

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 14 SEP 2016

Referencia: 19022013018
Investigación: Administrativa por Violación a Normas de la Marina Mercante

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto por el Abogado RODRÍGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES, apoderado de la empresa SOCIEDAD COLOMBIANA DE SERVICIOS PORTUARIOS S.A - SERVIPOINT S.A, en contra de la Resolución No. 0065-2015 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 16 de septiembre de 2015 proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, dentro de la actuación administrativa adelantada por violación a las normas de Marina Mercante en contra del Capitán de la motonave "MAKO I" de bandera colombiana.

ANTECEDENTES

1. Mediante comunicación recibida el 6 de mayo de 2013, suscrita por el señor VÍCTOR HUGO SAENZ CASTRO, Coordinador (E) del Terminal Marítimo de Ecopetrol en Coveñas, el Capitán de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento de los hechos ocurridos el día 3 de mayo de 2013, durante la maniobra de cargue del Buque Tanque "CAP CHARLES", en el que la motonave "MAKO I" aproximadamente a las 01:10 horas, impactó las mangueras número 4 y 8 solidarias a la Monoboya TLU 1.
2. Conforme lo anterior, el día 7 de junio de 2013 el Capitán de Puerto de Coveñas formuló cargos por presunta violación a las normas de Marina Mercante, en contra del señor LUIS TORRES TENORIO, Capitán de la motonave "MAKO I", la Empresa Colombiana de Petróleos - ECOPETROL como responsable de la Monoboya TLU 1 y las mangueras de la Sociedad Colombiana de Servicios Portuarios - SERVIPOINT S.A., en calidad de operador de la motonave "MAKO I".
3. Una vez agotadas todas las etapas del proceso de que tratan los artículos 47 y 48 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el día 16 de septiembre de 2015, el Capitán de Puerto de Coveñas profirió la Resolución No. 0065-2015 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA, a través de la cual declaró administrativamente responsable al señor LUIS TORRES TENORIO, en calidad de Capitán de la motonave "MAKO I" de bandera colombiana, por violación a las normas de Marina Mercante.

En consecuencia, le impuso a título de sanción al responsable multa de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, equivalentes a la suma de cinco millones ochocientos noventa y cinco mil quinientos pesos m/cte. (\$5.895.000), pagaderos en forma solidaria con la Sociedad Colombiana de Servicios Portuarios - SERVIPORT S.A., Armador de la citada nave.

4. Mediante escrito recibido el 29 de septiembre de 2015, el Abogado RODRÍGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES, apoderado de la empresa SOCIEDAD COLOMBIANA DE SERVICIOS PORTUARIOS S.A - SERVIPORT S.A, interpuso recurso de apelación contra la decisión de primera instancia, razón por la que el Capitán de Puerto de Coveñas dispuso el envío del expediente ante el Director General Marítimo para que resolviera el citado recurso.

COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación por violación a las normas de Marina Mercante, y ocupación indebida en bienes de uso público, ocurridas dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARGUMENTOS DEL APELANTE

Frente a las consideraciones presentadas en el recurso de apelación por el Abogado RODRÍGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES, apoderado de la empresa SOCIEDAD COLOMBIANA DE SERVICIOS PORTUARIOS S.A - SERVIPORT S.A, se extrae lo siguiente:

- Indica, que el señor Perito JORGE HUMBERTO VALDERRAMA BARRERA, en su informe alerta al Despacho sobre la situación de deficiencia en las luces de posición de las mangueras de cargue, en la Monoboya TLU1 y donde se observa con claridad que la luz no funciona toda la noche, no siendo ésta una condición adecuada para garantizar una navegación segura en un terminal que tiene autorización para realizar operaciones nocturnas.

Prueba que considera no fue valorada para tomar la decisión en primera instancia, por lo que argumenta se le violó el derecho de defensa de su representada.

- En el mismo sentido afirma, que en la declaración rendida por el señor JOSE AURELIO ALFONSO TIBADUIZA, Jefe de Inspección de ECOPETROL, manifestó ante la Capitanía de Puerto de Coveñas, que las luces de las mangueras no funcionaban en debida forma, sin embargo, el a quo acogió de una manera aislada la anterior declaración, pues considera que en lo afirmado por el citado señor existe un reconocimiento de la responsabilidad de ECOPETROL.
- Sostiene, que tampoco se tuvo en cuenta la declaración del señor CARLOS JORGE DAHL PAREJA, Piloto Práctico a cargo de la aproximación del tanquero a la boya TLU1, quien afirmó que no vio luces en las mangueras, afirmando con ello que se violó el derecho al

debido proceso y de defensa, además de considerar que éste y el testimonio del perito son los únicos testigos que no se encontraban laboralmente vinculados con la empresa ECOPETROL.

- Así mismo, manifiesta que de todas las declaraciones se desprende de manera clara que el buque "CAP CHARLES" inició su maniobra de aproximación a la boya sin la presencia a bordo del Loading Master Luis Gerzan, quien le manifestó al Piloto Práctico que estaba enterado de la novedad de no funcionamiento de las luces de posición de las mangueras, no se percató, por estar dentro de la embarcación "MAKO I" de cómo sucedieron los hechos, no supo, sino horas después, con qué había impactado la motonave, con grave violación a la reglamentación que el mismo ECOPETROL aportó al proceso donde indica que el C.L.M debía subir a bordo del tanquero conjuntamente con el Piloto Práctico y al no haberlo cumplido, ordenó al Capitán de la "MAKO I" enrumbar directamente el tanquero, por fuera de la zona de seguridad de navegación y más grave aún sabiendo que no había luces en funcionamiento que indicaran donde estaban ubicadas las mangueras.
- Considera, que a pesar de que el Capitán de la motonave "MAKO I" LUIS TORRES TENORIO, cuente con una amplia experiencia en la zona, no quiere decir que pueda navegar de forma segura en la oscuridad, sin puntos de referencia, pues ECOPETROL tiene a carga el cuidado y custodia de las mangueras, aunado a la responsabilidad de mantener en su terminal la seguridad e iluminación de los artefactos colocados por ellos y para el uso de ellos.
- Finalmente indica, que el Capitán de la motonave "MAKO I" no ha violado ninguna de las normas indicadas por el fallador de primera instancia, y considera que la falta de la debida señalización de su terminal y de sus elementos flotantes, si constituyen una culpa grave a su deber de mantener asegurados sus pertenencias flotantes.

En virtud de lo anterior, solicita que se revoque la providencia recurrida, y en su defecto se declare la responsabilidad de la empresa ECOPETROL por violación a la Regla 16 ordinal 1 del Capítulo V del SOLAS.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Teniendo en cuenta los argumentos presentados en el recurso de apelación, el Despacho entra a resolver:

Los planteamientos del apelante, se encaminan a indicar que la responsabilidad por violación a las normas de Marina Mercante en el presente asunto corresponde a la empresa ECOPETROL S.A y no al Capitán de la motonave "MAKO I" debido a la falta de señalización para el día de los hechos de las mangueras lo que se encuentra debidamente acreditado en el expediente, por ello, se procederá a realizar el análisis de la citada responsabilidad con fundamento el material probatorio obrante, así:

- Comunicación recibida el 6 de mayo de 2013, suscrita por el señor VÍCTOR HUGO SAENZ CASTRO, Coordinador (E) del Terminal Marítimo de Ecopetrol en Coveñas (folio 3), en la

que informó: " (...)El día 3 de mayo de 2013, siendo las 01:30 horas, la lancha MAKO I operada por la empresa SERVIPORT S.A, durante la aproximación para abordar por el costado de estribor el buque tanque CAP CHARLES, impactó las mangueras flotantes de diámetro 16" número 4 y 8 solidarias a la monoboya TLU1 ocasionándoles corte superficial a las capas de protección externas, sin afectar la estanqueidad de éstas (...)" (cursiva, negrilla y subrayas fuera de texto).

- Acta de protesta recibida el 3 de mayo de 2013, suscrita por el señor LUIS TORRES TENORIO, en calidad de Capitán de la motonave "MAKO I" (folios 4 y 5), en la que indicó: "(...) a las 01:10 hrs y a 800 yardas de la TLU 1 se sintió un golpe en la proa de la lancha, procedo de inmediato a neutralizar los tres motores, asumiendo que había pasado por encima de un palo y así estuve convencido hasta que me informaron que posiblemente había pasado por encima de las mangueras y por ello presento la protesta.

Vale la pena aclarar que la manguera se encontraba sin iluminación apropiada, lo que consta en la comunicación posterior del piloto práctico al Loading Máster quien le avisó que las mangueras se encontraban con una sola luz bastante deficiente (...)"(cursivas negrilla y subrayas fuera de texto).

- En informe de actividades realizadas en los trabajos de cambio manguera TLU 1, recibido el 6 de mayo de 2013, suscrito por el señor JORGE HUMBERTO VALDERRAMA BARRERA, en calidad de Perito en Contaminación B (folios 6 al 9), informó: "(...) Nota: El 06:20:40R Mayo/2013 se verifican las luces de ubicación de las mangueras, las cuales no se encuentran operando; este sistema recibe carga en el día con un panel solar y en horas nocturna trabaja con una fotocelda, inicialmente trabajan las dos luces en diferentes tramos de las mangueras sin novedad y luego en el tiempo se va agotando su carga y se apagan." (cursivas negrilla y subrayas fuera de texto).
- En informe de novedad ocurrida en la boya TLU 1, recibido el 7 de mayo de 2013, suscrito por el señor JORGE HUMBERTO VALDERRAMA BARRERA, en calidad de Perito en Contaminación B (folio 10), se comunicó: "(...) Durante la maniobra de aproximación de la M/N MAKO II al BT CAP CHARLES la cual transportaba al personal de Ecopetrol, conectores e inspectores comerciantes aproximadamente a las 03:01:30R Mayo/2.013 sintieron un golpe fuerte en el casco, acuerdo información suministrada por el Loading Máster, se efectuó el embarco a bordo del BT CAP CHARLES el 03:01:42R. El capitán de RM GOTCHA le informó por radio al piloto que no había luces de señalización de las mangueras (...)" (cursivas negrilla y subrayas fuera de texto).
- Declaración rendida por el señor PEDRO ELOY NAVARRO GALVIS, en calidad de Capitán del Remolcador "GOTCHA", quien sobre los hechos relató: "Yo del asunto de la montada de la lancha con las mangueras no sé porque yo no me di de cuenta porque en ese momento no me conseguí ahí estaba entregando mi caja, lo único que yo declaro es que yo informé que las mangueras estaban oscuras antes de la maniobra."

En relación con a quien le informó que las mangueras estaban oscuras, dijo: "Le informé al Capitán JORGE DAHL, él me dijo que estaba bien la noticia que le había dado y también se lo reporté al Loading Máster al capitán Luis Gerzan que estaba también en el buque tanque, también me correspondió de que estaba bien el informe que le había dado, ya hasta ahí. Lo otro que se es que en la

mañana de 09:00 a 09:30 llegó a la TLU 1 una lancha particular con unos funcionarios de ECOPEPETROL revisando las mangueras, entonces yo le pregunté a los trabajadores de MARINOS que estaban en la boya, le pregunté qué pasaba ellos me dijeron que el capitán LUCHO se montó sobre las mangueras, entonces en ese mismo momento me preguntó el Loading Máster Luis Gerzan que si las mangueras estaban oscuras y yo le contesté Capitán usted no se acuerda que yo le informé anoche a usted y al piloto me contestó que sí que estaba bien (...)"(cursivas negrilla y subrayas fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor CIRO ALFREDO AYALA LEAL, en calidad de líder de mantenimiento marítimo costa afuera de ECOPEPETROL S.A. (folios 169 y 170), en la que relató los hechos de la siguiente manera: "Yo soy el encargado del mantenimiento marítimo costa afuera en el terminal de Coveñas y como parte de mis funciones debo asegurar la operatividad de las monoboyas TLU1 y TLU3 previo el cargue al tanquero el día 29 de abril emite una instrucción para efectuar la verificación del tren de mangueras flotantes de la monoboya TLU1 y de acuerdo con el reporte emitido por el S1 Liévano Diego Fernando, quien era el supervisor de mantenimiento asignado por el Departamento de Buceo y Salvamento con quien ECOPEPETROL tiene un contrato de inspección submarina y antinarcóticos, se evidencia en éste informe que la luz de posición ubicada en la manguera número 22 se encontraba operativa siendo o encontrándose fuera de servicio la luz de posición ubicada en la manguera número 14, acto seguido emití la orden para efectuar el cambio de dicha luz, al cual fue programado para efectuar el día 06 de mayo. Siendo el 03 de mayo a las 06:25 minutos yo me encontraba revisando labores de mantenimiento de la bodega de control ambiental y mientras se efectuaba un desplazamiento para un área que ECOPEPETROL denominada Mandalay recibí un llamado del cargo Loading Máster LUIS GERZAN RODRÍGUEZ ROJAS quien me informó que tenía unas novedades en las mangueras de cargue, yo le pregunté vía radio si las novedades eran mayores que debiera suspender el cargue y él me respondió que no pero que me necesitaba urgentemente en la monoboya TLU1 (...), procedieron a revisar las mangueras número 01 estribor y 01 babor de 16 pulgadas, el accesorio Y de conexión, la manguera No. 22 de 24 pulgadas y la luz de posición instalada en dicha manguera. Se hizo prueba de funcionamiento de la luz en presencia de las 4 personas mencionadas y se agregó al grupo el Loading Máster Luis Gerzan Rodríguez, evidenciándose que la luz encendió sin novedad, esa verificación fue sobre las 07:00 de la mañana, adicionalmente se evidenció que las mangueras de 16 pulgadas mencionadas fueron impactadas generándose cortes sobre su superficie no reparables (...)"

Al preguntársele en promedio cuanto tiempo de carga solar almacenan estas luces para operar durante la noche, dijo: "Las luces instaladas nuevas pueden almacenar hasta 14 horas de emisión continua y con un tiempo de vida útil de más o menos un año superior la disminución de esa carga es más o menos de una hora es decir emitirán luz por un tiempo aproximada de 12 a 13 horas, cabe anotar que las luces instaladas en la monoboya TLU1 tenían 6 meses de instalación."

En relación con la cantidad de luces que tenía instaladas el tren de las mangueras de la TLU1, explicando su posición en el tren y cuál fue la que se reportó como fuera de servicio, informó: "Al momento de los hechos se tenían instaladas 2 luces en el tren y 1 en la monoboya, las luces en el tren están ubicadas en la manguera de 24 pulgadas, posición 14 en la manguera de 24 pulgadas posición 22 y la luz reportada por el supervisor de buceo defectuosa era la luz ubicada en la posición 14" (cursivas, negrilla y subrayas fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor CARLOS JORGE DAHL PAREJA, Piloto Práctico del B/T "CAP CHARLES" (folio 175), sobre los hechos relató lo siguiente: "(...) En el momento de la aproximación me di cuenta que faltaban las luces de posicionamiento de las mangueras de cargue de la boya TLU1 confirmé esto con el capitán del remolcador GOTCHA si las luces de las mangueras estaban trabajando o no, él me confirmó que negativo que las luces no estaban trabajando, cuando la lancha MAKO se aproximó al buque tanque le comuniqué al Loading Máster que las luces de las mangueras no estaban funcionando, él me contestó que ya estaba enterado de la situación. Luego me enteré por conversación con el Loading Máster de que habían sufrido una colisión pero no estaban seguros si había sido con las mangueras o con algún tronco que se encontraba cerca del área de la boya, donde luego se pudo constatar en el momento de la conexión de mangueras de que las mangueras habían sido cortadas donde se concluyó que la lancha MAKO las había golpeado" (...) (cursivas negrilla y subrayas fuera de texto).
- En declaración rendida por el señor LUIS GERZAN RODRÍGUEZ ROJAS, Loading Máster de Ecopetrol (folios 185 y 186), en la que relató los hechos así: "El día en cuestión procedimos a desplazarnos hacia la zona costa afuera de la boya TLU1 para atender un cargue de crudo a bordo del B/T CAP. CHARLES saliendo del muelle de Ecopetrol hacia las 01:00 de la mañana en el trayecto sentí un impacto que tuvo la embarcación como si hubiera colisionado con un tronco. Después de este acontecimiento la lancha continuó su trayecto abordando el buque tanque en cuestión para el inicio de las actividades propias al cargue de este buque tanque. Cabe anotar que la lancha "MAKO I" después de este impacto no se le observó que hubiera quedado averiado o hubiera perdido potencia en sus motores por lo cual se siguió hasta el destino final. En el desarrollo de la maniobra como tal tuve la oportunidad de hablar con el piloto práctico señor CARLOS JORGE DAHL, quien me comentó que el vio en la trayectoria de la lancha cuando venía hacia el tanquero él observó que la embarcación veía muy pegado hacia las mangueras y que una de las luces de posición de las mangueras estaba apagada, procedí a llamar al capitán el remolcador de la maniobra señor PEDRO se me olvida el apellido que le dicen el lobo, para indagar sobre el buen funcionamiento o no de la luz de las mangueras y de la boya TLU1 a lo cual contestó que de estas luces había una de estas luces que estaba apagada (...)"

Se le preguntó si cuando se encontraba en el buque tanque CAP CHARLES podía observar las luces de posición de la monoboya y de las mangueras, a lo que respondió: "Efectivamente cuando el piloto práctico me comentó acerca de la novedad de una de las luces de posicionamiento de las mangueras, y como comenté en párrafos anteriores tanto pregunté al capitán PEDRO la operabilidad de dicha luces, ya que dicha embarcación en este caso el remolcador GOTCHA se mantiene las 24 horas junto a la TLU1 y es un testigo continuo del estado del estado general tanto de la boya como de los accesorios a su alrededor. Y efectivamente la luz de posición de la boya se encontraba funcionando al igual que la luz de la punta de las mangueras flotantes" (cursivas negrilla y subrayas fuera de texto).

En declaración rendida por el señor JOSÉ AURELIO ALONSO TIBADUIZA, Supervisor de maniobras submarinas de Ecopetrol S.A. (fol 187), quien al preguntársele "En el informe se lee como observación en el ítem 4 una luz de posición de las dos existentes se encuentra fuera de servicio. Puede decirle al Despacho como hizo para verificar el funcionamiento de las luces existentes en las mangueras de la TLU1, a lo que contestó: Como esas luces de posición tienen unas fotoceldas, nosotros utilizamos para verificación unas capuchas de neopreno negras en el momento de colocarle la capucha a la luz enseguida la fotocelda se activa y prende la luz si la luz no prende es porque la luz

está fuera de servicio, así determinamos que luz está fuera de servicio y que luz está en operación al momento de la inspección."

Acerca de si recordaba cuál de las dos luces de posición que menciona el informe estaba fuera de servicio, es decir, cuál era la ubicación de la que servía y la ubicación de la que no servía, a lo que indicó: *"La luz que se encontraba fuera de servicio o que no nos prendió es la que se encontraba casi en el centro de las mangueras flotantes, la que servía estaba casi en la punta tirando hacia la Y no estoy seguro no me acuerdo en este momento"* (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

De las pruebas anteriormente transcritas, se evidencia que para el día de los hechos la luz de posición ubicada en la manguera No. 14 de la monoboya TLU1, no se encontraba funcionando, situación que fue advertida por el Capitán del Remolcador "GOTCHA", quien informó que las mangueras estaban oscuras antes del cargue, el Perito en Contaminación Categoría B, JORGE HUMBERTO VALDERRAMA BARRERA, el Piloto Práctico del Buque Tanque "CAP CHARLES" CARLOS JORGE DAHL PAREJA, el Loading Máster de Ecopetrol LUIS GERZAN RODRÍGUEZ ROJAS, JOSÉ AURELIO ALONSO TIBADUIZA, Supervisor de maniobras submarinas de Ecopetrol S.A., los anteriores incluyendo el Capitán de la motonave "MAKO I" señor LUIS TORRES TENORIO, quien en su protesta indicó que se enteró con posterioridad a la ocurrencia del hecho que las mangueras se encontraban con una luz deficiente.

Vale la pena indicar, que se encuentra probado en el expediente que la Monoboya TLU 1 al momento de los hechos tenía instaladas 2 luces en el tren y 1 en la monoboya y que las luces del tren estaban ubicadas en la manguera de 24 pulgadas, posición de 24 pulgadas y posición de 22 y la luz reportada por el supervisor defectuosa era la luz ubicada en la posición 14, así mismo, quedó comprobado que la luz que fue impactada por la motonave "MAKO I" fue la de 16 pulgadas No. 4 y 8, sobre la que no se demostró que para el día de los hechos careciera de luminosidad.

De igual manera, se comprobó con las pruebas arrimadas al proceso que el señor LUIS TORRES TENORIO, Capitán de la motonave "MAKO I" para la fecha de los hechos contaba con una amplia experiencia en la zona, por lo que conocía que en el sector donde realizaría navegación se encontraba el terminal portuario de Ecopetrol, y por ende la monoboya TLU1, por ello, y ante el conocimiento previo de la zona, debió extremar las medidas para realizar la navegación en el sector, *máxime* que como se indicó con anterioridad, a pesar de la dinámica del mar, las mangueras de la monoboya no estaban completamente oscuras, pues una de las tres luces con que esta cuenta estaba deficiente para el momento de los hechos, sin embargo, como se indicó con anterioridad, la manguera que se impactó no tenía problemas de luces, por lo que este Despacho conservará en tal sentido la decisión apelada.

Ahora bien, en relación con la solicitud que realiza el apelante para sancionar a la empresa ECOPETROL S.A., como administradora del Terminal Marítimo de Coveñas, teniendo en cuenta que incumplió la Regla 16 ordinal 1 del Capítulo V de la Convención SOLAS 74/78, al respecto se debe precisar, que el Capítulo V (Seguridad en la navegación) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar - SOLAS, las disposiciones de éste capítulo aplican principalmente de carácter operacional a todos los buques en la realización de cualquier viaje.

Por su parte, se debe tener en cuenta que la Monoboja TLU1 es un artefacto naval tal como consta en el registro de matrícula ante la Capitanía de Puerto de Coveñas, obrante a folio 12 de la investigación, razón por la que no es de recibo para este Despacho el argumento incoado, y en virtud de ello, se procederá a confirmar en su integridad la decisión apelada.

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

RESUELVE

ARTÍCULO 1º- CONFIRMAR en su integridad la Resolución No. 0065-2015 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 16 de septiembre de 2015, proferida por el Capitán de Puerto de Coveñas, con fundamento en lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 2º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el contenido del presente proveído al señor LUIS TORRES TENORIO, Capitán de la motonave "MAKO I", a la empresa SOCIEDAD COLOMBIANA DE SERVICIOS PORTUARIOS S.A - SERVIPORT S.A., Armador de la citada nave y a su apoderado el Abogado RODRÍGO VICENTE MARTÍNEZ TORRES, en los términos establecidos en los artículos 67, 68 y 69 de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo).

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

ARTÍCULO 4- Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

ARTÍCULO 5º- Contra la presente decisión no procede recurso alguno. En caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer los medios de control correspondientes.

Notifíquese y cúmplase, 14 SEP 2016



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