

Envío de comentarios expedientes 10/0507/240211 y 10/0508/240211

Envío de comentarios expedientes 10/0507/240211 y 10/0508/240211

CARIME ZEPEDA [czepeda@asomar.org.mx]

Enviado el: viernes, 18 de marzo de 2011 08:06 p.m.

Para: Cofemer Cofemer

Datos adjuntos: cofemer ensenada 2011.pdf (2 MB) ; cofemer mazatlán 2011.pdf (2 MB)

MAP-MC

B001101229

A quien corresponda:

Por este medio me refiero a los siguientes proyectos

10/0507/240211

Título:

ACUERDO QUE ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO A LA "DISPOSICIÓN DE REMOLQUE NÚMERO 8 QUE DECLARA OBLIGATORIO EL USO DE REMOLCADOR PARA LAS MANIOBRAS DE ENTRADA, SALIDA, ENMIENDA DE FONDEO, ATRAQUE Y DESATRAQUE QUE EFECTÚEN LOS BUQUES DE 2,500 TONELADAS BRUTAS DE ARQUEO O MÁS, DENTRO DE LOS LÍMITES DEL PUERTO DE MAZATLÁN, SIN."

10/0508/240211

Título:

ACUERDO QUE MODIFICA EL "ACUERDO POR EL CUAL SE DECLARA OBLIGATORIO EL SERVICIO DE REMOLQUE EN EL PUERTO DE ENSENADA, BAJA CALIFORNIA NORTE" (SIC)

Al respecto, envío los comentarios correspondientes,

Atentamente,

Lic. Carime M. Zepeda Tenorio
Directora

Asociación Mexicana de Armadores
de Remolcadores Marítimos, A.C.
Av. Melchor Ocampo 193
Torre A piso 16-C
Col. Verónica Anzures
11300 México D.F.
Tel/ Fax. +52 55 526006657 52600675



México, D.F. a 18 de Marzo del 2011

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
BLVD. ADOLFO LÓPEZ MATEOS NO. 3025, PISO 8,
COL. SAN JERÓNIMO ACULCO,
DEL. MAGDALENA CONTRERAS
C.P. 10400 MÉXICO, D.F.**

**LIC. ALFONSO CARBALLO PÉREZ
TITULAR
P R E S E N T E**

ESTIMADO LIC. CARBALLO PÉREZ:

Por este medio hacemos de su apreciable conocimiento que la **Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos, A.C., (ASOMAR)** es una Asociación Civil que está integrada por un grupo de Empresas Navieras Mexicanas, que se dedican a la Prestación del Servicio Portuario de Remolque a través del empleo de embarcaciones de Bandera Mexicana, agrupando actualmente a más del 90% de las Compañías de este tipo en México.

Nuestro organismo tiene entre sus objetivos representar los intereses generales de la Asociación para que sus miembros logren sus objetivos en las actividades relativas a la prestación de Servicios de Remolque Marítimo, además de ser órgano de consulta del Gobierno Federal en materia de servicios marítimos.

En ese sentido, a través de la presente nos referimos al anteproyecto denominado **ACUERDO QUE MODIFICA EL "ACUERDO POR EL CUAL SE DECLARA OBLIGATORIO EL SERVICIO DE REMOLQUE EN EL PUERTO DE ENSENADA, BAJA CALIFORNIA NORTE"**. Al respecto, me permito expresar lo siguiente:

El Servicio Portuario de Remolque tiene entre sus objetivos el garantizar la seguridad en la navegación a fin de salvaguardar la vida humana en el mar, el medio ambiente, las vías navegables, las instalaciones portuarias y a las propias embarcaciones, ya que a través del

*Av. Melchor Ocampo No. 193 Torre "A" Piso 16C
Col. Verónica Anzúres, 11300
México, D.F. Tel/Fax. 5260 0675, 5260 0665
contacto@asomar.org.mx*



mismo, las maniobras se realizan bajo probadas condiciones de seguridad. Destacando también que los buques Remolcadores están equipados con sistemas contraincendios, que los convierten en el único elemento de asistencia en el puerto para este tipo de siniestros, como ejemplo cabe señalar las actividades que se han venido desarrollando para controlar los incendios resultado del tsunami posterior al terremoto que recientemente sucedió en la Planta Nuclear de Fukushima, en Japón.



Es de resaltarse que la Organización Marítima Internacional¹, así como las autoridades portuarias de diversas partes del mundo atendiendo a las características topográficas, hidrológicas y meteorológicas (p. ej. calados, coeficientes de mareas y vientos reinantes), las instalaciones portuarias o de los buques a los que se presta el servicio (su tamaño, tipo de carga, etc.), la dificultad de las maniobras o el riesgo de una posible contaminación por accidentes, han establecido la obligatoriedad del uso de remolcadores, sobre todo el

¹ *Circulares MSC/Circ.1101, MEPC/Circ.409 y FAL/Circ.100 de la Organización Marítima Internacional, en las cuales se reconoce la importancia de la provisión de remolcadores en los puertos para garantizar la seguridad marítima y portuaria.*



denominado servicio acompañamiento o escolta (escort), que es llevado a cabo por uno o varios remolcadores que cuenten con la potencia necesaria para intervenir, bajo la dirección del capitán del buque o del piloto de puerto, a fin de influir en la velocidad y dirección de la embarcación en caso de ser necesario (viento o marejada inesperada) y así, reducir la posibilidad de varaduras, colisiones, derrames de combustible o algún otro tipo de accidente.

En el caso mexicano, se han establecido los denominados Criterios Técnicos para la Prestación del Servicio Portuario de Remolque, en los cuales se indican las características y número de equipos que deben ser empleados para las entradas, salidas, atraques y desatraques. Cabe destacar que también se obedece a Criterios y recomendaciones internacionales, como los que para el caso, ha emitido la Organización Marítima Internacional (OMI).

Si bien es cierto que en la actualidad existen grandes avances tecnológicos con los que cuentan los cruceros, éstos no los hacen infalibles ni los exentan del riesgo de un contacto o colisión, a manera de ejemplo el 30 de septiembre de 2009, debido a una repentina y poderosa turbonada que se abatió sobre la Isla de Cozumel, el crucero "Legend" de Carnival Corporation durante las maniobras de salida del Puerto fue proyectado contra el crucero "Enchantment of the Seas" de Royal Caribbean, que estaba atracado, este evento fue ampliamente difundido en los medios nacionales y extranjeros confirmando que los cruceros no están exentos de accidentes, a pesar del tipo de propulsores con los que están equipados.





Imagen recabada de la página: <http://www.cruisejunkie.com/EOTS%20Collision.html>

El video de la colisión se puede descargar de internet en la siguiente dirección:

http://www.noticaribe.com.mx/cozumel/2009/09/chocan_cruceros_en_cozumel.html

Otro accidente debido a fuertes corrientes y vientos que no se pudieron contrarrestar con los equipos de propulsión fue el que le ocurrió al Crucero Grandeur of the Seas, el 24 de abril de 2005, en Mahahual, Quintana Roo, el cual se impactó contra el muelle:



*Av. Melchor Ocampo No. 193 Torre "A" Piso 16C
Col. Verónica Anzúres, 11300
México, D.F. Tel/Fax. 5260 0675, 5260 0665
contacto@asomar.org.mx*

De la misma manera, las estadísticas sobre accidentes marítimos en México confirman que en los últimos cinco años se han triplicado los accidentes marítimos de cruceros, no obstante los adelantos tecnológicos. Para el caso de Cozumel se observa constantemente el arribo de este tipo de embarcaciones, con fallas en los sistemas auxiliares de propulsión, lo cual nos lleva a señalar que en aquellos puertos donde no existe obligatoriedad en el Servicio de Remolque, como los ubicados en el Caribe mexicano, se presentan con más frecuencia incidentes y accidentes de embarcaciones, sobre todo de tipo crucero.

En el caso particular de Ensenada, Baja California, es necesaria la utilización del Servicio de Remolque, ya que la rada o canal de navegación del puerto, son reducidos, además de que en la región existen los denominados los vientos de Santa Ana (o vientos Santana) los cuales son vientos extremadamente secos que aparecen de manera característica en la climatología del Sur de California y Norte de Baja California durante el otoño y a principios de invierno. Los rangos de temperatura de estos vientos pueden ser desde cálidos hasta fríos, dependiendo de la temperatura imperante de su lugar de origen, que es la Gran Cuenca y el Desierto de Mojave. Dicho fenómeno a su vez, genera otra condición climatológica, denominada niebla de Santa Ana en la cual una niebla en el suelo se produce en el Sur de California durante el periodo final de un episodio de vientos de Santa Ana. Cuando las condiciones de Santa Ana prevalecen, con vientos en los dos o tres kilómetros inferiores de la atmósfera desde el norte hasta el este, la atmósfera inferior continúa siendo seca. Pero tan pronto como los vientos de Santa Ana cesan, la fría y húmeda capa marina se forma rápidamente. El aire en la capa marina se hace muy húmedo y se produce la niebla.² Así, con el apoyo del Servicio Portuario de Remolque no sólo se previene una colisión o varadura del propio crucero, sino que también se garantiza que la operación del puerto, se realice bajo condiciones de seguridad y eficiencia.

Al realizar una comparación del costo económico, social y ambiental que puede conllevar un accidente marítimo con respecto a los gastos que implica para las líneas de cruceros, se advertirá que en los Puertos Mexicanos el costo del Servicio de Remolque representa en la cadena de valor, menos del 0.2 % del total, por tanto, el impacto para las líneas de cruceros, al exentar de la utilización del Servicio de Remolque sólo alcanzaría el 0.3 % de sus gastos totales. Es decir, en el costo del viaje, a cada pasajero le cuesta un dólar por puerto la seguridad de

² Datos obtenidos en www.wikipedia.com

atraque y desatraque con este servicio y para nuestro país el no tenerlo, puede tener repercusiones incuantificables.

Además, cabe señalar que desde el año 2004, el Gobierno Federal, estableció un tratamiento tarifario especial para los cruceros turísticos, a través del cual se aplican descuentos de entre el 40 al 60% con relación a las tarifas que se cobran a otro tipo de embarcaciones, destacando que este esquema permanece vigente en la actualidad.

Ahora bien, de la lectura de la MIR del Anteproyecto citado, se advierte que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes motiva su determinación de modificar la Disposición de Remolque vigente en el Puerto de Ensenada, Baja California, considerando criterios eminentemente económicos, con la finalidad de atender la petición de los representantes de cruceros turísticos, situación que resulta preocupante para esta Asociación, ya que ello implica desvirtuar la naturaleza del Servicio de Remolque, exponiendo la seguridad en la navegación para atender presiones económicas de los usuarios, lo que de aprobarse constituiría un precedente muy negativo para la industria del transporte marítimo en nuestro País.

Al permitirse que se exente del uso de Remolcadores a cruceros, se abre la posibilidad de que cualquier otro tipo de embarcaciones como los buques tanque o los portacontenedores, que también cuentan con los sistemas de propulsión que se señalan en el proyecto, exijan el mismo trato, lo que contravendría la realización de las maniobras portuarias bajo las mejores condiciones de seguridad.

Por lo anterior, esta organización considera que mediante el empleo del Servicio de Remolque en el Puerto de Ensenada, se garantiza la realización de las maniobras en las mejores condiciones de seguridad y de acuerdo con lo establecido en los Criterios Técnicos emitidos por la Autoridad Marítima, por lo que dicho servicio justifica su obligatoriedad como una medida de prevención de accidentes.

Además, el costo del Servicio de Remolque no se debe considerar como un factor determinante que pudiera estar determinando la disminución de arribos en el puerto de Ensenada. No debe soslayarse que la aprobación del Anteproyecto NO garantiza que se incrementará el número de escalas de cruceros al Puerto, ya que las propias empresas de cruceros han expresado que los factores que han influido en el decremento de arribo a los

Puertos Mexicanos del Pacifico son esencialmente la inseguridad y la falta de oferta turística y en cambio además de poner en riesgo la seguridad de los Puertos, sus instalaciones, el medio ambiente y, especialmente, las vidas que transportan este tipo de Embarcaciones, esta medida propicia una importante afectación económica al prestador del servicio y abriéndose la oportunidad para que otro tipo de Embarcaciones que cuenten con equipos similares, aprovechen la situación para evadir la seguridad, respaldados en esta posible modificación a los Criterios de Remolque.

Si lo que se busca es dar incentivos a la industria de cruceros, nuestras autoridades federales, estatales y municipales, podrian establecer acuerdos formales con los distintos actores para implementar mecanismos que promocionen los atractivos con los que se cuenta en los destinos turisticos, generando un compromiso claro por parte de las compañías de crucero, en cuanto al número de arribos que harian este tipo de embarcaciones a los puertos mexicanos.

Por lo anteriormente expuesto;

A esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria, atentamente solicito:

Único.- Que no se apruebe el Anteproyecto y se emita dictamen preliminar, en el que se solicite a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que justifique si resulta procedente la aprobación del Anteproyecto, considerando aspectos exclusivamente técnicos y privilegiando la seguridad marítima.

ATENTAMENTE

Lic. Carime M. Zepeda Tenorio
Directora

ASOMAR

Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos A.C.

México, D.F. a 18 de Marzo del 2011

**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
BLVD. ADOLFO LÓPEZ MATEOS NO. 3025, PISO 8,
COL. SAN JERÓNIMO ACULCO,
DEL. MAGDALENA CONTRERAS
C.P. 10400 MÉXICO, D.F.**

**LIC. ALFONSO CARBALLO PÉREZ
TITULAR
P R E S E N T E**

ESTIMADO LIC. CARBALLO PÉREZ:

Por este medio hacemos de su apreciable conocimiento que la **Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos, A.C., (ASOMAR)** es una Asociación Civil que está integrada por un grupo de Empresas Navieras Mexicanas, que se dedican a la Prestación del Servicio Portuario de Remolque a través del empleo de embarcaciones de Bandera Mexicana, agrupando actualmente a más del 90% de las Compañías de este tipo en México.

Nuestro organismo tiene entre sus objetivos representar los intereses generales de la Asociación para que sus miembros logren sus objetivos en las actividades relativas a la prestación de Servicios de Remolque Marítimo, además de ser órgano de consulta del Gobierno Federal en materia de servicios marítimos.

En ese sentido, a través de la presente nos referimos al anteproyecto denominado **ACUERDO QUE MODIFICA LA “DISPOSICIÓN DE REMOLQUE NÚMERO 8 QUE DECLARA OBLIGATORIO EL USO DE REMOLCADOR PARA LAS MANIOBRAS DE ENTRADA, SALIDA, ENMIENDA DE FONDEO, ATRAQUE Y DESATRAQUE QUE EFECTÚEN LOS BUQUES DE 2,500 TONELADAS BRUTAS DE ARQUEO O MÁS DENTRO DE LOS LÍMITES DEL PUERTO DE MAZATLÁN, SINALOA”**. Al respecto, me permito expresar lo siguiente:



ASOMAR

Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos A.C.

El Servicio Portuario de Remolque tiene entre sus objetivos el garantizar la seguridad en la navegación a fin de salvaguardar la vida humana en el mar, el medio ambiente, las vías navegables, las instalaciones portuarias y a las propias embarcaciones, ya que a través del mismo, las maniobras se realizan bajo probadas condiciones de seguridad. Destacando también que los buques Remolcadores están equipados con sistemas contraincendios, que los convierten en el único elemento de asistencia en el puerto para este tipo de siniestros, como ejemplo cabe señalar las actividades que se han venido desarrollando para controlar los incendios resultado del tsunami posterior al terremoto que recientemente sucedió en la Planta Nuclear de Fukushima, en Japón.



Es de resaltar que la Organización Marítima Internacional¹, así como las autoridades portuarias de diversas partes del mundo atendiendo a las características topográficas, hidrológicas y meteorológicas (p. ej. calados, coeficientes de mareas y vientos reinantes), las instalaciones portuarias o de los buques a los que se presta el servicio (su tamaño, tipo de carga, etc.), la dificultad de las maniobras o el riesgo de una posible contaminación por accidentes, han establecido la obligatoriedad del uso de remolcadores, sobre todo el denominado servicio acompañamiento o escolta (escort), que es llevado a cabo por uno o varios remolcadores que cuenten con la potencia necesaria para intervenir, bajo la dirección del capitán del buque o del piloto de puerto, a fin de influir en la velocidad y dirección de la embarcación en caso de ser necesario (viento o marejada inesperada) y así, reducir la posibilidad de varaduras, colisiones, derrames de combustible o algún otro tipo de accidente.

En el caso mexicano, se han establecido los denominados Criterios Técnicos para la Prestación del Servicio Portuario de Remolque, en los cuales se indican las características y número de equipos que deben ser empleados para las entradas, salidas, atraques y desatraques. Cabe destacar que también se obedece a Criterios y recomendaciones internacionales, como los que para el caso, ha emitido la Organización Marítima Internacional (OMI).

Si bien es cierto que en la actualidad existen grandes avances tecnológicos con los que cuentan los cruceros, éstos no los hacen infalibles ni los exentan del riesgo de un contacto o colisión, a manera de ejemplo el 30 de septiembre de 2009, debido a una repentina y poderosa turbonada que se abatió sobre la Isla de Cozumel, el crucero “Legend” de Carnival Corporation durante las maniobras de salida del Puerto fue proyectado contra el crucero “Enchantment of the Seas” de Royal Caribbean, que estaba atracado, este evento fue ampliamente difundido en los medios nacionales y extranjeros confirmando que los cruceros no están exentos de accidentes, a pesar del tipo de propulsores con los que están equipados.

¹ *Circulares MSC/Circ.1101, MEPC/Circ.409 y FAL/Circ.100 de la Organización Marítima Internacional, en las cuales se reconoce la importancia de la provisión de remolcadores en los puertos para garantizar la seguridad marítima y portuaria.*



ASOMAR

Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos A.C.



Imagen recabada de la página: <http://www.cruisejunkie.com/EOTS%20Collision.html>

El video de la colisión se puede descargar de internet en la siguiente dirección:

http://www.noticaribe.com.mx/cozumel/2009/09/chocan_cruceros_en_cozumel.html

Otro accidente debido a fuertes corrientes y vientos que no se pudieron contrarrestar con los equipos de propulsión fue el que le ocurrió al Crucero Grandeur of the Seas, el 24 de abril de 2005, en Mahahual, Quintana Roo, el cual se impactó contra el muelle:



*Av. Melchor Ocampo No. 193 Torre "A" Piso 16C
Col. Verónica Anzúres, 11300
México, D.F. Tel/Fax. 5260 0675, 5260 0665
contacto@asomar.org.mx*



De la misma manera, las estadísticas sobre accidentes marítimos en México confirman que en los últimos cinco años se han triplicado los accidentes marítimos de cruceros, no obstante los adelantos tecnológicos. Para el caso de Cozumel se observa constantemente el arribo de este tipo de embarcaciones, con fallas en los sistemas auxiliares de propulsión, lo cual nos lleva a señalar que en aquellos puertos donde no existe obligatoriedad en el Servicio de Remolque, como los ubicados en el Caribe mexicano, se presentan con más frecuencia incidentes y accidentes de embarcaciones, sobre todo de tipo crucero.

En el caso particular de Mazatlán, es necesario que cualquier tipo de buque que transite por el canal de navegación interior del puerto utilice el Servicio de Remolque, ya que el mismo es muy estrecho, además de que en el lugar existe una importante instalación petrolera y atracan buques tanques, los cuales requieren de mucha estabilidad para la carga/descarga de hidrocarburos y en este caso, la entrada al puerto de los cruceros, debido a sus grandes dimensiones, provocan importantes oleajes, por lo cual los remolcadores deben emplearse como apoyo para los buques tanque. Así, con el apoyo del Servicio Portuario de Remolque no sólo se previene una colisión o varadura del propio crucero, sino que también se garantiza que la operación de los tanqueros, se realice bajo condiciones de seguridad y eficiencia.

Al realizar una comparación del costo económico, social y ambiental que puede conllevar un accidente marítimo con respecto a los gastos que implica para las líneas de cruceros, se advertirá que en los Puertos Mexicanos el costo del Servicio de Remolque representa en la cadena de valor, menos del 0.2 % del total, por tanto, el impacto para las líneas de cruceros, al exentar de la utilización del Servicio de Remolque sólo alcanzaría el 0.3 % de sus gastos totales. Es decir, en el costo del viaje, a cada pasajero le cuesta un dólar por puerto la seguridad de atraque y desatraque con este servicio y para nuestro país el no tenerlo, puede tener repercusiones incuantificables.

Además, cabe señalar que desde el año 2004, el Gobierno Federal, estableció un tratamiento tarifario especial para los cruceros turísticos, a través del cual se aplican descuentos de entre el 40% al 60% con relación a las tarifas que se cobran a otro tipo de embarcaciones, destacando que este esquema permanece vigente en la actualidad.



Ahora bien, de la lectura de la MIR del Anteproyecto citado, se advierte que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes motiva su determinación de modificar la Disposición de Remolque vigente en el Puerto de Mazatlán, Sin., considerando criterios eminentemente económicos, con la finalidad de atender la petición de los representantes de cruceros turísticos, situación que resulta preocupante para esta Asociación, ya que ello implica desvirtuar la naturaleza del Servicio de Remolque, exponiendo la seguridad en la navegación para atender presiones económicas de los usuarios, lo que de aprobarse constituiría un precedente muy negativo para la industria del transporte marítimo en nuestro País.

Al permitirse que se exente del uso de Remolcadores a cruceros, se abre la posibilidad de que cualquier otro tipo de embarcaciones como los buques tanque o los portacontenedores, que también cuentan con los sistemas de propulsión que se señalan en el proyecto, exijan el mismo trato, lo que contravendría la realización de las maniobras portuarias bajo las mejores condiciones de seguridad.

Por lo anterior, esta organización considera que mediante el empleo del Servicio de Remolque en el Puerto de Mazatlán, se garantiza la realización de las maniobras en las mejores condiciones de seguridad y de acuerdo con lo establecido en los Criterios Técnicos emitidos por la Autoridad Marítima, por lo que dicho servicio justifica su obligatoriedad como una medida de prevención de accidentes.

Además, no debe soslayarse que la aprobación del Anteproyecto NO garantiza que se incrementará el número de arribos de cruceros al Puerto, ya que las propias Empresas de cruceros han expresado que los factores que han influido en el decremento de arribo a los Puertos Mexicanos del Pacífico son esencialmente la inseguridad y la falta de oferta turística y en cambio además de poner en riesgo la seguridad de los Puertos, sus instalaciones, el medio ambiente y, especialmente, las vidas que transportan este tipo de Embarcaciones, esta medida propicia una importante afectación económica al prestador del servicio y se abre la oportunidad para que otro tipo de Embarcaciones que cuenten con equipos similares, aprovechen la situación para evadir la seguridad, respaldados en esta posible modificación a los Criterios de Remolque.

El costo del Servicio de Remolque no se debe considerar como un factor determinante que pudiera estar influyendo en la disminución de arribos en el puerto de Mazatlán, ya que también existen otro tipo de circunstancias que propician que los cruceros no arriben a puertos mexicanos, como lo es la alerta de viajes a México que emitió el Departamento de Estado de los Estados Unidos de Norteamérica², en la cual afirma que una de las más poderosas organización de tráfico de drogas tiene su base en el Estado de Sinaloa, y que la Ciudad de Mazatlán ha experimentado un reciente incremento en crímenes con violencia.

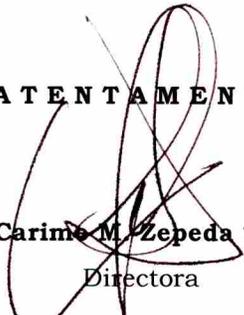
Si lo que se busca es dar incentivos a la industria de cruceros, nuestras autoridades federales, estatales y municipales, podrían establecer acuerdos formales con los distintos actores para implementar mecanismos que promocionen los atractivos con los que se cuenta en los destinos turísticos, generando un compromiso claro por parte de las compañías de crucero, en cuanto al número de arribos que harían este tipo de embarcaciones a los puertos mexicanos.

Por lo anteriormente expuesto;

A esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria, atentamente solicito:

Único.- Que no se apruebe el Anteproyecto y se emita dictamen preliminar, en el que se solicite a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que justifique si resulta procedente la aprobación del Anteproyecto, considerando aspectos exclusivamente técnicos y privilegiando la seguridad marítima.

A T E N T A M E N T E



Lic. Carime M. Zepeda Tenorio
Directora

² Ver: http://travel.state.gov/travel/cis_pa_tw/tw/tw_4755.html