL", 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 primero de la decisión del 31 de mayo 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 ilegítima la arribada forzosa de la motonave "GABRIEL" de bandera de Honduras, al mando del Capitán COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER identificado con la cedula de ciudadanía No. 7.452.093 de Barranquilla, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído"

ARTÍCULO 2°.- MODIFICAR el segundo de la decisión del 31 de mayo 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 "GABRIEL" al señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER, identificado con cedula de ciudadanía No. 7.452.093 de Barranquilla, en su condición de Capitán de la citada nave, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva del presente proveído."

ARTÍCULO 3°.- REVOCAR el artículo cuarto de la decisión del 31 de mayo de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 4°.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 31 de mayo de 2017, proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, con fundamento en la parte considerativa del presente proveído.

ARTÍCULO 5°. NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar el contenido de la presente decisión al señor COLEMAN CRUZ ADMIRAL JAVIER en condición de Capitán de la motonave "GABRIEL", a la señora BETSY MILDRET GONZALEZ OSORIO en condición de Representante Legal de la Agencia Marítima PARAJIMARU LTDA., agentes marítimos de la citada nave, y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 6°.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 7°.- 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. 29 JUN 2018


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