



**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR**  
**TRASLADO CONTESTACIÓN - EXCEPCIONES**  
**(Artículo 175 CPACA)**

**SIGCMA**

Cartagena, 26 de julio de 2019

HORA: 08:00 A. M.

<b>Medio de Control</b>	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO
<b>Radicado</b>	13001-23-33-000-2016-01206-00
<b>Demandante</b>	SOCIEDAD OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA-
<b>Demandados</b>	SOCIEDAD CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S.
<b>Magistrado Ponente</b>	CLAUDIA PATRICIA PEÑUELA ARCE

EN LA FECHA SE CORRE TRASLADO POR EL TÉRMINO LEGAL DE TRES (3) DÍAS A LA PARTE DEMANDANTE DE LA CONTESTACION DE LA DEMANDA Y DE LAS EXCEPCIONES FORMULADAS EN LOS ESCRITOS PRESENTADOS EN ESTA SECRETARIA EL DIA 22 DE JULIO DE 2019, POR LA SEÑORA APODERADA DE LA SOCIEDAD CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S – CARIBBSA- -, A FOLIOS 71 -349 Y 350-394 DEL EXPEDIENTE.

EMPIEZA EL TRASLADO: 29 DE JULIO DE 2019, A LAS 8:00 A.M.

  
**JUAN CARLOS GALVIS BARRIOS**  
**SECRETARIO GENERAL**

VENCE EL TRASLADO: 31 DE JULIO DE 2019, A LAS 5:00 P.M.

**JUAN CARLOS GALVIS BARRIOS**  
**SECRETARIO GENERAL**

**CONSTANCIA:** SE DEJA CONSTANCIA QUE LOS NUEVE (9) CUADERNOS APORTADOS POR LA DEMANDADA Y CONTENTIVOS DE LAS PRUEBAS DOCUMENTALES RELACIONADOS CON ESTE ASUNTO SE PONEN A DISPOSICION DE LA PARTE DEMANDANTE EN ESTA SECRETARIA; TODA VEZ QUE POR SU VOLUMEN SE HACE IMPOSIBLE MONTARLO EN LA PAGINA WEB DE ESTA CORPORACION.

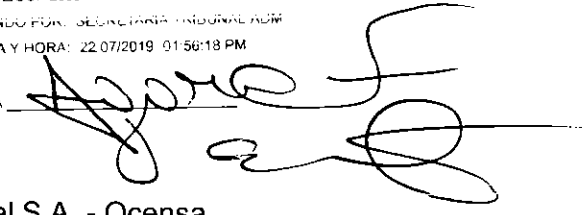
**JUAN CARLOS GALVIS BARRIOS**  
**SECRETARIO GENERAL**

*Centro Avenida Venezuela, Calle 33 No. 8-25 Edificio Nacional-Primer Piso*  
*E-Mail: [stadcgena@cendoj.ramajudicial.gov.co](mailto:stadcgena@cendoj.ramajudicial.gov.co)*  
*Teléfono: 6642718*



Doctora  
**CLAUDIA PATRICIA PEÑUELA ARCE**  
 Magistrada Ponente  
 Tribunal Administrativo de Bolívar  
 E. S. D.

71



Ref.: Acción de reparación directa

Demandante: Sociedad Oleoducto Central S.A. - Ocesa

Demandado: Caribbean Worldwide Shipping Services Agency S.A.S. - Caribbsa, antes Caribbean World Wide Shipping Services Agency S.A. - Caribbsa

Radicación 13001-23-33-000-2016-01206-00

### CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

Quien suscribe, **ANA LUCÍA ESTRADA MESA**, mayor de edad, de nacionalidad colombiana, domiciliada y residiada en la ciudad de Bogotá, D.C., identificada con la cédula de ciudadanía número 21.067.904, abogada titulada e inscrita, con tarjeta profesional número 31.302 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi calidad de apoderada judicial de **CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S. - CARIBBSA**, antes **CARIBBEAN WORLD WIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A. - CARIBBSA**, sociedad constituida por medio de la escritura pública número 3196, otorgada el 10 de diciembre de 1992, en la Notaría Primera de Cartagena, con domicilio principal en la ciudad Cartagena, todo lo cual se acredita con el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena, que se acompaña al presente documento, y con poder que me otorgó en debida forma su representante legal, señor **RICARDO AUGUSTO PERDOMO VENEGAS**, identificado con la cédula de ciudadanía número 73.150.870, que también acompaño, procedo a contestar la demanda de reparación directa promovida por la sociedad **OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA** en contra de mi representado **CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S. - CARIBBSA**, en los siguientes términos:

#### I. CONSIDERACIÓN PREVIA SOBRE EL CONTEXTO TÉCNICO Y JURÍDICO DEL PRESENTE CASO

Antes de entrar formalmente a dar respuesta a la demanda de conformidad con los términos previstos en la ley procesal, se ha considerado importante dar al Honorable Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Bolívar un contexto básico que le permita aproximarse al estudio de la presente causa.

En primer término es oportuno señalar que de conformidad con lo previsto en la Ley 1 de 1991 los terminales marítimos en el país son administrados por sociedades portuarias (de naturaleza privada, pública o mixta), que se clasifican como de servicios públicos o privados dependiendo de si ellos se prestan a terceros o solo a empresas vinculadas jurídica o económicamente con la sociedad portuaria cuya infraestructura le ha sido concesionada (Art. 5.14 de la Ley 1 de 1991).

Así las cosas, buques de bandera extranjera muchas veces visitan instalaciones portuarias ubicadas en el país con el propósito de realizar labores de cargue y/o de descargue de mercancías de importación o destinadas al comercio exterior, todo según corresponda al propósito puntual de la operación y al arreglo o convenio que para el efecto se tenga con el interesado en la carga (muchas veces su propietario, importador o exportador).

Es precisamente en dicho contexto y en relación específica con la exportación de hidrocarburos que los llamados “buque tanques” (que son una especie puntual o tipo de buque para el cargue de sustancias líquidas a granel como los hidrocarburos) hacen presencia en instalaciones portuarias ubicadas en territorio colombiano, especialmente diseñadas para este tipo de operaciones.

72

Una de las formas de exportar crudo es transportándolo desde la zona de extracción por medio de oleoductos hasta terminales cuyo diseño implica no una posición de atraque usual (embarcadero o muelle), sino que el crudo es transportado a través de un ducto a una zona ubicada en el mar (por esto llamada “off-shore” o “costa afuera”) en la cual se encuentra una instalación que permite bombear desde allí el crudo por medio de mangueras a buques que son asistidos por buques de menor tamaño pero de gran potencia conocidos como “remolcadores”. Estas mangueras son entonces conectadas al buque a través de un punto de contacto conocido en la terminología especializada como “manifold”, que permite la conexión segura de la manguera y, por ende, la transferencia del crudo a través de las mangueras hacia los espacios de cargue del buque tanque.

Finalizado el cargue del buque tanque se procede a la desconexión de las mangueras de forma segura. Es importante mencionar que por razones de seguridad estas mangueras suelen tener -como en efecto ocurrió en el caso bajo estudio- válvulas de desacople automático. En el caso que nos ocupa se encontraban instaladas unos acoples de desconexión marina también conocidos como válvulas de desconexión y también válvulas Gall Thomson (por el nombre del fabricante), que están diseñadas como un mecanismo de seguridad en forma de acople, con el objetivo de permitir la desconexión segura de las mangueras (en dos partes, en el punto en el que está ubicada la válvula), en el evento de presentarse una sobretensión o sobrepresión en las mangueras, impidiendo así la ruptura de las mismas y el consecuente derrame de crudo al mar. Se supone entonces que, en un evento de sobretensión o sobrepresión, la válvula se desacopla en forma automática y se cierran cada uno de los extremo de la misma, ya que cuenta con un mecanismo en forma de pétalos que debe cerrarse automáticamente (evitando así la salida del crudo que se encuentra dentro de las mangueras al mar) en el evento de desacople de emergencia.

Por último, se resalta que en el evento de “contaminación marítima” (o de un evento que amenace con causar grave contaminación marítima) ocurrida durante este tipo de operaciones que se realizan en el mar, el Decreto Ley 2324 de 1984 ha previsto que es la Autoridad Marítima - DIMAR la que deberá adelantar una investigación por “siniestro o accidente marítimo de contaminación”, bajo un procedimiento especial de este tipo de investigaciones, proceso que tendrá entonces como fin determinar el avalúo de los daños y la responsabilidad de los implicados de conformidad con lo previsto en el artículo 48 del Decreto Ley en comento, tal y como se explicó en el escrito de excepciones previas.

## **II. PRONUNCIAMIENTO EN RELACIÓN CON LAS PRETENSIONES**

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda porque la sociedad que represento no es civilmente responsable de los daños y/o perjuicios cuyo reconocimiento pretende la parte actora. En adición a lo anterior, las pretensiones contenidas en los numerales 1(sic) y 2 (sic) del Primer Grupo de Pretensiones Principales no son perjuicios ciertos y directos. Se trata de cifras presuntamente pagadas por la demandante en razón a transacciones que habría efectuado o efectuará con terceros, en las cuales no participó, ni participará la sociedad que represento.

En el caso de las pretensiones 1 y 2 del Segundo Grupo de Pretensiones Principales, al igual que al analizar el primer grupo de pretensiones no se trata de perjuicios ciertos y directos. En el evento de que las condenas se concreten, ellas deberán ser pagadas por quien resulte obligado a ello de acuerdo con la ley. En el caso de la acción de grupo que

presentó Ocesa como anexo de su demanda, ella se refiere a varios eventos de contaminación del Golfo de Morrosquillo, luego no se entiende la razón por la que se pretende que mi mandante asuma tales condenas.

43

### **III. PRONUNCIAMIENTO EN RELACIÓN CON LOS HECHOS**

Paso a pronunciarme sobre los hechos de la demanda, en el mismo orden en que los presentó el demandante:

**AL HECHO UNO:** Contiene varios hechos que contesto así:

Es cierto que el Buque Tanque Eurochampion 2004 estaba cargando crudo en la instalación portuaria TLU2 el día 20 de julio de 2014.

No me consta que Ocesa sea concesionaria y operadora de dicha instalación portuaria porque mi representada no interviene en los trámites que se adelantan para ostentar dicha calidad, sin embargo, quiero poner de presente que lo manifestado por la parte actora en relación con este punto constituye una confesión.

Es cierto que durante el cargue del Buque Tanque Eurochampion 2004 se produjo el rompimiento del cabo Hawser que sujetaba el buque a la monoboya (TLU2), exactamente a las 20:45:35 horas del día 20 de julio de 2014.<sup>1</sup> Aclaro que dicho rompimiento se produjo porque el cabo no soportó la resistencia que de acuerdo con sus especificaciones técnicas estaba en capacidad de resistir. En efecto, de conformidad con las versiones entregadas por los funcionarios de Ocesa en la investigación jurisdiccional adelantada por la Capitanía de Puerto de Coveñas, el cabo Hawser tenía como punto de quiebre 1.059 toneladas (declaración de José Miguel Becerra, Jefe de Operaciones del Terminal Marítimo de Ocesa)<sup>2</sup> y se reventó a una tensión de 215 toneladas según lo que manifestó el señor Jorge Eliecer Quintero Ardila, Operador del Cuarto de Control de la Terminal Marítima, en la declaración que también rindió en la Capitanía de Puerto de Coveñas.<sup>3</sup> Esto se confirmó también en el equipo del Cuarto de Control de Ocesa con el que se estaba monitoreando la tensión del cabo Hawser el día de los hechos.

No es cierto que el rompimiento del cabo Hawser haya causado el derrame de petróleo que se encontraba en las mangueras, versión que además resulta claramente contradictoria con lo que declararon los funcionarios de Ocesa en la Investigación jurisdiccional que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas. Se aclara que la razón por la que se produjo el derrame del crudo fue porque una de las válvulas Gall Thomson que permiten la desconexión automática de las mangueras con las que se realiza el cargue del crudo al buque en caso de una emergencia, no funcionó adecuadamente. Concretamente, los pétalos de la válvula Gall Thomson de la parte de la manguera número 3 de 20 pulgadas (la manguera que va conectada a la TLU2 de Ocesa), no se cerró y ello causó el derrame de crudo al mar. En efecto, José Miguel Berrera, Jefe de Operaciones del Terminal Marítimo de Ocesa manifestó en su declaración que lo que ocurrió fue que la válvula de la manguera número 3 de 20 pulgadas (atrás mencionada) sólo liberó un cuarto del cilindro y que fue esto lo que impidió que los pétalos de la misma se cerraran.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Foto del monitor del cabo Hawser ubicado en el Cuarto de Control de Ocesa y Anexo No. 7, páginas 6 y 27

<sup>2</sup> Anexo No. 7, página 11

<sup>3</sup> Anexo No. 7, página 27

<sup>4</sup> Anexo No. 7, página 15

No es cierto que el derrame de crudo sea de 69 barriles. Dentro de la investigación jurisdiccional que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas no se ha determinado la cantidad que se vertió al mar. Téngase en cuenta que en la declaración rendida por la Jefe de Ingeniería de Transporte de Ocesa en la investigación jurisdiccional referenciada, ésta señaló que a juicio de Ocesa sólo se habrían vertido al mar 34 barriles.<sup>5</sup>

74

Por último es cierto y se aclara que el crudo que se derramó salió de las mangueras que eran parte del equipo de la TLU2 y no del Buque Tanque.

**AL HECHO DOS:** No es cierto. La solicitud de parar el cargue se produjo entre las 20:35 y 20:36 horas. Se aclara además que la solicitud de detener el cargue fue dada por el primer oficial del buque y su capitán al Cargo Loading Master de Ocesa (de acuerdo con las versiones entregadas por el capitán del buque,<sup>6</sup> el primer oficial<sup>7</sup> y por el propio Cargo Loading Master de Ocesa<sup>8</sup> en la investigación que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas), y como he manifestado el cabo Hawser se reventó a las 20:45:35 horas. Tenemos entonces que primero ocurrió la orden del pare del cargue y posteriormente la ruptura del cabo Hawser.

No es cierto que la obligación de suspender el cargue a que se hace referencia en este hecho se encuentre en el Reglamento de Operación del Terminal Marítimo Off-Shore de Coveñas. En los documentos entregados por Ocesa en la investigación jurisdiccional que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas (Reglamento de Operaciones de la Compañía Oleoducto central Ocesa - resolución 076 del 8 de agosto de 1997 y Manual de Operaciones Off-Shore terminal Coveñas), no se encuentra expresamente esa obligación.

**AL HECHO TRES:** No es cierto. Se aclara que el Cargo Loading Master (empleado de Ocesa) no realiza operación de transferencia de petróleo. Dicha transferencia se hace a través de unas mangueras. Aclaro adicionalmente que el Cargo Loading Master que estuvo presente en el cargue del Buque Tanque Eurochampion 2004 el día de los hechos, señaló en su declaración ante la Capitanía de Puerto de Coveñas que: *"Las funciones de cargo loading master están estrictamente relacionadas en su mayoría con la operación de cargue de los buques tanques en la TLU y adicionalmente como apoyo en los planes de mantenimiento de la misma. La función es ser interfase (sic) entre el capitán del barco y sus oficiales con el terminal en todo lo relacionado a la planeación y ejecución de la operación de carga de los buques, esto incluye la recepción del buque luego de la libre platica, las inspecciones de seguridad previa al amarre y al inicio de operaciones y dirigir las operaciones de conexión y desconexión participando en la operación de amarre del buque tanque a la boya cumpliendo las políticas de la compañía en lo que respecta a HSE."*<sup>9</sup>

**AL HECHO CUATRO:** No es un hecho, es una consideración de la parte actora que deberá ser probada. Se aclara que las funciones del Cargo Loading Master, distintas de las del Capitán del buque, son las quedaron descritas al responder el hecho anterior. Se aclara también que quien da la orden de suspender el cargue a todo el personal involucrado en dicha operación es el Cargo Loading Master. De hecho así lo hizo tal y como quedó consignado en su declaración ante la Capitanía de Puerto de Coveñas, al señalar: *"Un minuto después recibo del primer oficial la solicitud de parar el bombeo de tierra y procedo con él al alerón para confirmar su solicitud para lo cual procedo por radio VHF a dar instrucción al operador del cuarto de control en tierra señor JORGE*

<sup>5</sup> Anexo No. 12, página 8

<sup>6</sup> Anexo No. 5, página 12

<sup>7</sup> Anexo No. 5, página 17

<sup>8</sup> Anexo No. 6, página 34

<sup>9</sup> Anexo No. 6, página 33

QUINTERO, de parar las dos bombas que teníamos en servicio en ese momento y quedar por gravedad."<sup>10</sup>

75

**AL HECHO CINCO:** No es cierto y aclaro. Las personas y/o equipos que se mencionan en este hecho no intervienen en la ejecución de la operación de cargue. La mayor parte de las personas citadas intervinieron en la planeación de la operación de cargue, en la supervisión de dicha operación y en la asistencia al buque.

Las únicas personas que intervinieron en la operación de cargue fueron el Operador del Cuarto de Control de Ocensa, las personas que manipulan las válvulas en la TLU2 y las personas que conectan las mangueras al manifold del buque. Se aclara que el manifold es el punto de conexión de las mangueras del terminal al buque. Llamo la atención del Despacho en que de acuerdo con lo manifestado por quienes rindieron declaración en la Capitanía de Puerto de Coveñas, el primer oficial del Buque Tanque Eurochampion 2004 solicitó suspender el cargue a las 20:35.<sup>11</sup> A las 20:45 el Remolcador Carex recibió la orden de cerrar las válvulas de la TLU2 números 1 y 3 y dicha orden se cumplió a las 20:48. Aclaro también que el cierre de éstas válvulas la hizo el personal del remolcador Carex contratado por Ocensa.<sup>12</sup> Por último, a las 20:55 es que con base en dichas declaraciones, se desconectó la manguera número 3 del manifold del buque.<sup>13</sup> Esta labor la realizaron los funcionarios de Conectar, empresa contratada por Ocensa.

**AL HECHO SEIS:** Es parcialmente cierto. Las válvulas Gall Thomson están diseñadas para impedir que se produzcan rupturas en las manguera, daño a la monoboya y también para impedir que se produzcan derrames de hidrocarburos al mar en este tipo de operaciones.

Se aclara que las válvulas Gall Thomson no se encuentran insertadas "dentro de una cadena de mangueras flotantes". Ellas se encuentran en realidad, como lo señaló el Jefe de Operaciones del Terminal Marítimo de Ocensa, en la transición (extremos) de las mangueras flotantes, de 20 pulgadas de un lado y de 16 pulgadas del otro.<sup>14</sup> Se aclara además que la válvula Gall Thomson, que funciona fundamentalmente como un acople, tiene dos partes una ubicada a cada lado de cada tipo de mangueras. Dicha válvula se activa automáticamente frente a sobretensión y/o sobrepresión de las mangueras, rompiéndose el sistema de seguridad, separándose el acople en dos partes, para evitar que las mangueras se rompan. Al activarse automáticamente el mecanismo de separación de la válvula se debe producir también el cierre automático de los pétalos de cada una de las partes de la misma, para impedir que salga el petróleo que se encuentra al interior de las mangueras tal y como aparece en las figuras 1 y 2 que incluimos a continuación.

---

<sup>10</sup> Anexo No. 6, página 34

<sup>11</sup> Anexo No. 5, página 17

<sup>12</sup> Anexo No. 6, página 27

<sup>13</sup> Anexo No. 5, página 3

<sup>14</sup> Anexo No. 7, página 9

76



**Petal Valve Marine Breakaway Coupling**  
Instantaneous or controlled closure

**Gall Thomson**  
proven technology

Fig.1<sup>15</sup>



**Petal Valve Marine Breakaway Coupling**  
Instantaneous or controlled closure

**Gall Thomson**  
proven technology

Fig. 2. (Válvula en proceso de cierre)<sup>16</sup>

Adicionalmente es importante señalar que de acuerdo con lo manifestado por el jefe de Operaciones del Terminal Marítimo de Orensa en la investigación jurisdiccional que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas "De acuerdo con las características técnicas de estos acoples cuando estos son activados por tensión cada acople liberaría 0.74 barriles de producto si estos son activados en forma correcta."<sup>17</sup> De acuerdo con la anterior afirmación, de haber funcionado correctamente la válvula Gall Thomson de la manguera número 3 de la TLU2, la cantidad máxima de crudo que hubiera podido ser vertida al mar, sería de 0.74 barriles de crudo.

**AL HECHO SIETE:** Es parcialmente cierto y aclaro. La solicitud de suspender el cargue fue dada por el Capitán del Eurochampion 2004 al Cargo Loading Master a las 20:36

<sup>15</sup> Tomado de <https://www.youtube.com/watch?v=NARNaiXCqCQ>

<sup>16</sup> Tomado de <https://www.youtube.com/watch?v=NARNaiXCqCQ>

<sup>17</sup> Anexo No. 7, página 13

horas, sin embargo la orden no se cumplió inmediatamente. De conformidad con lo que manifestó el Operador Técnico del Cuarto de Control en la declaración que rindió en la Capitanía de Puerto de Coveñas, el cargue se detuvo a las 20:45 horas.<sup>18</sup> A partir de ese momento el cargue siguió por gravedad. Aclaro también que la solicitud del Capitán de parar el cargue tuvo como causa la presencia de relámpagos no de vientos. A las 20:40 horas se incrementó la velocidad del viento y este se mantuvo hasta las 21:18 horas según lo manifestó el piloto práctico en la declaración que rindió en la Capitanía de Puerto de Coveñas.<sup>19</sup>

77

**AL HECHO OCHO:** No es cierto. De conformidad con lo que declaró el piloto práctico en la investigación jurisdiccional que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas, para revertir la aproximación del buque a la monoboya como consecuencia del fuerte viento, era necesario utilizar la máquina del buque, sin embargo, mientras esa orden se ejecutaba, el piloto práctico solicitó al remolcador Capidahl dar marcha atrás con toda su potencia, para contrarrestar la situación de emergencia.<sup>20</sup>

**AL HECHO NUEVE:** Es cierto y se aclara. El remolcador Capidahl no pudo revertir el acercamiento del buque a la monoboya. A las 20:49 horas el capitán del remolcador le informó al piloto práctico que debido al viento excesivo era incapaz de asistir la maniobra.<sup>21</sup> El remolcador detuvo su máquina a las 20:52 horas.<sup>22</sup> Cabe agregar que el Buque Tanque se aproximó a más o menos 10 metros de la monoboya a las 20:46 horas.<sup>23</sup>

Aclaro que el remolcador Carex que se encontraba a proa del barco por el costado de babor, había sido contratado por Ocesa para asistir la maniobra de conexión y desconexión de las mangueras y la apertura y cierre de las válvulas de la TLU2, no para asistir la maniobra del buque. Lo anterior equivale a decir que a proa no había un remolcador que pudiera prestar asistencia al buque.

No obstante que de conformidad con lo declarado por el capitán del remolcador Carex en la Capitanía de Puerto de Coveñas, a las 20:54 el piloto práctico ordenó al remolcador ayudar al costado de babor del Buque Tanque para empujar con el fin de corregir la caída del buque a babor, dicha orden no se cumplió según el capitán del remolcador porque el fuerte oleaje y el viento no se lo permitió.<sup>24</sup> Se aclara que a pesar de la orden del piloto práctico, el Cargo Loading Master le dio al remolcador una contraorden. En efecto, en su declaración éste manifestó: *"...hago advertencia al CAREX de no entrar a la posición indicada por el piloto por el riesgo de que por la desconexión rápida, la manguera pueda caer sobre el remolcador. Inmediatamente el CAREX como confirmación le indica al piloto mis instrucciones y ya estando el área despejada por el remolcador procedo a dar instrucciones de la desconexión rápida del spring 3 y este cae al agua."*<sup>25</sup>

**AL HECHO DIEZ:** Contiene varios hechos que contesto así:

Es cierto de acuerdo con las declaraciones rendidas en la Capitanía de Puerto de Coveñas que el buque se aproximó a las 20:46 horas a más o menos 10 metros de la monoboya.

---

<sup>18</sup> Anexo No. 7, página 28

<sup>19</sup> Anexo No. 6, página 6

<sup>20</sup> Anexo No. 6, página 5

<sup>21</sup> Anexo No. 5, página 13

<sup>22</sup> Anexo No. 6, página 19

<sup>23</sup> Anexo No. 6, página 19

<sup>24</sup> Anexo No. 6, página 28

<sup>25</sup> Anexo No. 6, página 35



No es cierto que el cabo Hawser se encontraba distendido. El cabo se rompió, de acuerdo con la foto del monitor del cabo Hawser ubicado en el Cuarto de Control y con la declaración rendida en la Capitanía de Puerto de Coveñas por el operador de dicho Cuarto de Control, señor Jorge Eliecer Quintero Ardila, a las 20:45:35 horas.

40

No me consta la longitud del cabo Hawser. Aclaro que los funcionarios de Ocesa manifestaron que este tenía 60 metros de longitud.<sup>26</sup>

**AL HECHO ONCE:** Es parcialmente cierto y se aclara. A las 20:46:22 el capitán del buque ordenó dar a la máquina "Muy Despacio Atrás".<sup>27</sup> Dicha orden se dio porque era absolutamente necesario usar la máquina del buque para revertir el acercamiento del buque a la monoboya y así se había acordado en la reunión de planeación de la operación de cargue. El remolcador Capidahl asistió la maniobra mientras se ejecutó la orden dada a la máquina del buque.

**AL HECHO DOCE:** No es cierto. La capacidad total de carga del buque Tanque Eurochampion 2004 es de 178.247 M<sup>3</sup>. Por su parte el cabo Hawser con el que se amarró el buque tanque a la monoboya tenía una resistencia de 1.059 toneladas. Aclaro que el amarre del buque tanque Eurochampion ha debido hacerse con dos cabos Hawser y no con uno como efecto ocurrió.

**AL HECHO TRECE:** Es parcialmente cierto y se aclara. Una cosa es dar la orden a la máquina de un barco y otra muy distinta que dicha orden se materialice. La máquina del buque no responde en forma automática a la orden que se le da.

No es cierto que la orden de dar marcha haya sido anterior a la ruptura del cabo Hawser. El cabo Hawser se rompió tal y como aparece en el monitor del Cuarto de Control a las 20:45:35 horas frente a una tensión de 215 toneladas cuando su resistencia debía ser de 1.059 toneladas y la orden de dar marcha atrás fue dada a las 20:46:22 por lo que dicha orden se comenzó a ejecutar unos minutos después. El gerente del terminal, señor Juan Diego Colina, manifestó en la declaración que rindió en la Capitanía de Puerto de Coveñas lo siguiente: *"si se cuenta con un sistema de medición de tensión del cabo de amarre a la monoboya, ésta medición puede visualizarse en las pantallas de cuarto de control del terminal en tierra en tiempo real."*<sup>28</sup>

Conviene aclarar que a pesar de que varias de las personas que declararon en la Capitanía de Puerto de Coveñas mencionaron que el cabo Hawser se reventó a las 20:48 horas, la fuente primaria y fidedigna de tal información por ser el elemento diseñado especialmente para el efecto es el monitor del Cuarto de Control de Ocesa.

Es cierto que habiéndose reventado el cabo Hawser el buque tanque quedó atado a la TLU2 por las mangueras utilizadas para el cargue.

**AL HECHO CATORCE:** No me consta porque la sociedad que represento no tiene acceso a la celda de carga. Sin embargo aclaro que de acuerdo con lo manifestado anteriormente el cabo se rompió a las 20:45:35 horas.

**AL HECHO QUINCE:** No me consta por la misma razón expresada en la contestación al hecho anterior. Se insiste en que el cabo se rompió cuando la tensión llegó a 215 toneladas siendo que ha debido resistir una tensión de 1.059 toneladas.

**AL HECHO DIECISÉIS:** No me consta porque la sociedad que represento no participó en los análisis que realizó Ocesa ni tuvo acceso a la celda de carga.

<sup>26</sup> Anexo No. 7, página 10

<sup>27</sup> Anexo No. 6, página 44,-traducido en el anexo

<sup>28</sup> Anexo No. 7, página 6

**AL HECHO DIECISIETE:** No es cierto. La ruptura del cabo se produjo porque este no resistió la tensión que ha debido soportar de acuerdo con sus especificaciones técnicas. Sin embargo, es importante mencionar que el Cargo Loading Master en la declaración que rindió en la Capitanía de Puerto de Coveñas, manifestó que dentro del Manual de Operaciones del Terminal y dentro del plan de contingencia de Ocesa, la ruptura del cabo Hawser está contemplada como medida para prevenir un daño a la monoboya y a las mangueras (y por esta vía al medio ambiente marino).<sup>29</sup>

**AL HECHO DIECIOCHO:** Es cierto y se aclara. Justamente el sistema de acople de las válvulas Gall Thomson está diseñado para que en caso de tensión en las mangueras estas se desconecten en forma automática y segura. Al tiempo con el desacople de las válvulas deben cerrarse los pétalos de cada uno de sus extremos para evitar el derrame de hidrocarburos.

**AL HECHO DIECINUEVE:** Contiene varios hechos que contesto así:

No me consta la razón por la que Ocesa instaló las válvulas Gall Thomson. Sin embargo aclaro que a partir de su instalación ellas entraron a formar parte del plan de contingencia del terminal como medida para evitar el daño de la monoboya, la ruptura de las mangueras y el derrame de hidrocarburos al mar.

Es cierto que las válvulas están diseñadas para separarse en forma automática, con el fin de evitar la ruptura de las mangueras de cargue. Aclaro que si las válvulas Gall Thomson hubieran funcionado correctamente el derrame no se habría producido o a lo sumo, como se manifestó anteriormente, el derrame habría sido de 0.74 barriles de crudo.

El Jefe de Operaciones del Terminal en la declaración que rindió en la Capitanía de Puerto de Coveñas manifestó que *"Los acoples de ruptura rápida controlada hacen parte de nuestro sistema de mangueras flotantes como un aporte contribuyente a mantener un terminal con el mínimo de riesgo de contaminación, dicho elemento está en la actualidad en comentarios de OCIMF con la finalidad de subir una regulación al organismo marítimo internacional como un mandatorio para este prototipo de operación, razón por la cual el tema de los acoples de ruptura rápida controlada son parte como un plus de este terminal. Porque para nosotros el acople rápido hace parte de nuestro sistema flotante y al capitán se le informa en el safety check list que existe un procedimiento de conexión y desconexión por condiciones atmosféricas adversas."*<sup>30</sup>

Mas adelante en la declaración a que nos hemos venido refiriendo el Jefe de Operaciones del terminal manifestó: *"La diferencia entre los dos es la siguiente: una línea de mangueras con acople de ruptura rápida controlada, evita una fatalidad indudablemente y minimiza el impacto ambiental y de cierta forma está protegiendo el activo. Una línea de mangueras sin acople de ruptura rápida controlada hay un exposición total a la vida humana y si no hubiera la oportunidad de hacer la desconexión de emergencia el impacto ambiental sería de grandes proporciones..."*<sup>31</sup>

El Cargo Loading Master en su declaración en la Capitanía de Puerto de Coveñas manifestó: *"... Otro riesgo es rotura del hawser el cual está contemplado como un instructivo dentro del manual y dentro del plan de contingencia de la compañía. Esos serían los que están incluidos como riesgos en la operación. Para todos estos eventos el diseño del sistema incluye varios fusibles que evitaría que la boya sufra un daño por corrimiento de posición lo cual puede llevar a una falla de las mangueras submarinas y contaminación por derrame de crudo. Estos puntos de protección son exactamente el*

<sup>29</sup> Anexo No. 6, página 37

<sup>30</sup> Anexo No. 7, página 9

<sup>31</sup> Anexo No. 7, página 11

hawser que está calculado para romperse a determinada tensión para proteger la integridad de la boya y el otro punto de protección son las válvulas Gall Thomson que están ubicadas en el punto de conexión de las mangueras de 20 pulgadas y las de 16 pulgadas, sirviendo obviamente como una reducción. Estas están diseñadas para dispararse a una tensión y presión determinadas para proteger la integridad de las mangueras, sus juntas y de la monoboya. Que para este evento actuaron esas dos protecciones tanto la rotura del hawser y la activación de las Gall Thomson, protegiendo así la integridad de la monoboya y de las mangueras evitando que se derramara la totalidad del crudo contenido en ellas que equivale las dos que estaban en servicio a una cantidad aproximada a 800 barriles.<sup>32</sup>

80

**AL HECHO VEINTE:** No es cierto. El rompimiento del cabo Hawser no fue el causante del derrame de crudo. Lo fue el mal funcionamiento de las válvulas Gall Thomson. De haber funcionado correctamente la válvula Gall Thomson no habría habido derrame, o a lo sumo, tal y como lo declaró el jefe de Operaciones del Terminal Marítimo, el derrame habría sido como máximo de 0.74 barriles. Pero tal y como se ha manifestado a lo largo del presente escrito, la válvula Gall Thomson de la manguera número 3 no operó correctamente. En aras de la brevedad me remito a la contestación de los hechos anteriores.

**AL HECHO VEINTIUNO:** No es cierto. El buque salió a fondeo luego del incidente y quedó fondeado a las 22:30 horas de acuerdo con la versión del capitán del buque. Se aclara que se procedió a esa zona de fondeo por razones de seguridad, esto es, para abandonar el área de peligro.<sup>33</sup>

**AL HECHO VEINTIDÓS:** No es cierto. Lo manifestado en este hecho es contradictorio con lo mencionado por Ocesa en otros hechos de la demanda, y no hay prueba alguna que dé cuenta de un hecho como el que nos ocupa. El Cargo Loading Master (cabe resaltar que es empleado de Ocesa) manifestó en su declaración ante la Capitanía de Puerto de Coveñas que luego de que él diera la orden de arrojar las mangueras de los spring número 1 y número 3 al agua, solicitó al remolcador Carex que las recogiera.<sup>34</sup> El remolcador informó que por la poca visibilidad no encontraba el tramo del spring (manguera) número 3,<sup>35</sup> sin embargo a continuación manifestó que encontró el tramo y que este estaba localizado lejos de la popa del buque, con lo que la versión de que el buque habría golpeado la manguera resulta aún más inverosímil.<sup>36</sup>

Cabe anotar además que las mangueras fueron desconectadas por el personal de Conectar, empresa contratada por Ocesa y arrojadas al agua por tal personal por orden del Cargo Loading Master. Así lo manifestó el supervisor de conectores en su declaración.<sup>37</sup> La tripulación del buque no podía interferir en las órdenes dadas por el Cargo Loading Master a sus contratistas porque todo lo relacionado con la conexión y desconexión de las mangueras era del exclusivo resorte del Cargo Loading Master.

Por su parte el Cargo Loading Master manifestó en su declaración en la Capitanía de Puerto de Coveñas lo siguiente: *"PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si al momento que se liberó la manguera 3 pudo darse cuenta su (sic.) golpeó contra algo o si cayó libremente al agua? CONTESTO: Estoy completamente seguro que no sufrió ningún golpe con el casco que era la única posibilidad con al cual podría golpearse, como dije anteriormente había la posibilidad de que cayera sobre el CAREX si este continuaba con*

<sup>32</sup> Anexo No. 6, página 37

<sup>33</sup> Anexo No. 5, página 13

<sup>34</sup> Anexo No. 6, página 35

<sup>35</sup> Anexo No. 6, página 35

<sup>36</sup> Anexo No. 6, página 35

<sup>37</sup> Anexo No. 11, página 3

la instrucción del piloto de acercarse por babor lo más a proa posible y ese punto era precisamente el área cercana al manifold.<sup>38</sup>

81

Llamo la atención del despacho en el sentido de que se pretende ahora decir que fue el buque el que golpeó la válvula Gall Thomson de la manguera número 3 cuando en declaraciones rendidas por los empleados de Ocesa ante la Capitanía de Puerto de Coveñas quedó claramente establecido que dicho mecanismo (el de la válvula) no operó cuando se produjo su desconexión automática.

Cito a continuación un aparte de la declaración del jefe del Terminal, señor Juan Diego Colonia Ospina. "PREGUNTADO. En el informe que presentó el director de responsabilidad integral de OCENSA Fernando Flechas Hernández dirigido a la Capitanía de Puerto y radicado número 192014102075 el 21 de julio a la 17:37 se informa que producto de la "intensidad de los vientos se produjo una abrupta y súbita tensión a los mecanismos de amarre del buque produciendo la fuga de una parte del crudo que se encontraba dentro de una de las mangueras de cargue" indique al Despacho si tiene conocimiento cual manguera fue? CONTESTÓ: Correspondió a una de las mangueras del spring número tres."

Por su parte el jefe de Operaciones del Terminal, empleado de Ocesa, en su declaración manifestó que a pesar de que la línea flotante número 3 se activó correctamente, sólo funcionó el extremo de las líneas de 16 pulgadas porque en el extremo de las 20 pulgadas los pétalos de la válvula quedaron abiertos. En efecto, dijo textualmente en su declaración: "Respetando el tema de la fotografías y quien las toma se pudo haber interpretado para error por eso me voy a la operación técnica de porqué digo que **no operó ese acople** cuando se activan por tensión lo que hace es liberar de la parte de 16 pulgadas totalmente el cilindro y en la parte de 20 libera solamente un cuarto del cilindro para que los pétalos bajen si miramos las fotos pueden observar de que ese acople no liberó ese cuarto **por eso sé que no funcionó los pétalos.**" (Destacado fuera de texto).<sup>39</sup>

Todo lo anterior hace evidente que contrario a lo señalado por el demandante, no fue ningún golpe o contacto del buque con las mangueras o el acople lo que causó el derrame, sino, se insiste, el mal funcionamiento de la válvula Gall Thomson a que se ha hecho referencia en hechos anteriores.

Llamo la atención del despacho en el sentido que de acuerdo con lo que declararon los funcionarios de Ocesa en la Capitanía de Puerto de Coveñas (i) la válvula Gall Thomson del spring número tres que funcionó incorrectamente se instaló en el año 2003,<sup>40</sup> (ii) la primera vez que se activaron las válvulas fue el 20 de julio de 2014<sup>41</sup> y (iii) que las válvulas Gall Thomson no requieren de mantenimiento.<sup>42</sup>

El Jefe de Operaciones del Terminal en su declaración manifestó: "Quiero aclarar que el fabricante da certificación de construcción de los elementos y para la labor que fue construido no obstante deja muy claro que el acople es libre de mantenimiento y que este se le debe realizar cada tres años una vez que se haya activado. El certificado de confiabilidad que da el fabricante es sólo por transporte y rearmado del equipo. estos acoples se revisan anualmente se sacan del agua se les revisan los pernos de sujeción y las soldaduras que aseguran el elemento fusible para evitar que estas no estén oxidadas y puedan producirse una activación inadecuada, por tal motivo solo le removemos las incrustaciones verificamos los sellos de las bridas y les realizamos pintura general."<sup>43</sup>

<sup>38</sup> Anexo No. 6, página 39

<sup>39</sup> Anexo No. 7, página 15

<sup>40</sup> Anexo No. 7, página 11

<sup>41</sup> Anexo No.10, página 4

<sup>42</sup> Anexo No. 7, página 6

<sup>43</sup> Anexo No. 7, página 15

Por su parte el Gerente del Terminal Marítimo Central S.A. Ocesa en su declaración contestó a la siguiente pregunta: *"PREGUNTADO: por favor informe al Despacho en que consiste la (sic) verificaciones los acoples Gall Thomson a las que usted ha hechos (sic) referencia en su testimonio CONTESTO: las verificaciones anuales que se hacen consisten en inspección de sus componentes limpiezas de caracolejos e incrustaciones marinas, revisión de componentes de desgaste y pintura y alistamiento."*<sup>44</sup> 82

Por último, el Director de Operaciones de Ocesa contestó a la siguiente pregunta: *"Sírvese manifestar al despacho si lo sabe, que mantenimientos establece el fabricante para las válvulas de seguridad "GALL THOMSON"? CONTESTO: La información que tengo es que estas válvulas de seguridad son libres de mantenimientos."*<sup>45</sup>

Es claro que el personal de Ocesa desconocía por completo el mantenimiento que requerían las válvulas Gall Thomson a pesar de haber estado en uso en la terminal durante más de 10 años. El requisito de mantenimiento está claramente publicado en la página de internet del fabricante de las válvulas y está disponible gratuitamente para que cualquiera lo vea.<sup>46</sup>

**AL HECHO VEINTITRÉS:** No es cierto. El derrame de petróleo no fue causado por el rompimiento del cabo de amarre. Si las válvulas Gall Thomson hubieran funcionado adecuadamente el supuesto derrame se habría evitado. Reitero que de acuerdo con lo que declararon los funcionarios de Ocesa en la Capitanía de Puerto de Coveñas, si las válvulas Gall Thomson hubieran actuado correctamente el derrame habría sido a lo sumo de 0.74 barriles.

Reitero que el rompimiento del cabo Hawser no fue el causante del derrame de crudo. La inadecuada activación de los acoples Gall Thomson de la manguera número 3 fue la causante del derrame.

**AL HECHO VEINTICUATRO:** No me consta me atengo a lo que se pruebe. Se trata de análisis efectuados exclusivamente por Ocesa. Aclaro que de conformidad con lo que declaró la Jefe de Ingeniería de Transporte de Ocesa en la Capitanía de Puerto de Coveñas, la cantidad de crudo que se derramó fue únicamente de 34 barriles.<sup>47</sup>

**AL HECHO VEINTICINCO:** Contiene varias referencias que contesto así:

En cuanto a la calificación que se hace de la conducta del capitán y de la tripulación del buque como hechos constitutivos de culpa náutica, lo señalado no es un hecho sino una calificación jurídica del demandante.

No es cierto que el buque haya dado reversa. El buque dio marcha atrás. Aclaro que la orden exacta a la maquina fue "Muy Despacio Atrás".

A diferencia de los automóviles o camiones (que se mueven instantáneamente), los buques y más aún uno del tamaño del Eurochampion 2004 tardan unos minutos para que su máquina reaccione y comience a desplazarse desde su inercia.

Tampoco es cierto que la orden dada a las máquinas del buque o su posicionamiento hayan sido las causas adecuadas, exclusivas y determinantes del vertimiento del crudo. Se insiste en que la principal causa del derrame fue el mal funcionamiento de la válvula Gall Thomson tal y como lo refirieron en la investigación jurisdiccional de la Capitanía de

---

<sup>44</sup> Anexo No. 13, página 22

<sup>45</sup> Anexo No. 15, página 7

<sup>46</sup> Lo relacionado con la válvulas y su mantenimiento puede ser consultado en [www.gall-thomson.co.uk](http://www.gall-thomson.co.uk)

<sup>47</sup> Anexo No. 12, página 8

Puerto de Coveñas los propios funcionarios de Ocesa. En aras a la brevedad me remito a la contestación de los hechos anteriores.

83

**AL HECHO VEINTISÉIS:** Contiene varios hechos que contesto así:

Es cierto que la mancha de crudo no llegó a las playas. No me consta si se presentó o no contaminación ambiental. De hecho, conviene mencionar que Ocesa fue investigada por la Agencia Nacional de Licencias Ambientales - ANLA -, en procedimiento investigativo sancionatorio abierto por dicha entidad por "...no implementar adecuada y oportunamente el Plan Operativo del Plan de Contingencias Contra Derrames de Hidrocarburos, Derivados y Sustancias Nocivas en Aguas Marinas, Fluviales y Lacustres - PNC para atención del derrame de hidrocarburos ocurrido el 20 de julio de 2014 durante la actividad de cargue del buque tanque Eurochampion en la monoboya TLU2..."<sup>48</sup> Dicha investigación culminó con la expedición de la Resolución 547 del 27 de mayo de 2016 (conocida por la demandante al momento de interponer la presente acción), con la imposición de una sanción consistente en multa por considerar que se configuró el cargo único referido. Cabe aclarar que si bien la anterior resolución fue objeto de recurso de reposición, tal decisión fue confirmada mediante resolución 687 del 15 de junio de 2017.

Resalto que Ocesa dentro del proceso sancionatorio mencionado, expresamente invocó en sus descargos que del incidente no se habían derivado consecuencias negativas, es decir, que no había habido contaminación. En efecto, dentro del procedimiento sancionatorio a que nos venimos refiriendo manifestó: "...De lo anterior se sigue que, la adecuada y, ante todo, oportuna y eficiente implementación del PDC se verifica por la **ausencia de impacto reflejada en la no presencia de hidrocarburos u otra sustancia contaminante**, razón por la cual debe determinarse la inexistencia de la conducta procediendo a la declaración de ausencia de responsabilidad en el acto que ponga fin a la actuación administrativa sancionatoria iniciada por la ANLA" (destacado fuera de texto).<sup>49</sup>

La afirmación de la preocupación de los habitantes de los municipios aledaños no es un hecho.

Es cierto que se han presentado reclamaciones a la Capitanía de Puerto de Coveñas de presuntos afectados.

No me consta que se hayan hecho requerimientos de las autoridades administrativas y ambientales. La sociedad que represento sólo tiene conocimiento de la investigación que adelanta al Capitanía de Puerto de Coveñas, en la cual es parte.

**AL HECHO VEINTISIETE:** No me consta se trata de consideraciones subjetivas del demandante y/o de hechos en los que no intervino mi mandante. Me atengo a lo que se manifestó al contestar el hecho anterior, en relación con la investigación de la ANLA que culminó con la imposición de una sanción a Ocesa.

**AL HECHO VEINTIOCHO:** No me consta. La sociedad que represento no participó en dichas labores. Aclaro que el Capitán del remolcador Capidahl en la declaración que rindió en la Capitanía de Puerto de Coveñas manifestó que el día 21 de julio de 2014 a las 10:45 horas se inició la operación de contención de una mancha de crudo. El mismo Capitán informó que a las 12:50 horas se recogió el sistema mopa en la lancha Guayabal y a las 15:30 horas iniciaron la recolección de las barreras.<sup>50</sup> Por lo anterior no sería cierto que el derrame se haya sido controlado en los dos días siguientes de su ocurrencia.

**AL HECHO VEINTINUEVE:** Contiene varios hechos que contesto así:

<sup>48</sup> Anexo No. 17 - Resolución 545 expedida por la ANLA el 27 de mayo de 2016, página 5

<sup>49</sup> Anexo No. 17 - Resolución 545 expedida por la ANLA el 27 de mayo de 2016, página 10

<sup>50</sup> Anexo No. 6, página 22

84

No es cierto que Ocesa haya cumplido con todos los procedimientos técnicos y operativos. Como se ha manifestado a lo largo de la contestación a los hechos, de haber sido así no se habría producido el derrame. En particular, la válvula Gall Thomson ubicada en la manguera número 3 de la TLU2, no funcionó adecuadamente y tal disfunción fue la causa principal del vertimiento del crudo al mar.

No me consta tampoco que Ocesa haya tomado todas las medidas para mitigar la extensión y los efectos del derrame, porque mi mandante no participó en dichas operaciones. Sin embargo de acuerdo con lo manifestado al contestar el hecho veintiséis esto no habría sido así.

No es cierto que la conducta del capitán y la tripulación del Buque Tanque Eurochampion 2004 haya sido la causa del derrame de crudo. Lo fue de un lado la suspensión tardía del cargue por parte de Ocesa y del otro el mal funcionamiento de la válvula Gall Thomson únicas causas reales del vertimiento.

El Cargo Loading Master de Ocesa en su declaración ante la Capitanía de Puerto de Coveñas contestó a la siguiente pregunta: *"PREGUNTADO: Considera usted que el capitán y la tripulación del buque respondieron de manera idónea ante la emergencia? CONTESTO: Hasta mi presencia en el puente donde escuche las instrucciones del alistamiento de máquinas y las siguientes instrucciones de las que me percaté en las grabaciones y las que escuche directamente por mi radio dadas al piloto y por el capitán estoy seguro que fueron las idóneas."* (destacado fuera del texto)<sup>51</sup>

**AL HECHO TREINTA:** Es cierto parcialmente. La sociedad que representó no participó en las actividades que se relacionan en este hecho pero es cierto que no hubo cierre de playas.

**AL HECHO TREINTA Y UNO:** No me constan los costos y gastos en los que haya incurrido Ocesa.

No es cierto que se trate de daño emergente consolidado o pasado. De haberse implementado tales medidas, las mismas no habrían sido nada distinto que la reparación del daño causado por Ocesa.

**AL HECHO TREINTA Y DOS:** No es cierto. Aclaro que Caribbsa fue el agente marítimo de Buque Tanque Eurochampion 2004 el 20 de julio de 2014.

El resto del contenido de este hecho no es un hecho es la cita de una norma de derecho para lo cual me atengo a su texto literal.

**AL HECHO TREINTA Y TRES:** Contiene varios hechos que respondo así:

La primera parte del contenido de este hecho, referida a una supuesta solidaridad entre Ocesa y el armador del buque que no ha sido declarada, se trata de una suposición del demandante y no de un hecho.

Es claro por lo que se establece en este hecho, que la demandante reconoce que la entidad competente para establecer quien fue el responsable del siniestro y determinar el avalúo de los daños es la Autoridad Marítima - Capitanía de Puerto de Coveñas, entidad que actualmente adelanta una investigación jurisdiccional por los hechos que son materia del presente proceso.

La segunda parte no es un hecho. Se trata del alcance de decisiones judiciales.

---

<sup>51</sup> Anexo No. 6, página 42

85

**AL HECHO TREINTA Y CUATRO:** No me constan los costos en los que ha incurrido Ocesa. Aclaro que quien causa un daño está obligado a su reparación y para ello debe tomar, a su costo, las acciones que sean necesarias.

**AL HECHO TREINTA Y CINCO:** No me constan los costos en los que ha incurrido Ocesa. Sin embargo llamo la atención del despacho en el sentido de que Ocesa estaba y está obligada a asumir el daño causado y a recuperar la operatividad de las instalaciones portuarias.

**AL HECHO TREINTA Y SEIS:** No me consta se trata de hechos y/o acuerdos en los que no intervino mi mandante. Resalto que Ocesa no puede pretender el reembolso de aquello que ella haya pagado a título de mera liberalidad y/o para asumir los efectos del daño causado por ella.

No me consta tampoco que los acuerdos a los que se refiere este hecho se hayan celebrado con ocasión del incidente ocurrido el 20 de julio de 2014.

**AL HECHO TREINTA Y SIETE:** Al igual que al contestar el hecho anterior, manifiesto que no me consta pues se trata de hechos y/o acuerdos en los que no intervino mi mandante. Resalto que Ocesa no puede pretender el reembolso de aquello que ella haya pagado a título de mera liberalidad y/o para asumir las consecuencias del daño causado por ella.

**AL HECHO TREINTA Y OCHO:** No me consta. Se trata de hechos en los que no intervino mi mandante. Contesto este hecho de la misma manera que los dos anteriores.

**AL HECHO TREINTA Y NUEVE:** Es cierto salvo por la fecha de expedición del decreto que se menciona. Aclaro que esa investigación, aún en curso a la fecha de la presentación de esta contestación a la demanda, tiene el carácter de jurisdiccional y hace tránsito a cosa juzgada. Téngase presente además, que de conformidad con el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, el fallo que deberá ser expedido en el marco de tal actuación deberá declarar la culpabilidad y responsabilidad con respecto al accidente investigado, si es que a ello hay lugar, y determinará el avalúo de los daños causados.

**AL HECHO CUARENTA:** Contiene varios hechos que contesto así:

Es cierto que dentro de la investigación se han presentados reclamos de presuntos terceros afectados.

No es cierto que todos ellos hayan sido rechazados. Agrego además que por vía de tutelas varios de ellos deben ser considerados por la Capitanía de Puerto de Coveñas, al haberse revocado la decisión adoptada por dicha entidad en el sentido de que sus intervenciones habían sido presentadas en forma extemporánea.

No me consta que dichos reclamos puedan ser presentados extrajudicial o judicialmente en contra de Ocesa. Si ello ocurre seguramente será porque la causante del daño ambiental si este se produjo fue Ocesa.

De conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, existe un mandato en la ley para que los llamados a intervenir o interesados en general presenten dentro de la primera audiencia un escrito (numeral 5, literal b), que contenga entre otras "*Lo que pretende demostrar dentro de la investigación expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga.*" Es por esto que si Ocesa tenía alguna pretensión de carácter patrimonial presente o futura en relación con los hechos constitutivos del siniestro marítimo, tal era la oportunidad procesal para presentarla.



**AL HECHO CUARENTA Y UNO:** Se trata del hecho de un tercero frente al cual no estoy obligado a contestar.

96

**AL HECHO CUARENTA Y DOS:** Se trata de un hecho de un tercero frente al cual no estoy obligado a contestar.

**AL HECHO CUARENTA Y TRES:** No se trata de un hecho. Se trata de suposiciones. Aclaro que si se demuestra que Ocesa ha causado un daño a terceras personas esa entidad deberá indemnizarlo.

**AL HECHO CUARENTA Y CUATRO:** No es cierto. Ni el armador del Buque Tanque Eurochampion 2004 ni la sociedad que represento son responsables del derrame de hidrocarburos que ocurrió en Coveñas el 20 de julio de 2014. Me atengo a lo señalado al contestar los hechos anteriores.

**AL HECHO CUARENTA Y CINCO:** Contiene varios hechos que contesto así:

No me consta que Ocesa sea la concesionaria del sistema de transporte de hidrocarburos. Se trata de hechos en los que no intervino mi mandante.

Es cierto que Ocesa no contrajo vínculo contractual con el armador del Buque Tanque Eurochampion 2004.

No me consta la relación que Ocesa tenga con otros armadores de buques.

Lo relacionado con la responsabilidad no es un hecho sino una afirmación del demandante.

**AL HECHO CUARENTA Y SEIS:** No se trata de un hecho. Se trata de un presupuesto procesal que debe ser probado.

**AL HECHO CUARENTA Y SIETE:** No es cierto. La acción idónea para la investigación y fallo del accidente que nos ocupa es la que adelanta la Autoridad Marítima colombiana. En particular me remito a la respuesta dada al contestar el hecho 40.

**AL HECHO CUARENTA Y OCHO:** No se trata de un hecho sino una afirmación del demandante de la que se pretenden derivar efectos jurídicos. Se reitera que cualquier pretensión indemnizatoria en relación con los hechos ocurrido el 20 de julio de 2014 ha debido ser solicitada en el marco de la oportunidad procesal prevista en el Decreto Ley 2324 de 1984.

#### **IV. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRUEBAS SOLICITADAS POR LAS PARTE ACTORA**

Frente a las pruebas solicitadas por la demandante, me opongo a que se decreten y practiquen las siguientes pruebas:

##### **4.1. EN CUANTO A LOS TESTIMONIOS:**

Me opongo al decreto y práctica de las pruebas testimoniales de los señores Januario Barbosa, José Ángel Soto, Francisco Manuel López, Fabián Vidal Anaya y Manuel Osorio, por haber sido todos los anteriores citados a declarar en el marco de la actuación jurisdiccional adelantada por la Capitanía de Puerto de Coveñas de acuerdo con el Decreto Ley 2324 de 1984. Copia de las actas que contienen tales declaraciones se aportan como anexo a la presente contestación de demanda.

De la misma manera solicito se deniegue el testimonio y/o los exhortos solicitados a efectos de que el señor Kapoor Youvraj, Capitán del buque Eurochampion 2004 rinda declaración dentro del presente proceso, ya que este también rindió declaración de conformidad con lo previsto por la ley, en el marco de la actuación jurisdiccional adelantada por la Capitanía de Puerto de Coveñas de acuerdo con el Decreto Ley 2324 de 1984 (se aporta copia de esta declaración).

87

Lo anterior, en aplicación de los principios de la economía y celeridad procesal, toda vez que se cumplen los requisitos para que además se decrete el traslado de dichas pruebas testimoniales al presente proceso como se detallará en la solicitud de pruebas del presente escrito.

#### 4.2. EN CUANTO AL DICTAMEN PERICIAL DE PARTE:

Me opongo al decreto de esta prueba y a la concesión del término adicional solicitado con base en el artículo 227 del Código General del Proceso, teniendo en cuenta que dicho dictamen pericial no fue aportado con la demanda, tal y como lo establece el artículo 219 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en consonancia con lo previsto en el artículo 212 del mismo Código.

### V. EXCEPCIONES DE MÉRITO: FUNDAMENTOS FÁCTICOS Y JURÍDICOS DE LA DEFENSA

#### 5.1. INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL ENTRE LA CONDUCTA DE LA DEMANDADA Y EL DAÑO

Cabe destacar que en el presente caso el daño cuyo resarcimiento pretende la demandante no fue causado por la demandada y, por tanto, no es ésta la llamada a su indemnización.

Para endilgar responsabilidad son indispensables tres elementos: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (por acción u omisión) del agente generador.

En efecto, *“La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona y declararla responsable como consecuencia de su acción u omisión, es indispensable definir si aquel aparece ligado a esta por una relación de causa-efecto. Si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar el juicio de responsabilidad”*.<sup>52</sup> (destacado fuera del texto).

Queda claro entonces que si no es posible establecer una relación causa - efecto entre la acción u omisión del demandado y el daño causado, no podrá declararse responsabilidad civil alguna en su cabeza.

En el caso presente es claro que el derrame producido en el terminal de Oensa el 20 de julio de 2014 ocurrió como consecuencia de la demora en la suspensión del cargue de crudo por parte de Oensa y la falla operativa de la válvula Gall Thomson de la manguera número tres del terminal TLU2, utilizada para realizar el cargue de crudo al buque tanque Eurochampion 2004.

---

<sup>52</sup> Patiño, Hector. Responsabilidad extracontractual y causales de exoneración. Revista de Derecho Privado – No. 14 - 2008

Así las cosas, la causa eficiente y real del daño fue la inoportuna suspensión del cargue de crudo por parte de Ocesa aunado a la falla en la válvula Gall Thomson de la manguera número tres.

98

En particular frente al tema de la válvula, los pétalos de uno de sus extremos, al producirse el desacople de la misma durante la emergencia, no se cerraron (como se supone debían hacerlo para prevenir el vertimiento de crudo al mar). Resalto además que a esta conclusión es posible llegar por lo señalado por **los propios funcionarios de Ocesa** en el marco de la investigación jurisdiccional adelantada por la Capitanía de Puerto de Coveñas.

Aparece entonces imperioso traer nuevamente a colación lo dicho por el Jefe de Operaciones del Terminal de Ocesa (empleado de dicha compañía). En su declaración este funcionario manifestó que a pesar de que la línea flotante número tres se activó correctamente, sólo funcionó el extremo de las líneas de 16 pulgadas porque en el extremo de la de 20 pulgadas los pétalos de la válvula quedaron abiertos. En efecto, dijo textualmente en su declaración en la actuación jurisdiccional que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas lo siguiente:

*"Respetando el tema de la fotografías y quien las toma se pudo haber interpretado para error por eso **me voy a la operación técnica de porqué digo que no operó ese acople cuando se activan por tensión lo que hace es liberar de la parte de 16 pulgadas totalmente el cilindro y en la parte de 20 libera solamente un cuarto del cilindro para que los pétalos bajen si miramos las fotos pueden observar de que **ese acople no liberó ese cuarto por eso sé que no funcionó los pétalos.**"** (Destacado fuera de texto).<sup>53</sup>*

En relación con el tema que nos ocupa es necesario resaltar además que fueron dichos funcionarios los que además equivocadamente señalaron en dicha actuación que las válvulas eran "libres de mantenimiento", dando a entender que la válvula no requería mantenimiento sino hasta que se activara el mecanismo de desacople en una emergencia. Nada más equivocado. Cito textualmente lo que señaló en este sentido el Jefe de Operaciones del Terminal en su declaración en la Capitanía:

*"Quiero aclarar que el fabricante da certificación de construcción de los elementos y para la labor que fue construido no obstante deja muy claro que **el acople es libre de mantenimiento y que este se le debe realizar cada tres años una vez que se haya activado**" (El resaltado es nuestro).<sup>54</sup>*

Tal y como se probará oportunamente, NO es cierto que el equipo sea "libre de mantenimiento" o que tal mantenimiento se deba realizar solo después de la activación del desacople en una emergencia. En efecto, el fabricante de la válvula recomienda un mantenimiento rutinario de cada 3 a 5 años, no obstante lo cual Ocesa decidió no realizar el respectivo mantenimiento sobre la idea equivocada de considerar que este sólo se debía hacer después de la activación del mecanismo.

Sumado a lo anterior, es importante señalar que conforme lo manifestado por el Cargo Loading Master de Ocesa en su declaración ante la Capitanía de Puerto de Coveñas la tripulación del buque obró de manera idónea: En efecto, contestó a la siguiente pregunta así: *"PREGUNTADO: Considera usted que el capitán y la tripulación del buque respondieron de manera idónea ante la emergencia? CONTESTO: Hasta mi presencia en el puente donde escuche las instrucciones del alistamiento de máquinas y las siguientes instrucciones de las que me percaté en las grabaciones y las que escuche directamente*

---

<sup>53</sup> Anexo No. 7, página 15

<sup>54</sup> Anexo No. 7, página 15

por mi radio dadas al piloto y por el capitán estoy seguro que fueron las idóneas." (destacado fuera del texto)<sup>55</sup>

89

Queda entonces claro que las únicas causas reales del derrame fueron la falta de activación del mecanismo de la válvula presente en la manguera número tres del terminal TLU2, y la inadecuada atención de la emergencia de los funcionarios del Terminal, encargados del proceso de cargue, situación del todo atribuible a Ocesa. Así las cosas, no existe nexo de causalidad alguno entre la conducta del buque y/o su tripulación con el derrame ocurrido el día 20 de julio de 2014.

## 5.2. EXISTENCIA DE UN EXIMIENTE DE RESPONSABILIDAD - CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA

El artículo 2347 del Código Civil establece la responsabilidad extracontractual por el hecho propio así: *"Responsabilidad por el hecho propio y de las personas a cargo. Toda persona es responsable, no sólo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado.(...) Pero cesará la responsabilidad de tales personas, si con la autoridad y el cuidado que su respectiva calidad les confiere y prescribe, no hubieren podido impedir el hecho."*

El Consejo de Estado afirmó que su configuración requiere la participación determinante de la víctima en la producción del daño al sostener:

*"Sobre el punto conviene traer a colación que la culpa exclusiva de la víctima se refiere a que su participación sea determinante en la producción del daño, es decir que tenga entidad suficiente para imposibilitar la imputación a la demandada y debe ser probada por quien la invoca (...)"*<sup>56</sup>

Así, cuando se demuestra que el daño alegado ocurrió como consecuencia exclusiva del actuar de la víctima no puede ser imputado al demandado, es decir cuando quienes solicitan la reparación del daño no obran *"de la manera que les era jurídicamente exigible"*<sup>57</sup>

De igual manera, la Corporación antes mencionada ha señalado, que este eximiente de responsabilidad, proviene de aquella máxima del derecho conforme la cual *"nadie puede sacar provecho o ventaja de su propia culpa o torpeza"*<sup>58</sup>

En el caso que nos ocupa se presenta una verdadera culpa exclusiva de la víctima ya que la actitud negligente del personal de Ocesa, es la verdadera causa del daño cuya reparación se pretende en este proceso. Como se demostrará a lo largo del proceso y como se advierte de las pruebas documentales que se acompañan con la presente contestación, es claro que los funcionarios de Ocesa, entre otras conductas censurables, no suspendieron a tiempo el cargue del buque tanque y, además equivocadamente consideraron que no debían realizar mantenimiento a las válvulas mientras estas no "se hubieran activado", lo cual evidencia un actuar claramente negligente de parte de la demandada.

En efecto, conforme se puede deducir de la contestación de los hechos, la falla en el funcionamiento de la válvula Gall Thomson, que se encuentra en las mangueras a través

<sup>55</sup> Anexo No. 6, página 42

<sup>56</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 30 de mayo de 2019, Exp. No. 58491, C.P.: Martha Nubia Velásquez Rico

<sup>57</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 19 de junio de 2013, Exp. No. 27123, C.P.: Olga Melida Valle de la Hoz

<sup>58</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 14 de junio de 2019, Exp. No. 47985, C.P.: Carlos Alberto Zambrano

de las cuales Ocesa carga el crudo al buque, y cuyo mantenimiento correspondía a la aquí demandante, en concurrencia con el retardo en las órdenes del personal de Ocesa dirigidas a detener el cargue ante las condiciones climáticas adversas, son las causas determinantes de los perjuicios que aquí se reclaman de ahí que no sea posible imputarlos a la demandada.

90

Vale la pena mencionar, que estas son causas determinantes del daño toda vez que ese mismo día otros buques se encontraban realizando a la misma hora operaciones de cargue de crudo, en la misma terminal y ante las mismas condiciones climáticas sin que ninguno de ellos hubiese presentado siniestro alguno.

Así mismo, sumado a la conducta negligente ya señalada, es claro que a quien se debe atribuir el hecho causante del derrame de crudo, es a quien ostentaba la condición de custodio o guardián del elemento que causó el daño, valga decir, de la válvula Gall Thomson ubicada en la manguera número tres del terminal marítimo. Sobre el concepto de "guardián" de la actividad, ha dicho la Corte Suprema de Justicia lo siguiente:

*"Suficientemente decantado se encuentra el concepto de "guardián", desarrollado por la Jurisprudencia con el propósito de determinar a quién corresponde trasladar las consecuencias nocivas que ha producido un hecho ilícito en el que intervienen cosas animadas o inanimadas, y, particularmente, de los daños que se producen como consecuencia de la ejecución de actividades peligrosas. Al respecto tiene averiguado la jurisprudencia de esta Sala que "sin duda la responsabilidad en estudio recae en el guardián material de la actividad causante del daño, **es decir la persona física o moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho no se encontrare imposibilitado para ejercitar ese poder...**"<sup>59</sup> (destacado fuera de texto).*

Es necesario concluir que fue justamente Ocesa, como guardián del elemento presente en el terminal marítimo con el que se causó el daño, quien debe además por esta sola razón soportar las consecuencias adversas del mal funcionamiento del equipo respectivo que, como ya se dijo, fue uno de los elementos determinantes para el derrame del crudo.

Resalto en relación con este punto que la propia demandante ha sostenido (tanto en la Capitanía de Puerto como en la actuación administrativa sancionatoria adelantada por la ANLA) que el viento presente en el lugar que terminó siendo determinante para la desconexión de emergencia de las mangueras constituyó una verdadera fuerza mayor. Pretende dejar de lado, sin embargo, que en el momento de la desconexión (todo lo cual está previsto para atender la emergencia sin novedades que lamentar) falló la válvula Gall Thomson que habían instalado en la manguera número tres, falla que como ha quedado visto, solo puede ser atribuible al terminal que, como guardián del elemento, está llamado a responder por los daños que puedan sobrevenir por su mal funcionamiento.

De otro lado, si en gracia de discusión se analiza lo pedido por el demandante al margen de las consideraciones precedentes, lo cierto es que el reclamo de perjuicios, presentes y/o futuros, también pierde su fundamento jurídico por falta del necesario nexo de causalidad si se tiene en cuenta que Ocesa fue sancionado por la autoridad ambiental, esto es, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) por no responder adecuadamente al incidente del derrame ocurrido el 20 de julio de 2014.

En efecto, como ya se señaló, Ocesa fue investigada por la Agencia Nacional de Licencias Ambientales - ANLA en procedimiento investigativo sancionatorio abierto por "...no implementar adecuada y oportunamente el Plan operativo del Plan de Contingencias Contra Derrames de Hidrocarburos Derivados y Sustancias Nocivas en

<sup>59</sup> Corte Suprema de Justicia, Sentencia del 13 de mayo de 2008, MP. Cesar Julio Valencia Copete.

Aguas Marinas, Fluviales y Lacustres - PNC para la atención del derrame de hidrocarburos ocurrido el 20 de julio de 2014 durante la actividad de cargue del buque tanque Eurochampion en la monoboya TLU2...".<sup>60</sup> Dicha investigación culminó con la expedición de la Resolución 547 de 27 de mayo de 2016 (conocida por la demandante al momento de interponer la presente acción), con la imposición de una sanción consistente en multa por considerar que se configuró el cargo único atrás referido. Cabe aclarar que si bien la anterior resolución fue objeto de recurso de reposición, tal decisión fue confirmada mediante Resolución 687 de 15 de junio de 2017.

91

Ocensa en el proceso sancionatorio señalado, expresamente invocó en sus descargos que del incidente no se habían derivado consecuencias negativas o adversas para el medio ambiente marino, es decir, que no había habido contaminación alguna, en los siguientes términos: "...De lo anterior se sigue que, la adecuada y, ante todo, oportuna y eficiente implementación del PDC se verifica por la **ausencia de impacto reflejada en la no presencia de hidrocarburos u otra sustancia contaminante**, razón por la cual debe determinarse la inexistencia de la conducta procediendo a la declaración de ausencia de responsabilidad en el acto que ponga fin a la actuación administrativa sancionadora iniciada por la ANLA" (destacado fuera de texto).<sup>61</sup>

Así las cosas, cualquier potencial contaminación, pago de perjuicios a terceros derivados del incidente, o en general, cualquier situación patrimonial adversa que se pretenda derivar por parte de Ocensa en virtud del evento referido, pierde claramente sustento si se tiene en cuenta que, además de lo ya señalado sobre la causa eficiente y real del evento, tal sociedad fue la que recibió una sanción por parte del Estado colombiano, como quiera que la Autoridad Ambiental Nacional consideró que ella no reaccionó adecuadamente al incidente, lo que permite reiterar que cualquier situación adversa habría tenido origen en su propia culpa, por lo que ella debe soportar los perjuicios que se deriven del evento.

### 5.3. COBRO DE LO NO DEBIDO

Las pretensiones de la demanda apuntan, en primera instancia, a que el Honorable Tribunal Administrativo de Bolívar declare civilmente responsable a Caribbsa en su condición de agente marítimo del buque tanque Eurochampion 2004 "por los daños y perjuicios, actuales o futuros irrogados a Ocensa con motivo del vertimiento de crudo ocurrido el 20 de julio de 2014". Consecuencialmente solicita que se condene a Caribbsa a pagar la totalidad de los supuestos perjuicios sufridos y que sufra Ocensa con ocasión del incidente, a más de los pagos hechos por ella en virtud de supuestas transacciones.

Solicita igualmente que "en el evento en que OCENSA fuere encontrado responsable civil y solidariamente del incidente ocurrido el 20 de julio frente a las indemnizaciones o reparaciones pretendidas por terceros afectados dentro del trámite de investigación que cursa ante la Capitanía de Puerto de Coveñas o dentro del proceso de acción de grupo (...) o dentro de cualquier proceso promovido en contra de OCENSA" se declare que Caribbsa deberá "asumir" dichos pagos siempre que sean "asumidos por OCENSA".

Lo anterior apunta a la declaratoria de responsabilidad de mi mandante por el incidente ocurrido el 20 de julio de 2014 y/o que se la condene a "asumir" los pagos que Ocensa efectuó, haga o tenga que hacer a terceras personas con ocasión de dicho incidente.

Pierde de vista Ocensa que mal puede reclamar la declaratoria de dicha responsabilidad pues no puede pretender que otro pague lo que a ella le corresponde asumir en virtud de haber sido la causante del derrame y de cualquier evento contaminante ocurrido como consecuencia del mismo (lo que, en aras de la brevedad no se repite sino que se remite

<sup>60</sup> Anexo No. 17, página 2

<sup>61</sup> Anexo No. 17, página 10

integralmente al desarrollo de la excepción inmediatamente anterior). Es decir, pretende la demandante dejar de lado que son sus propios funcionarios los que han dicho en la investigación jurisdiccional surtida ante la Capitanía de Puerto que la válvula Gall Thomson no funcionó adecuadamente al desacoplarse (al no cerrarse los pétalos de uno de los extremos de la válvula de la manguera número 3) lo que fue la causa eficiente el derrame. Igualmente pretende dejar de lado que fue sancionada por la Autoridad Ambiental por no haber atendido debidamente el incidente.

92

Resulta contrario a la ley que quien sea condenado solidariamente -si ese fuera el caso de acuerdo con lo pretendido por el demandante- pretenda que su eventual codeudor solidario "asuma" en forma íntegra la eventual acreencia a cargo de los deudores solidarios. Este pedido desconoce claramente los principios básicos de la solidaridad como está prevista en el ordenamiento civil colombiano, en tanto que según lo indicado en el artículo 1579 del Código Civil "*El deudor solidario **que ha pagado la deuda o la ha extinguido por alguno de los medios equivalentes al pago, queda subrogado en la acción del acreedor con todos sus privilegios y seguridades, pero limitada respecto de cada uno de los codeudores a la parte o cuota que tenga este codeudor en la deuda***" (destacado fuera de texto).

En este sentido cabe destacar que de un lado, es el deudor solidario que ha pagado efectivamente la deuda el que tendría el derecho de buscar del otro deudor un eventual pago, y de otro, que lo que podría pretender recaudar de tal otro deudor sería solo **la parte proporcional** que a este le correspondiera eventualmente (y por supuesto no del total de la deuda, ya que ello implicaría virtualmente desconocer la condena solidaria que habría sido en tal caso impuesta a ambos deudores). Nótese además a este respecto que no existe en este momento condena alguna solidaria en relación con el incidente ocurrido el 20 de julio de 2014 y que se reitera que la responsabilidad del incidente ocurrido el 20 de julio de 2014 es exclusivamente de Ocesa.

Así las cosas, conceder lo pretendido no sería más que permitir a Ocesa enriquecerse injustificadamente ya que al solicitar en el marco de la presente actuación la declaratoria de responsabilidad de un tercero, o alternativamente solicitar que este "asuma" lo que ella pagó, pague o llegue a pagar por un incidente causado por ella, se estaría desconociendo la regla general de responsabilidad civil según la cual quien causa el daño debe soportar las consecuencias patrimoniales adversas derivadas del incidente.

#### **5.4. PRECLUSIÓN DE LA OPORTUNIDAD LEGAL PARA SOLICITAR PERJUICIOS EN LA INSTANCIA PERTINENTE**

Tal y como se dijo al explicar las excepciones previas, en el presente caso lo que debe evidenciar el Honorable Tribunal Administrativo del Bolívar es que la demandante pretende con esta acción revivir una oportunidad procesal que dejó pasar en el trámite jurisdiccional seguido ante la Capitanía de Puerto de Coveñas. En efecto, de acuerdo con lo previsto por el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984 se exige que se presente por parte de quien pretenda intervenir en la investigación, bien por citación de la capitanía o porque se considere "interesado", un escrito contentivo, entre otras cosas, de "las pretensiones que tenga".

Señala expresamente la norma en comento que:

*"5. Los llamados a intervenir, así como los demás interesados, **deberán presentar en esta audiencia, o en la primera audiencia en que ellos participen**, un escrito en donde indicarán lo siguiente:*

*a. Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado;*

*b. Lo que pretende demostrar dentro de la **investigación expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga**;*

- c. Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones;
- d. Los fundamentos de derecho que invoque;
- e. Las pruebas acompañadas que pretende hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto;
- f. La dirección de la oficina o habitación donde él o el representante o representado recibirán notificaciones personales;
- g. La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables o interesados y los demás aspectos que considere pertinentes" (destacado fuera de texto).

93

Es absolutamente claro entonces que la norma en comento **exige** a las partes en el procedimiento marítimo (al utilizar la expresión "deberán" y no, por ejemplo "podrán"), presentar un escrito señalando de manera clara las "pretensiones", incluyendo, por supuesto, como es lógico cualquier pretensión de orden patrimonial que pueda tenerse.

En el presente caso, lo que ha quedado en evidencia entonces, es que Ocesa en el momento procesal oportuno renunció voluntariamente a esa posibilidad pues en el escrito no se incluyeron pretensiones patrimoniales y adicionalmente en la primera audiencia se manifestó claramente a través de apoderado que no tenía pretensiones de orden patrimonial derivado del incidente. En efecto, señaló únicamente como pretensiones las siguientes:

#### "PRETENSIONES

*En la presente investigación pretendemos demostrar:*

*Que la causa del incidente se debió a un fenómeno temporal extraordinario, súbito e intempestivo.*

*Que Ocesa actuó de manera diligente ordenando las medidas de seguridad correspondientes.*

*Que Ocesa actuó con diligencia, ordenó las medidas previas, concurrentes y posteriores a la situación de emergencia.*

*Que todas las acciones adelantadas en el desarrollo del Plan de Contingencia de la empresa tuvieron un resultado eficaz y útil.*

*Que no se desconocieron normas o reglamentos que rigen las actividades marítimas".*

Nótese entonces que lo que pretendió la ahora demandante en su momento fue que se efectuaran unas declaraciones tendientes a demostrar que no se había tenido responsabilidad en el evento por haber sido este causado por una fuerza mayor. Esta situación hace entonces evidente que Ocesa dejó pasar la oportunidad legal para pedir perjuicios en la actuación surtida ante la Capitanía de Puerto -que es la llamada a establecer la causa del incidente de acuerdo con la Ley colombiana- y ahora busca iniciar una nueva actuación procesal para reabrir o "revivir" una oportunidad para reclamar perjuicios que dejó pasar.

Es claro además que no se trató de un acto involuntario fue un acto deliberado de Ocesa, porque conocía muy bien la causa del derrame. En los hechos del escrito a que nos venimos refiriendo, Ocesa manifestó:

*"No obstante todas las medidas preventivas y de seguridad adoptadas por Ocesa antes y durante la emergencia causada por estos factores climatológicos extremos, se produjo la fuga de una parte del crudo que se encontraba en las mangueras de cargue, que se ha calculado en 69 barriles" (el resaltado es nuestro).*

Se destaca de lo transcrito que Ocesa tuvo claro desde el principio de la investigación que el derrame se había producido por una fuga de crudo de las mangueras de la TLU2.



Es precisamente por lo anterior que se solicita se denieguen las pretensiones de la demanda por cuanto las mismas apuntan, desde esta perspectiva, a reabrir una oportunidad procesal para pedir perjuicios que el demandante dejó pasar en la oportunidad prevista en la ley.

94

#### **5.5. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA**

Se configura la presente excepción porque la demandante pretende derivar del incidente ocurrido el 20 de julio de 2014 supuestos daños a ella causados, bien directamente, bien por reconocimientos que ha hecho, que ha debido o tendría que hacer a terceros y/o la eventual afectación ambiental supuestamente ocurrida a partir del derrame de crudo tantas veces aludido.

Sin embargo, es la propia actora la que ha aclarado en diversas oportunidades (valga revisar tan solo el hecho 26 de la demanda o las aseveraciones de Ocenca en el marco del trámite de investigación administrativo sancionatorio iniciado por la ANLA) que NO hubo una afectación ambiental como consecuencia de los hechos. No se entiende entonces cómo o por qué razón pudo entonces haber hecho pago alguno a terceros supuestamente con fundamento en los hechos ocurridos el 20 de julio de 2014. Así las cosas, resulta necesario señalar que la demandante carece de toda legitimación para ahora pretender derivar de tal situación perjuicio alguno para ella que deba ser reparado por el demandado (particularmente si se tiene en cuenta que es ella misma la que contradictoriamente reconoce que no hubo una lesión o afectación como consecuencia del incidente).

Sobre el particular se llama la atención del Despacho en el sentido de poner de presente que cualquier pago que haya hecho a terceros, o costo o gasto en que haya debido incurrir la actora con ocasión del incidente, deviene naturalmente de haber sido la causante del evento del derrame y, de otro, se trataría de situaciones que no le son atribuibles a mi mandante pues, como lo ha reconocido la demandante, no hubo contaminación ambiental derivada del incidente analizado (luego dichos pagos necesariamente deberían haber obedecido a otras situaciones que mi mandante desconoce o al mero arbitrio de la demandante).

Por lo anterior, es claro que carece entonces de legitimación en la causa la demandante al pretender recobrar tales valores (costos o gastos, o lo pagado a terceros, o lo que tuviese que llegar a pagar a terceros) por las razones ya aducidas.

#### **5.6. GENÉRICA**

Invoco como excepción de fondo también la excepción genérica para que el Honorable Tribunal Administrativo de Bolívar declare probada cualquier otra excepción que se evidencie en el curso del proceso y que dé cuenta de la inexistencia de responsabilidad por parte mi mandante.

### **VI. PRONUNCIAMIENTO FRENTE AL DENOMINADO JURAMENTO ESTIMATORIO**

#### **6.1. IMPROCEDENCIA DEL JURAMENTO ESTIMATORIO EN LA JURISDICCIÓN CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA**

El Consejo de Estado se ha pronunciado sobre los requisitos de la demanda presentada ante la jurisdicción contencioso administrativa, y respecto de la estimación razonada de la cuantía como uno de sus elementos, así:

95  
"En la jurisdicción ordinaria el juramento, además de fijar el monto de la pretensión indemnizatoria, se tiene como la estimación razonada de la cuantía, cuando esta se requiera. No así en materia contenciosa administrativa, tratándose del patrimonio público y dado los límites que al respecto se le imponen a la confesión, ningún efecto en términos de economía procesal derivaría de imponer a las partes la fijación del monto indemnizatorio, de tal manera que se contempla como la estimación razonada de la cuantía, siempre y cuando se requiera para la determinación de la competencia, así como también se tiene como medio de prueba de los perjuicios reclamados y no como un elemento esencial de la demanda en forma.

(...)

**El juramento estimatorio no se hace exigible en la jurisdicción de lo contencioso administrativo.** Debe recordarse que las normas que imponen el juramento estimatorio rigen para los procesos que se tramitan ante la jurisdicción ordinaria, con regulación expresa en cuanto a su trámite en los artículos 82, 90, 96 y 97 del C.G.P. Siendo así se precisa que esta excepción no está llamada a prosperar, toda vez que el juramento estimatorio no es un requisito de la demanda para acceder a la jurisdicción contenciosa administrativa. En esta materia, debido a que los requisitos de la demanda fueron establecidos expresamente en el artículo 162 del C.P.A.C.A., no procede acudir al C.G.P., por lo que se confirmará la decisión del a quo máxime cuando de la revisión de los requisitos, se encuentra su acreditación."

Ahora bien, no obstante lo anterior y teniendo en cuenta que en la demanda se presentó juramento estimatorio en los términos del Código General del Proceso, procedo a efectuar la correspondiente objeción a efectos de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 206 del C.G.P. se pasa a explicar razonadamente la inexactitud que se le atribuye a la estimación, como sigue.

## 6.2. OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

En los términos del artículo 206 del Código General del Proceso del Proceso, se objeta la estimación de perjuicios que ha presentado bajo juramento la parte demandante, en primer lugar, porque los perjuicios solicitados y su cuantía no cumplen con los requisitos establecidos por el Consejo de Estado para la existencia de un daño reparable.

Se ha entendido por daño antijurídico la lesión de un interés legítimo: "Al respecto, esta Corporación ha precisado que, aunque el ordenamiento jurídico no prevé una definición de daño antijurídico, este hace referencia a "la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho"<sup>62</sup>.

En este mismo sentido el órgano de cierre de la jurisdicción contencioso administrativa definió el daño antijurídico como "la lesión patrimonial o extra-patrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar"<sup>63</sup>.

Se tiene entonces que el daño debe tener el carácter de antijurídico, debe ser cierto y debe estar debidamente acreditado en el proceso. En este sentido se ha pronunciado también el alto tribunal al señalar: "Al tenor de lo dispuesto en el artículo 90 Superior al que antes se hizo referencia, el Estado debe responder por todo daño antijurídico que le sea imputable, causado por la acción u omisión de las autoridades públicas, de manera que lo exigido en la norma no es solo la existencia de un **daño, entendido éste como un**

<sup>62</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia 13 de noviembre de 2014, Exp No. 34491, C.P.: Stella Conto Díaz del Castillo

<sup>63</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 26 de febrero de 2015, Exp. No. 30579, C.P. Olga Melida Valle de la Hoz.

**menoscabo, afectación o lesión de un bien, sino que además se requiere que éste sea antijurídico, es decir, aquel que no se tiene la obligación de padecer y que es contrario a derecho, que vulnera el ordenamiento jurídico y con ello lesiona los bienes e intereses jurídicamente protegidos.(...) Para que el daño antijurídico pueda ser indemnizado debe ser cierto y estar plenamente acreditado, carga procesal que le incumbe a la parte demandante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 177 del C.P.C.**<sup>64</sup> (Negrillas fuera del texto).

96

Sobre los requisitos para que el daño pueda ser reparado se ha afirmado lo siguiente: *“para que un daño sea antijurídico y, por ende, indemnizable, es indispensable verificar ex ante la configuración de los elementos que lo estructuran, es decir, que sea cierto, actual, real, determinado o determinable y protegido jurídicamente. En síntesis, estos elementos parten de la premisa según la cual, la antijuridicidad del daño no se concreta solo con la verificación de la lesión de un derecho o de un interés legítimo, sino con los efectos derivados de la lesión que inciden en el ámbito patrimonial o extrapatrimonial, los cuales son injustamente padecidos por la víctima.”*<sup>65</sup>

En reciente providencia, el Consejo de Estado afirmó que el daño no puede ser eventual ni hipotético: *“El primer elemento que se debe observar en el análisis de la responsabilidad Estatal es la existencia del daño, el cual, además, debe ser antijurídico, toda vez que, como lo ha reiterado la jurisprudencia de esta Sala, “sin daño no hay responsabilidad” y solo ante su acreditación hay lugar a explorar la posibilidad de imputación del mismo al Estado. (...) Como ya lo ha precisado esta Sala de Subsección respecto del daño, este debe ser cierto; es decir, ‘no puede ser eventual, hipotético, fundado en suposiciones o conjeturas’.”*<sup>66</sup>

De la jurisprudencia citada queda claro que para que exista el deber de reparar el daño éste debe ser cierto, actual, real, determinado o determinable, al igual que los perjuicios que de él se derivan.

Los perjuicios reclamados en la demanda formulada por Ocesa no cumplen con los requisitos esbozados por la jurisprudencia del Consejo de Estado, pues se trata en algunos casos de daños que no pueden ser indemnizados toda vez que no guardan relación directa con las acciones de la demandada, es decir no son imputables a esta; y en otros casos bien sea porque se trata de perjuicios eventuales e hipotéticos con cuantía desconocida, o porque la cuantía señalada por la parte demandante no está debidamente acreditada.

En efecto, los costos logísticos de atención del incidente, la asistencia y servicios técnicos, el arriendo maquinaria y equipo, los gastos de mantenimiento, los materiales, combustibles y lubricantes y los honorarios profesionales de abogados, no son perjuicios que provengan de un daño causado por la demandada, pues como se indicó en las excepciones de fondo, el actuar de la demandada se ajustó a lo que le era jurídicamente exigible, y el daño se produjo como consecuencia de las acciones, omisiones y retrasos de la propia víctima.

Así mismo, las transacciones y acuerdos que ha celebrado Ocesa con presuntos reclamantes sin la intervención de mi representada, tampoco pueden considerarse como perjuicios que puedan ser objeto de indemnización. En efecto, se trata de pagos hechos por la mera liberalidad de Ocesa pues la Capitanía de Puerto de Coveñas ni siquiera ha determinado el responsable del evento objeto de la investigación jurisdiccional que

<sup>64</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 12 de noviembre de 2014, Exp. No.: 31316, C.P.: Olga Melida Valle de la Hoz.

<sup>65</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 29 de agosto de 2014, Exp. No.: 31190, C.P.: Ramiro De Jesús Pazos Guerrero.

<sup>66</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 19 de mayo de 2019, Exp. No.: 31190, C.P.: Martha Nubia Velásquez Rico

actualmente adelanta y a la que tantas veces se ha hecho referencia a lo largo del presente escrito.

En relación con estos últimos conceptos se recalca que si Ocesa no ha sido condenada por el derrame ocurrido el 20 de julio de 2014 y ella considera que no es responsable, no se entiende la razón por la que procedió a celebrar transacciones con terceras personas y menos aún cuando ella manifestó que a lo sumo el derrame habría sido de 69 barriles y que tal derrame no produjo daño ambiental alguno. Se pregunta entonces la razón por la que habría pagado sumas como las indicadas en las pretensiones a título de transacciones, cuando ellas carecen en un todo de razonabilidad en relación con un daño que además Ocesa manifiesta que no se produjo.

97

Esta objeción encuentra sustento, además, en la ilegitimidad y la improcedencia de la demanda formulada por la parte activa, lo cual encuentra suficiente y sólido respaldo en las argumentaciones y excepciones que se dejan expuestas en defensa de los derechos e intereses de Caribbsa, de manera que no podrán prosperar o estimarse las pretensiones de la demanda, máxime si se tiene presente que en este caso, los daños y perjuicios que alegan se produjeron por su propia culpa.

En consecuencia, esta objeción afecta la totalidad del monto estimado bajo juramento por la parte demandante, y de desestimarse las pretensiones deberán decretarse y liquidarse, a favor de mi mandante y a cargo de la demandante, las sumas correspondientes a costas, incluidas las agencias en derecho.

## **VII. FUNDAMENTOS DE DERECHO**

Artículos 104 y 161 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, así como las normas sustantivas cuya cita se realiza en la presente contestación y todas aquellas que puedan dar fundamento a los argumentos expuestos en las excepciones de fondo.

## **VIII. PRUEBAS**

Manifestando desde ya interés en las pruebas que sean o puedan llegar a ser aportadas y/o solicitadas por la parte actora, solicito se decreten, practiquen y tengan como pruebas las siguientes:

### **8.1. DOCUMENTALES**

- 8.1.1. Copia del auto de apertura de la investigación jurisdiccional que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas por el siniestro marítimo de contaminación, durante la maniobra de cargue del buque tanque Eurochampion 2004, fechado el 21 de julio de 2014.
- 8.1.2. Copia del memorial que presentó Ocesa el día 30 de julio de 2014 a la Capitanía de Puerto de Coveñas en la investigación mencionada en el punto anterior, con sus anexos y con la respectiva traducción oficial de un documento de uno de tales anexos que se presentó en inglés.
- 8.1.3. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos hemos venido refiriendo el día 24 de julio de 2014. En esta audiencia se recibieron las declaraciones del Capitán señor Kapoor Youvraj, el Primer Oficial señor Charanpal

Singh y el Segundo Oficial señor Harvinder Singh todos del buque tanque Eurochampion 2004, junto con sus anexos y la traducción oficial de aquellos documentos que fueron presentados en inglés.

97

- 8.1.4. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 29 de julio de 2014. En esta audiencia se recibieron las declaraciones de (i) el Piloto Práctico que se encontraba a bordo del buque tanque Eurochampion 2004 el 20 de julio de 2014, durante la maniobra de cargue, señor Gabriel Reina Corzo, (ii) el representante legal de la sociedad Pilcar Ltda., Rafael Lara Herrera, (iii) el Capitán del remolcador Capidahl, señor José Ángel Soto Gómez, (iv) el Capitán del remolcador Carex, señor Francisco Manuel López Díaz y (v) el Cargo Loading Master que se encontraba a bordo del buque tanque Eurochampion 2004, el 20 de julio de 2014, señor Fabian Ildelfonso Vidal Anaya, junto con sus anexos y la traducción oficial de aquellos documentos que fueron presentados en inglés.
- 8.1.5. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo los días 19, 20 y 21 de agosto de 2014. En esta audiencia se recibieron las declaraciones de (i) el Gerente Encargado del Terminal Marítimo de Ocesa, el señor Juan Diego Colonia Ospina, (ii) el Jefe de Operaciones del Terminal señor José Miguel Becerra Daza, (iii) el Operador del Cuarto de Control del Terminal señor Jorge Eliecer Quintero Ardila, (iv) el Perito de Contaminación que se encontraba a bordo del buque tanque Eurochampion 2004, el 20 de julio de 2014, señor Carlos Julio Toca Bello, (v) el representante de la agencia marítima Caribbsa que se encontraba a bordo del buque tanque Eurochampion 2004, el 20 de julio de 2014, señor José David Roldán Piedrahita. Se presentan los documentos que se encuentran anexos a la minuta de la audiencia.
- 8.1.6. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 8 de septiembre de 2014. En esta audiencia se recibieron las declaraciones de (i) el representante legal de la agencia marítima Caribbsa señor Edgar Gerardo Perdomo Venegas y (ii) el representante legal de Intertug S.A. señor Luis Eduardo Castiblanco Weisner.
- 8.1.7. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 9 de septiembre de 2014. En esta audiencia se recibió la declaración del Piloto Práctico Carlos Jorge Dahl Pareja, que se encontraba a bordo del buque tanque Naticina, que se encontraba cargando crudo en la TLU1 el 20 de julio de 2014, cuando sobrevino el temporal.
- 8.1.8. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 10 de septiembre de 2014. En esta audiencia se recibieron las declaraciones de (i) el Jefe de Mantenimiento On y Off Shore de Ocesa señor Jesús Danilo Saldaña Montero y (ii) el Director de Responsabilidad Integral de Ocesa señor Fernando Alberto Flechas Hernández.
- 8.1.9. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 11 de septiembre de 2014. En esta audiencia se recibió la declaración del supervisor de conectores de la empresa Conectar S.A.S. señor Manuel Esteban Osorio Guevara.
- 8.1.10. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 23 de septiembre de 2014. En esta audiencia se recibió la declaración de la Jefe de Ingeniería de Transporte de Ocesa señora Diana Cristina Giraldo Aristizábal. Se presentan los documentos que se encuentran anexos a la minuta de la audiencia.

- 8.1.11. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 22 de septiembre de 2015. En esta audiencia se recibió la declaración del Gerente del Terminal Marítimo del Oleoducto Central S.A. Ocesa señor Januario Barbosa Rivera.
- 8.1.12. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 23 de septiembre de 2015. En esta audiencia se recibió la declaración de (i) el Supervisor de Operaciones de Inspectorate señor Oscar Eduardo Trujillo Ruíz y (ii) el buzo del Departamento de Buceo y Salvamento señor Rino Jesús Palacio Mendoza.
- 8.1.13. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 10 de mayo de 2016. En esta audiencia se recibió la declaración del Director de Operaciones del Oleoducto Central S.A. Ocesa señor Hernán Bedoya Bonilla.
- 8.1.14. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 11 de mayo de 2016. En esta audiencia se recibió la declaración del cargo Loading Master del Oleoducto Central S.A. señor Gabriel Antonio Mesa Marique.
- 8.1.15. Copia de la continuación de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 12 de mayo de 2016. En esta audiencia se recibió la declaración del Perito de Contaminación señor Miguel Enrique Rozo Torres, que se encontraba en el buque taque Naticina que estaba siendo cargado el 20 de julio de 2014 en la TLU1, cuando sobrevino el temporal.
- 8.1.16. Copia de la resolución 545 del 27 de mayo de 2016, expedida por la ANLA, por medio de la cual se impone una sanción ambiental a Ocesa y se toman otras determinaciones.
- 8.1.17. Copia de la resolución 687 expedida el 15 de junio de 2017 por la ANLA, por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto contra la resolución No. 0545 del 27 de mayo de 2016.
- 8.1.18. Copia del permiso de operación del remolcador Carex, expedido por la Dirección General Marítima, el día 15 de noviembre de 2013.
- 8.1.19. Copia del Certificado de matrícula del remolcador Carex, expedido el 1 de enero de 1985 por la Dirección General Marítima.
- 8.1.20. Copia del certificado de Bollard pull del remolcador Carex, expedido por SAC el día 8 de marzo de 2013.
- 8.1.21. Copia del permiso de operación del remolcador Capidahl, expedido por la Dirección General Marítima, el día 17 de octubre de 2013.
- 8.1.22. Copia del Certificado de matrícula del remolcador Capidahl, expedido el 1 de julio de 2009, por la Dirección General Marítima.
- 8.1.23. Copia del certificado de Bollard pull del remolcador Capidahl, expedido por Lloyd's Register el día 22 de agosto y 20 de noviembre de 2012.
- 8.1.24. Copia del Yellow Book que le fue entregado al Capitán del buque Tanque Eurochampion 2004 el día 20 de julio de 2014 por parte del CARGO LOADING MASTER junto con su traducción efectuada por traductor oficial.

99

- 8.1.25. Copia del Manual de Operaciones Off Shore de Ocesa, expedido el 17 de febrero de 2104.
- 8.1.26. Copia de la resolución 476, expedida el 8 de agosto de 1997 por la Superintendencia General de Puertos, que contiene el Reglamento de Operaciones de Ocesa.
- 8.1.27. Copia del Informe de inspección del cabo Hawser, efectuado en agosto de 2012.
- 8.1.28. Copia del Informe de Mantenimiento Mayor a los Spring de Mangueras Flotantes, efectuado en agosto de 2013, elaborado por Conectar S.A.S.
- 8.1.29. Copia del reporte del monitor del cuarto de control del cabo Hawser de la TLU2, del día 20 de julio de 2014 (3 folios) traducidos por traductor oficial.
- 8.1.30. Copia del informe del incidente ocurrido el 20 de julio de 2014, elaborado por la Superintendencia Delegada de Puerto de la Superintendencia de Puertos y Transporte el día 14 de octubre de 2014.
- 8.1.31. Copia del Concepto Técnico Tipo D, elaborado por Invemar, el 17 de octubre de 2014.
- 8.1.32. Copia del informe elaborado por la Contraloría General de la República en diciembre de 2014, sobre Los Derrames de Hidrocarburos Zona de Golfo de Morrosquillo.
- 8.1.33. Copia del documento elaborado por Ocesa que contiene las funciones del Cargo Loading Master.
- 8.1.34. Certificación expedida por la Capitanía de Puerto de Coveñas el día 16 de julio de 2019, en relación con el estado en que se encuentra la investigación jurisdiccional que adelanta esa entidad por los hechos ocurridos el 20 de julio de 2014.
- 8.1.35. Comunicación del Capitán de Puerto de Coveñas el 24 de marzo de 2015 a la Subdirectora de Evaluación y Seguimiento, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.
- 8.1.36. Comunicación del Capitán de Puerto de Coveñas el 9 de diciembre de 2014 dirigida a la Subdirectora de Evaluación y Seguimiento, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.
- 8.1.37. Comunicación emitida por el Capitán de Puerto de Coveñas el 30 de octubre de 2017 a la Alcaldía Municipal de San Antero Córdoba.
- 8.1.38. Copia del derecho de petición que se presentó a la Capitanía de Puerto de Coveñas el día 15 de julio de 2019, para solicitar el envío con destino al proceso que nos ocupa de los documentos que se relacionan en el punto 3 del presente acápite de pruebas.

## **8.2. DICTAMENES PERICIALES APORTADO POR LA PARTE DEMANDADA**

El artículo 212 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece:

“Artículo 212. Oportunidades probatorias. Para que sean apreciadas por el juez las pruebas deberán solicitarse, practicarse e incorporarse al proceso dentro de los términos y oportunidades señalados en este Código.

En primera instancia, son oportunidades para aportar o solicitar la práctica de pruebas: la demanda y su contestación; la reforma de la misma y su respuesta; la demanda de reconvencción y su contestación; las excepciones y la oposición a las mismas; y los incidentes y su respuesta, en este último evento circunscritas a la cuestión planteada.

**Las partes podrán presentar los dictámenes periciales necesarios para probar su derecho, o podrán solicitar la designación de perito, en las oportunidades probatorias anteriormente señaladas.” (Se destaca)**

En consecuencia, en ejercicio del derecho mencionado con la contestación se presentan dos dictámenes, que resultan conducentes pertinentes y útiles para probar las excepciones formuladas en la contestación, los cuales cumplen con los requisitos de procedencia de la prueba pericial consagrados en el artículo 219 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y el artículo 226 del Código General del Proceso.

Es precisamente con fundamento en lo anterior que se solicita se decrete y tenga como prueba los siguientes documentos que acompañan la presente contestación de demanda:

8.2.1. Dictamen pericial de parte sobre aspectos técnicos relacionados con el incidente ocurrido el día 20 de julio de 2014 en las instalaciones TLU-2 de Coveñas durante el cargue del buque tanque “EUROCHAMPION 2004” elaborado por el señor Francisco Hoyos, que versa sobre la totalidad de las actuaciones de las personas que intervinieron en los hechos que desencadenaron el derrame de crudo que se produjo el 20 de julio de 2014, cuando estaba siendo cargado el Buque Tanque Eurochampion 2004, y que tuvieron una incidencia en el mismo, sobre la ruptura del cabo Hawser, sobre el funcionamiento de las válvulas Gall Thomson y sobre su mantenimiento.

Anexo al dictamen se encuentran los documentos de que trata el artículo 219 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y el artículo 226 del Código General del Proceso.

8.2.2. Dictamen pericial “B/T Eurochampion 2004 Evaluación Técnico Ambiental” elaborado por el doctor Elliott Taylor, sobre la atención de la emergencia ocurrida el 20 de julio de 2014, sobre la potencial afectación de la zona y en general el análisis del impacto ambiental de la zona y del Golfo de Morrosquillo.

Anexo al dictamen se encuentran los documentos de que trata el artículo 219 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y artículo 226 del Código General del Proceso.

### **8.3. PRUEBAS TRASLADADAS**

El artículo 174 de la ley 1564 de 2012 establece la prueba trasladada, así:

“ARTÍCULO 174. PRUEBA TRASLADADA Y PRUEBA EXTRAPROCESAL. Las pruebas practicadas válidamente en un proceso podrán trasladarse a otro en copia y serán apreciadas sin más formalidades, siempre que en el proceso de origen se hubieren practicado a petición de la parte contra quien se aducen o con audiencia de ella. En caso contrario, deberá surtirse la contradicción en el proceso al que están destinadas. La misma regla se aplicará a las pruebas extraprocesales.

La valoración de las pruebas trasladadas o extraprocesales y la definición de sus consecuencias jurídicas corresponderán al juez ante quien se aduzcan.”



Conforme la norma citada, solicito que se trasladen las siguientes pruebas practicadas en la investigación que se adelanta en la Capitanía del Puerto de Coveñas y que se practicaron con audiencia de Ocenso, a este proceso en tanto que resultan conducentes, pertinentes y útiles pues versan sobre el recuento de los hechos del accidente ocurrido el 20 de julio de 2014, así como la intervención de los funcionarios y empleados de las partes de este proceso:

- 8.3.1. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos hemos venido refiriendo el día 24 de julio de 2014.
- 8.3.2. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 29 de julio de 2014.
- 8.3.3. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 19, 20 y 21 de agosto de 2014.
- 8.3.4. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 8 de septiembre de 2014.
- 8.3.5. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 9 de septiembre de 2014.
- 8.3.6. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 10 de septiembre de 2014.
- 8.3.7. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 11 de septiembre de 2014.
- 8.3.8. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 23 de septiembre de 2014.
- 8.3.9. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 22 de septiembre de 2015.
- 8.3.10. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 23 de septiembre de 2015.
- 8.3.11. Copia de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 10 de mayo de 2016.
- 8.3.12. Copia de la continuación de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 11 de mayo de 2016.
- 8.3.13. Copia de la continuación de la audiencia que se llevó a cabo en la investigación a que nos venimos refiriendo el día 12 de mayo de 2016.

Se anexa la solicitud del derecho de petición radicado en la Capitanía de Puerto de Coveñas el día 15 de julio de 2019, en el que se solicita la expedición de las copias de los documentos mencionados anteriormente, con destino al proceso que nos ocupa.

#### **8.4. EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS**

En aplicación del artículo 265 del Código General del Proceso solicito que Ocenso exhiba la totalidad de los documentos relacionados con el siniestro ocurrido el 20 de julio de 2014, con los hechos de la demanda y la respuesta a los mismos, y

103

aquellos documentos que den cuenta de la existencia, estado o condición de los equipos utilizados para el cargue de hidrocarburos en la TLU2, y de los informes, reportes e investigaciones adelantados por Ocesa o por terceros en relación con dicho incidente, bien se trate de archivos de la documentación física, mensajes de datos, archivos digitales y en general documentos con valor probatorio en relación con el incidente relacionado en la demanda.

A más de lo anterior, solicito que la exhibición se extienda a:

- 8.4.1. La factura de venta del cabo Hawser que se encontraba en uso en la TLU2 el día 20 de julio de 2014.
- 8.4.2. Especificaciones técnicas del cabo Hawser, incluida su resistencia.
- 8.4.3. Documento que da cuenta de la fecha de instalación del cabo Hawser que se encontraba en uso en la TLU2 del día 20 de julio de 2014.
- 8.4.4. Estudio preparado por Ocesa u ordenado por ella en relación con la periodicidad con la que se debía cambiar el cabo Hawser que se encontraba instalado en la monoboya TLU2 el día 20 de julio de 2004, elaborado en fecha anterior a ésta última fecha.
- 8.4.5. Documento que contenga la política de Ocesa sobre la adquisición de los cabos de amarre para TLU2.
- 8.4.6. Documento que contenga la política de Ocesa sobre almacenamiento de los cabos de amarre de repuesto para la TLU2.
- 8.4.7. Nota de entrega y recibo del cabo Hawser que estaba siendo utilizado en la TLU2 el 20 de julio de 2014.
- 8.4.8. Todos los documentos, informes y fotografías relacionados con la investigación y la prueba de la rotura del cabo hawser utilizado en la TLU2 el 20 de junio de 2014.
- 8.4.9. Informe de prueba forense y análisis de los cabos de control utilizados en la TLU2 en los últimos 5 años.
- 8.4.10. Cualquier documento relacionado con el análisis del de los cabo Hawser después de su retiro del servicio, incluyendo los análisis del que se rompió el 20 de julio de 2014.
- 8.4.11. Detalles y certificación del grillete fusible utilizado en el TLU2 el 20 de julio de 2014.
- 8.4.12. Factura de venta de la válvula Gall Thomson que se encontraba instalada en la manguera número 3 de la TLU2 el día 20 de julio de 2014.
- 8.4.13. La garantía que extendió el fabricante de la válvula Gall Thomson que se encontraba instalada en la manguera número 3 de la TLU2 el día 20 de julio de 2014.
- 8.4.14. Documento que acredite la fecha en la que se instaló la válvula Gall Thomson que se encontraba en la manguera número 3 de la TLU2 el día 20 de julio de 2014.

- 104
- 8.4.15. Ficha técnica, catálogos y toda otra documentación que haya entregado el fabricante de las válvulas Gall Thomson que formaban parte del sistema de mangueras de las TLU2 el día 20 de julio de 2014.
  - 8.4.16. Documentos que acrediten los mantenimientos que se hicieron a las válvulas Gall Thomson desde su instalación hasta el 20 de julio de 2014 con especial énfasis en la válvula de la manguera número 3.
  - 8.4.17. Todas las comunicaciones (correos electrónicos, etc.) entre Ocesa y/o sus contratistas y Gall Thomson Company UK y/o sus centros de servicio externo relacionados con el servicio a los acoplamientos Nos. GTM 0615, GTM 0616 y GTM 1432.
  - 8.4.18. Todos los documentos, informes y fotografías relacionados con la investigación y reconstrucción y/o readecuación de los acoples Gall Thomson con los seriales Nos. GTM 0615, GTM 0616 y GTM 1432 después de la activación el 20 de julio de 2014.
  - 8.4.19. Todos los documentos, informes y fotografías relacionados con la investigación y reparación de la TLU2 resultantes del incidente del 20 de julio de 2014, especialmente el daño a los tubos de acero del codo que conectan la TLU2 y las mangueras flotantes.
  - 8.4.20. Libro de registro y registros electrónicos de operaciones de la Cuarto de Control de Ocesa del 20 y 21 de julio de 2014.

En los términos requeridos por el estatuto procesal a continuación se realizan las siguientes manifestaciones:

- a) Con la exhibición solicitada se pretende demostrar que Ocesa actuó en forma negligente como administradora y operadora del terminal marítimo TLU2, en la ejecución del cargue del crudo al buque tanque Eurochampion 2004 y en la atención de la contingencia que se presentó luego de que se produjera el desacople de las válvulas Gall Thomson instaladas en el sistema de mangueras de la TLU2.
- b) Los documentos cuya exhibición se solicita están en poder de la Ocesa, pertenecen a la clase de documentos que no están sujetos a reserva, y se relacionan directamente con el objeto de la prueba.
- c) Que los documentos solicitados guardan relación con los hechos de la demanda y la respuesta a los mismos, y con las excepciones planteadas.

## 8.5. TRADUCCIÓN

Solicito que de conformidad con lo establecido en el artículo 251 del Código General del Proceso se designe un intérprete oficial o traductor designado por el Despacho para que traduzca los documentos que hayan sido presentados o que se presenten a lo largo del presente proceso por la parte que represento en idioma distinto al castellano y que no obren con su respectiva traducción.

## IX. ANEXOS

105

1. Poder conferido en debida forma a la suscrita por el representante legal de la sociedad Caribbean Worldwide Shipping Services Agency S.A.S. - CARIBBSA.
2. Certificado de existencia y representación legal de la sociedad Caribbean Worldwide Shipping Services Agency S.A.S. - CARIBBSA, expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena.
3. Escrito de excepciones previas junto con sus anexos.
4. Los documentos relacionados en el acápite de pruebas en 2(4) folios.


## X. NOTIFICACIONES

Mi representada recibe notificaciones a través de su representante legal o quien haga sus veces en la calle 25 No. 24A - 16, oficina 2301, Edificio Twins Bay, Cartagena o al correo electrónico [contabi@caribbsa.com](mailto:contabi@caribbsa.com).

La suscrita en calidad de apoderada judicial de la demandada recibe notificaciones en la carrera 9 No. 74 - 08, oficina 1003 de la ciudad de Bogotá o al correo electrónico [analucia@estradamesa.com](mailto:analucia@estradamesa.com).

El demandante y su apoderado podrán ser notificado en las direcciones aportadas en el libelo de la demanda.

De los Honorables Magistrados, respetuosamente

  
**ANA LUCÍA ESTRADA MESA**  
C.C. No. 21.067.904  
T.P. No. 31.302 del C.S. de la J.

P&IE2004X097

Honorables Magistrados  
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL BOLIVAR  
E. S. D.

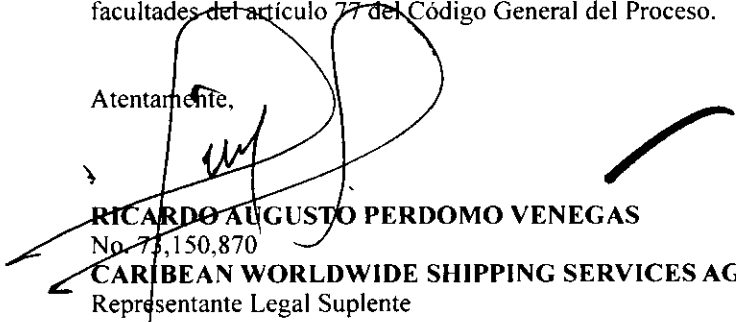
36  
107

Referencia: Reparación Directa  
Radicado: 13001-23-33-000-2016-01206-00  
Demandante: OLEODUCTO CENTRAL S.A.-OCENSA-  
Demandado: CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S. -  
CARIBBSA- Antes CARIBBEAN WORLD WIDE SHIPPING SERVICES  
AGENCY S.A. -CARIBBSA-  
Magistrada Ponente: Doctora Claudia Patricia Peñuela Arce  
Asunto: Poder Especial

**RICARDO AUGUSTO PERDOMO VENEGAS**, mayor de edad, identificada con la Cédula de Ciudadanía No. 73,150,870, actuando como representante legal suplente de la sociedad **CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S. -CARIBBSA S.A.S.-**, antes **CARIBBEAN WORLD WIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A. -CARIBBSA-**, domiciliada en Cartagena (Bolívar) e identificada con el NIT 800.182.535-0, calidad que acreditó a través del Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena, otorgo **PODER ESPECIAL, AMPLIO Y SUFICIENTE** a la doctora **ANA LUCÍA ESTRADA MESA**, mayor de edad, identificado con C.C. No. 21.067.904 de Usaquén, domiciliada en Bogotá D.C., abogada en ejercicio con T.P No.31.302 del C.S de la J., para que en nombre y representación de la persona jurídica **CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S. -CARIBBSA-**, agente marítimo del armador del Buque Tanque EUROCHAMPION 2004, actúe como apoderado judicial dentro del proceso de reparación directa de la referencia.

Mi apoderada cuenta con todas las facultades inherentes para el ejercicio del presente mandato, en especial la de contestar la demanda, proponer excepciones previas y de mérito, interponer recursos, solicitar copias simples o auténticas, retirar oficios, aportar memoriales, recibir, transigir, sustituir, desistir, reasumir y demás facultades del artículo 77 del Código General del Proceso.

Atentamente,

  
**RICARDO AUGUSTO PERDOMO VENEGAS**

No. 73,150,870

**CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S. -CARIBBSA-**

Representante Legal Suplente

Acepto,

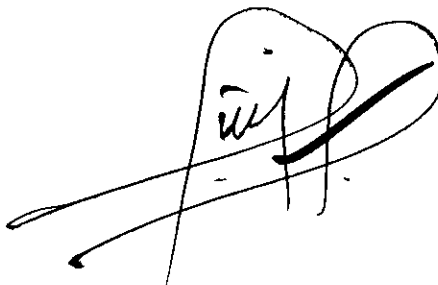
  
**ANA LUCÍA ESTRADA MESA**

C.C No. 21.067.904

T.P No. 31.302 del C.S de la J.

**Notaría Sexta del Circulo de Cartagena**  
Diligencia de Presentacion Personal y Reconocimiento con Huella  
Ante la suscrita Notaria Sexta del Circulo de Cartagena  
compareció personalmente:  
**RICARDO AUGUSTO PERDOMO VENEGAS**  
Identificado con C.C. **73150870**  
y declaró que la firma y huella que aparecen en este  
documento son suyas y el contenido del mismo es cierto.  
Cartagena: 2019-06-14 11:05  
  
951193737







Handwritten scribbles or marks in the lower-left quadrant of the page.

39

**CÁMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA**  
Certificado Existencia y Representación  
Fecha de expedición: 2019/06/13 - 2:57:18 PM



Recibo No.: 0006399210 Valor: \$11,600

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhIi

108

Para verificar el contenido y confiabilidad de este certificado, ingrese a <http://serviciosvirtuales.cccartagena.org.co/e-cer> y digite el código de verificación. Este certificado, que podrá ser validado por una única vez, corresponde a la imagen y contenido del certificado creado en el momento en que se generó en las taquillas o a través de la plataforma virtual de la Cámara.

**CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN**

El SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA, con fundamento en las matrículas e inscripciones del Registro Mercantil,

**CERTIFICA**

**IDENTIFICACIÓN**

RAZÓN SOCIAL: CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S.  
SIGLA: CARIBBSA S.A.S.  
DOMICILIO: CARTAGENA  
NIT: 800182535-0

**MATRÍCULA MERCANTIL**

Matrícula mercantil número: 09-091272-12  
Fecha de matrícula: 23/12/1992  
Ultimo año renovado: 2019  
Fecha de renovación de la matrícula: 29/03/2019  
Activo total: \$7.562.127.887  
Grupo NIIF: 3 - GRUPO II.

**UBICACIÓN Y DATOS GENERALES**

Dirección del domicilio principal: MANGA CLLE 25 No. 24A -16 EDF  
BANCOLOMBIA OF 2301  
Municipio: CARTAGENA, BOLIVAR, COLOMBIA  
Teléfono comercial 1: 6649797  
Teléfono comercial 2: 6649595  
Teléfono comercial 3: No reporto  
Correo electrónico: contabi@caribbsa.com

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhIi

---

Dirección para notificación judicial: MANGA CLLE 25 No. 24A -16 EDF  
BANCOLOMBIA OF 2301  
Municipio: CARTAGENA, BOLIVAR, COLOMBIA  
Telefono para notificación 1: 6649595  
Teléfono para notificación 2: 6649797  
Telefono para notificación 3: No reporto  
Correo electrónico de notificación: eperdomoa@caribbsa.com

Autorización para notificación personal a través del correo electrónico de conformidad con lo establecido en el artículo 67 del código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo: SI

#### CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal:  
5222: Actividades de puertos y servicios complementarios para el transporte acuático  
Actividad secundaria:  
5229: Otras actividades complementarias al transporte

#### CONSTITUCIÓN Y REFORMAS

CONSTITUCION: Que por Escritura Publica Nro. 3196 del 10 de Diciembre de 1992, otorgada en la Notaria Primera De Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio, el 23 de Diciembre de 1992 bajo el No. 9,485 del libro IX del Registro Mercantil, fue constituida la sociedad:

CARIBBEAN WOLD WIDE SHIPPING SERVICES AGENCY LIMITADA 'CARIBBSA' LTDA

REFORMAS: Que dicha sociedad ha sido reformada por los siguientes documentos:

Numero	mm/dd/aaaa	Origen	No.Ins o Reg	mm/dd/aaaa
1,708	05/24/1994	Notaria 1a de C/gena	13,261	06/01/1994
4,282	11/25/1994	Notaria 1a de C/gena	15,352	03/14/1995
2,027	06/05/1996	Notaria 1a de C/gena	18,981	07/16/1996
1,605	04/28/1997	Notaria 36 de Bogotá	24,973	09/03/1998
2,431	09/28/1998	Notaria 1a de C/gena	25,265	10/06/1998
2,081	10/19/2000	Notaria 1a de C/gena	31,849	01/26/2001
105	01/23/2001	Notaria 1a de C/gena	31,849	01/26/2001
443	02/27/2001	Notaria 1a de C/gena	32,133	03/01/2001
2,489	11/29/2005	Notaria 1a de C/gena	48,629	05/10/2006
3,382	12/12/2012	Notaria 1a de C/gena	92,443	01/31/2013
25	11/30/2017	Asamblea Accionistas	136,636	01/17/2018

Que por Escritura Pública Nro. 2081 del 19 de Octubre de 2000,





CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhIi

109

otorgada en la Notaria 1a. de Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio, el 26 de Enero de 2001 bajo el No. 31,849 del IX del Registro Mercantil, la sociedad antes mencionada se transformó en sociedad anónima denominada:

CARIBBEAN WORLD WIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A CARIBBSA S.A.

**CERTIFICA**

Que por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil, la sociedad se Transformó de sociedad Anónima a sociedad por Acciones Simplificadas, bajo la denominación de:

CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S.

**TERMINO DE DURACIÓN**

VIGENCIA: Que la sociedad no se halla disuelta y su duración es indefinida.

**OBJETO SOCIAL**

OBJETO SOCIAL: La sociedad podrá realizar cualquier acto lícito civil o de comercio, pero especialmente tendrá como objeto social y podrá efectuar todas y cada una de las operaciones mercantiles y actos de comercio que a continuación se enumeran, sin excluir otras: 1) Recibo y despacho de naves. 2) Agenciamiento marítimo y representación de barcos ante las autoridades marítimas colombianas o del extranjero. 3) Cargue y/o descargue de buques. 4) Contratación de servicios con particulares para el cargue y descargue de buques. 5) Corretaje de contratos de fletamiento de barco. 6) Coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transportes propios de su actividad. 7) Contratar con particulares los servicios de aprovisionamiento de barcos, tales como combustibles, alimentos, agua, reparaciones metálicas y todos los servicios de la motonave. 8) Contratar inspecciones técnicas y buceo a estructuras de naves, cascos, motores y demás actividades propias del peritazgo. 9) Importaciones y exportaciones. 10) Transporte de toda clase de elementos, materiales, y mercancías. 11) Transporte de personal de las motonaves a para atención de las mismas. 12) Trámites ante los respectivos organismos que se relacionen con importaciones y aduanamientos de mercancía. 13) Realizar trabajos eléctricos, electromecánicos, mecánicos, civiles, obras civiles hidráulicas, obras sanitarias, edificaciones, obras de urbanismo y montajes electromecánicos en instalaciones comerciales, portuarias, y/o industriales. 14) Realizar obras para la industria minera y de

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhIi

---

hidrocarburos y para la industria en general, tales como construcciones, metalmecánica, reparaciones eléctricas, electromecánicas, civiles, obras de reparación y mantenimiento de equipos pesados, reparación y mantenimiento de automotores y equipo liviano. 15) Reparación y mantenimiento de embarcaciones. 16) Realizar estudios y diseños de ingeniería. 17) Contratar a nombre de terceros, trabajos de operación portuaria y en los puertos de obras de construcción, montaje, y mantenimiento instalaciones y equipos. 18) Ser proveedor de servicios generales, de herramientas, materiales, mercancías, productos diversos y repuestos. 19) Llevar a cabo actividades comerciales. 20) Representación de firmas nacionales o extranjeras de transporte, servicios, comercio o industriales. 21) Asociarse con personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades legales o similares a las del objeto de la sociedad. 22) Asesorar a las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras en todo lo relacionado con actividades iguales o similares a las enumeradas anteriormente. 23) Formar parte de otras sociedades legalmente constituidas, como socio o filial, incorporarse a ellas, fusionarse con las mismas y/o absorberlas siempre que su objeto social sea similar. 24) Servir de codeudor y dar aval por otras personas naturales o jurídicas ante entidades financieras o no financieras. 25) Dar crédito o empréstito a personas naturales o jurídicas. 26) Realizar consultorías. 27) Celebrar todo tipo de contratos de corretaje. 28) Cualquiera otra actividad comercial o de servicios legal, para las cuales cumplirá con las disposiciones establecidas por la ley y la autoridad para cada caso en especial. PARÁGRAFO. Además de las actividades expresadas en los puntos anteriores, la sociedad podrá dedicarse a todas las actividades directamente relacionadas o conexas con las aquí expresadas, y en desarrollo de ellas, podrá: a) comprar, vender, arrendar, permutar, gravar e hipotecar cualquier tipo de muebles e inmuebles; b) celebrar toda clase de operaciones lícitas con títulos valores, divisas, acciones, cédulas, bonos, cuotas, apertura de cuentas, solicitud de préstamos, contratos de mutuo, fiduciarios, y similares o equivalentes; c) servir de agente, representante, franquiciado o concesionario de cualesquiera personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, de naturaleza comercial o civil; d) participar en licitaciones, concursos o convocatorias públicas, privadas o mixtas, y hacerse socia o asociada de otras personas naturales o jurídicas, públicas, privadas o mixtas, nacionales, extranjeras o multinacionales para participar en dichos procesos; e) ser representada judicial y extrajudicialmente, transigir, desistir, participar y aceptar decisiones arbitrales; y t) en general, celebrar toda clase de actos, operaciones, negocios jurídicos y contratos que tengan relación directa con las actividades que su objeto social requiera o cuya finalidad sea ejercer los derechos o cumplir las obligaciones legales o comerciales, o convencionales derivadas de la existencia de la sociedad como tal, tales como encargos fiduciarios, contratos con entidades financieras, y la representación ante entes judiciales o administrativos, y demás actos complementarios para el normal desarrollo del objeto principal.



CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhIi

110

**CAPITAL**

QUE EL CAPITAL DE LA SOCIEDAD ES:		NRO. ACCIONES	VALOR NOMINAL
AUTORIZADO	\$1.109.000.000,00	1.109.000	\$1.000,00
SUSCRITO	\$557.700.000,00	557.700	\$1.000,00
PAGADO	\$557.700.000,00	557.700	\$1.000,00

**ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN**

REPRESENTACION LEGAL: La sociedad tendrá un Gerente que será reemplazado en sus faltas absolutas, temporales o accidentales, por un (1) suplente, elegido por la Asamblea General de Accionistas para períodos de un (1) año, prorrogables tácita o expresamente de manera indefinida. El suplente gozará de las mismas atribuciones del Gerente cuando haga sus veces. PARAGRAFO. El Gerente podrá tener su sitio de trabajo en un lugar diferente al domicilio principal de la sociedad o inclusive podrá residir en otra ciudad, por lo cual no se considera este hecho como una ausencia temporal. El Gerente es el Representante Legal de la sociedad, y podrá ser una persona natural o jurídica. Salvo estipulación en contrario en estos estatutos, se entenderá que el representante legal podrá celebrar o ejecutar todos los actos y contratos comprendidos en el objeto social o que se relacionen directamente con la existencia y el funcionamiento de la sociedad.

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
REPRESENTANTE LEGAL GERENTE	ALBA INES VENEGAS DE PERDOMO DESIGNACION	C 20.607.244

Por Acta No. 31 del 17 de Mayo de 2019, correspondiente a la reunión de Asamblea de Accionistas celebrada en Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio el 24 de Mayo de 2019 bajo el número 150,682 del Libro IX del Registro Mercantil.

REPRESENTANTE LEGAL GERENTE SUPLENTE	RICARDO AUGUSTO PERDOMO VENEGAS DESIGNACION	C 73.150.870
---	---	--------------

Por Acta No. 31 del 17 de Mayo de 2019, correspondiente a la reunión de Asamblea de Accionistas celebrada en Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio el 24 de Mayo de 2019 bajo el número 150,682 del Libro IX del Registro Mercantil.

FACULTADES DEL REPRESENTANTE LEGAL. Las atribuciones del gerente son, entre otras, las siguientes: a) Representar a la sociedad judicial y extrajudicialmente, ante los accionistas, los terceros y las autoridades; b) Velar por desarrollo del objeto social; c) Autorizar con

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhii

---

su firma todos los documentos públicos o privados que deban otorgarse en desarrollo de las actividades sociales o en interés de la sociedad; d) Preparar y difundir los estados financieros de fin de ejercicio y el informe de gestión que deben rendir los administradores; e) Ejecutar o hacer ejecutar las resoluciones de la Asamblea General y la Junta Directiva; f) Nombrar o remover los empleados de la sociedad cuyo nombramiento o remoción no corresponda a la Asamblea de Accionistas o la Junta Directiva; g) Convocar a la Asamblea de Accionistas a reuniones extraordinarias, cuando lo considere pertinente o lo ordene los estatutos o la Junta Directiva; h) Convocar a la Junta Directiva cuando lo considere necesario y mantenerla informada del desarrollo de los negocios de la sociedad; i) Cumplir y hacer cumplir oportunamente todos los requisitos y exigencias legales que se relacionen con el desarrollo del objeto social y j) Rendir cuentas de su gestión cuando se lo exija la Asamblea, la Junta Directiva y cuando se retire de su cargo. PARAGRAFO. Por decisión de la Asamblea de Accionistas, la administración y responsabilidad de los recursos financieros de la Sociedad, está a cargo de la Junta Directiva o quien ésta delegue por escrito.

JUNTA DIRECTIVA

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRINCIPAL	EDGAR ERNESTO PERDOMO ANDRADE DESIGNACION	C 5.565.768

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.

PRINCIPAL	ALBA INES VENEGAS DE PERDOMO DESIGNACION	C 20.607.244
-----------	--	--------------

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.

PRINCIPAL	EDGAR GERARDO PERDOMO VENEGAS DESIGNACION	C 79.290.387
-----------	---	--------------

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.



CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhIi

111

PRINCIPAL RICARDO AUGUSTO PERDOMO C 73.150.870  
VENEGAS  
DESIGNACION

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.

PRINCIPAL JAVIER MAURICIO PERDOMO C 73.142.767  
VENEGAS  
DESIGNACION

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.

SUPLENTE JORGE LUIS POLO BARRIOS C 73.091.711  
DESIGNACION

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.

SUPLENTE CESAR ORLANDO PERDOMO C 73.123.622  
VENEGAS  
DESIGNACION

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.

SUPLENTE MARIA DEL MAR PERDOMO C 1.047.469.591  
ESCUDERO  
DESIGNACION

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.

SUPLENTE CAROLINA FEGALI MERCADO C 33.102.008  
DESIGNACION

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhIi

---

reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.

SUPLENTE	SANDRA LORENA QUILINDO GONZALEZ DESIGNACION	C 52.310.732
----------	---	--------------

Por Acta No. 25 del 30 de Noviembre de 2017, correspondiente a la reunión Asamblea Extraordinaria de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de Enero de 2018, bajo el número 137,636 del libro IX del Registro Mercantil.

**REVISORÍA FISCAL**

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
REVISOR FISCAL PRINCIPAL	JUAN ANIBAL GONZALEZ ARRIETA DESIGNACION	C 73.115.494

Por acta No. 29 del 1 de Marzo de 2019, correspondiente a la reunión de Asamblea de Accionistas celebrada en Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio el 24 de Abril de 2019 bajo el número 148,953 del Libro IX del Registro Mercantil.

REVISOR FISCAL SUPLENTE	CINDY MARIA CUENTAS SARAVIA DESIGNACION	C 1.128.056.160
-------------------------	---	-----------------

Por acta No. 29 del 1 de Marzo de 2019, correspondiente a la reunión de Asamblea de Accionistas celebrada en Cartagena, inscrita en esta Cámara de Comercio el 24 de Abril de 2019 bajo el número 148,953 del Libro IX del Registro Mercantil.

**ESTABLECIMIENTO(S) DE COMERCIO**

QUE A NOMBRE DE LA SOCIEDAD FIGURA MATRICULADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO, EL SIGUIENTE ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO, SUCURSAL O AGENCIA.

Nombre:	CARIBBEAN WORLD WIDE SHIPPING SERVICE AGENCY. CARIBBSA.
Matrícula número:	09-091273-02
Ultimo año renovado:	2019
Fecha de renovación de la matrícula mercantil:	2019/03/29
Categoría:	Establecimiento-Principal
Dirección:	MANGA, CALLE 25 N° 24 A 16 EDF. BANCOLOMBIA OFC 2301
Municipio:	CARTAGENA, BOLIVAR, COLOMBIA



CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhIi

112

Actividad comercial:

- 5229: Otras actividades complementarias al transporte
- 5222: Actividades de puertos y servicios complementarios para el transporte acuático

LA INFORMACIÓN COMPLETA DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO, ASÍ COMO LAS MEDIDAS CAUTELARES Y GRAVAMENES QUE RECAEN SOBRE ESTOS, SE ENCUENTRA EN EL RESPECTIVO CERTIFICADO DE MATRÍCULA MERCANTIL, EL CUAL DEBERÁ SOLICITARSE DE MANERA INDEPENDIENTE.

SE RECOMIENDA VERIFICAR EL PORTAL WWW.GARANTIASMOBILIARIAS.COM.CO DONDE PUEDEN OBRAR INSCRIPCIONES ADICIONALES RELATIVAS A GARANTIAS MOBILIARIAS, CONTRATOS QUE GARANTICEN OBLIGACIONES O LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD.

**INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA**

**CERTIFICA**

De conformidad con lo establecido en el artículo 76 del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso y de la ley 962 de 2005, los actos administrativos de registro aquí certificados quedan en firme transcurridos diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos en vía gubernativa.

Este certificado cuenta con plena validez jurídica según lo dispuesto en la ley 527 de 1999. En él se incorporan tanto la firma mecánica que es una representación gráfica de la firma del Secretario de la Cámara de Comercio de Cartagena, como la firma digital y la respectiva estampa cronológica, las cuales podrá verificar a través de su aplicativo visor de documentos PDF.

Si usted expidió el certificado a través de la plataforma virtual puede imprimirlo con la certeza de que fue expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena. La persona o entidad a la que usted le va a entregar el certificado puede verificar, por una sola vez, su contenido ingresando a <http://serviciosvirtuales.cccartagena.org.co/e-cer> y digitando el código de verificación que se encuentra en el encabezado del presente documento. El certificado a validar corresponde a la imagen y contenido del certificado creado en el momento en que se generó en las taquillas o a través de la plataforma virtual de la Cámara.

.....  
.....

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: jtDclanVYVlwOhii

---

*Viñeres E*

f



42

114

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - ARMADA NACIONAL - DIRECCIÓN  
GENERAL MARÍTIMA - CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS.

---

Coveñas, Julio Veintiuno (21) de dos mil catorce (2014)

Teniendo en cuenta la comunicación suscrita por el señor Fernando Flechas Hernández, quien en calidad de Director de Responsabilidad Integral del Oleoducto Central S. A. OCENSA, comunica la novedad ocurrida el día 20 de julio/2014 aproximadamente a las 20:45 horas durante la maniobra de cargue del Buque Tanque EUROCHAMPION 2004 de bandera Liberiana, cuando al parecer se produjo la fuga de una parte del crudo que se encontraba dentro de las mangueras. Ésta Capitanía de Puerto en consecuencia y de conformidad con lo establecido en los artículos 25, 26, 27 y 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, ORDENA dar inicio de una investigación por **SINIESTRO MARÍTIMO - CONTAMINACIÓN** y con el propósito de establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, determinar si hubo violación a las normas o reglamentos que rigen la Actividad Marítima se ordena la práctica de las siguientes pruebas:

1. Señálese el día veintitrés (23) de julio de dos mil catorce (2014) a las 08:00 horas, como fecha para llevar a cabo la primera audiencia pública.
2. Con base en el artículo 28 del Decreto Ley 2324 de 1984 para la presente investigación constitúyase TRIBUNAL DE CAPITANES el cual estará integrado por tres miembros con especialidades en: Oceanografía, Piloto Práctico y un Loading Master.
3. Ordénese al Tribunal de Capitanes, informar en la primera audiencia cuál es su estimativa sobre el avalúo de los datos, el que servirá de base para fijar las cauciones a que haya lugar.
4. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al capitán del Buque Tanque EUROCHAMPION 2004, señor KAPOOR YOUNVRAJ. ✓
5. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al Primer Oficial del Buque Tanque EUROCHAMPION 2004, señor CHARANPAL SINGH. ✓
6. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al Segundo Oficial del Buque Tanque EUROCHAMPION 2004, señor MARAN SHANMUGASUNDARAM. ✓
7. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al director del terminal marítimo Oleoducto Central S. A. OCENSA. ✓
8. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al Inspector de Contaminación señor CARLOS TOCA BELLO designado para BT EUROCHAMPION 2004. ✓
9. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al señor GABRIEL REINA Piloto Práctico BT EUROCHAMPION 2004. ✓
10. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al Representante Legal de la empresa de practicaaje PILCAR. ✓
11. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al señor FABIAN IDELFONSO VIDAL ANAYA Loading Master designado para el cargue del BT EUROCHAMPION 2004. ✓
12. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al agente marítimo a bordo del BT EUROCHAMPION 2004. ✓

13. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al señor MIGUEL BECERRA Jefe Departamento de Operaciones marinas del terminal Oleoducto Central S. A. OCENSA.
14. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al señor JOSE SOTO Capitán del R/M CAPI DAHL.
15. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al capitán del remolcador CAREX.
16. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al representante legal de la empresa INTERTUG S.A. en calidad armador del R/M CAPI DAHL Y CAREX.
17. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública a los señores MIGUEL ENRIQUE ROZO TORRES inspector de contaminación a bordo de la TLU1 y al señor CARLOS JORGE DAHL Piloto Práctico BT NATICINA en TLU1.
18. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al agente marítimo a bordo del BT EUROCHAMPION 2004.
19. Citar u escuchar en diligencia de audiencia pública al jefe de la estación de control de cargue del Terminal Marítimo Oleoducto Central S. A. OCENSA
20. Alléguese al proceso los boletines meteorológicos enviados por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas CIOH, así como de la información relacionada con el estado del tiempo y pronóstico para Coveñas.
21. A fin haga parte dentro de la presente investigación alléguese copia del acta de visita, lista de tripulantes, particularidades del buque tanque, lista de puerto tocados, zarpe del puerto anterior, reporte de aguas de lastre, conocimiento de embarque y demás documentos entregados durante la inspección oficial practicada al arribo del tanquero al puerto.
22. Con el fin de que haga parte dentro del proceso, alléguese copia de la comunicación suscrita por el señor Fernando Flechas Hernández, quien en calidad de Director de Responsabilidad Integral del Oleoducto Central S. A. OCENSA.
23. Solicitar al Director del Terminal Marítimo Oleoducto Central S. A. OCENSA allegar al proceso los siguientes documentos:
  - Fotocopia del libro de minuta de la maniobra.
  - Fotocopia del Reglamento Técnico de Operaciones.
  - Fotocopia del documento donde se establece el procedimiento de cargue.
  - Fotocopia del documento donde se registró el procedimiento llevado a cabo en el cargue BT EUROCHAMPION 2004.
24. Solicitar a la agencia marítima CARIBBSA allegar los documentos relacionados a continuación para ser tenidos en cuenta como prueba:
  - Fotocopia de la licencia de navegación del capitán, primer y segundo oficial.
  - Fotocopia del libro de bitácora de puente.
  - Fotocopia del libro bitácora de máquinas.
  - Fotocopia del Certificado de seguro CLC.
25. Las partes o sujetos procesales y demás interesados deben presentar dentro de la primera audiencia, el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, en el cual se indique:

115

- Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado.
- Lo que pretende demostrar dentro de la investigación, expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga.
- Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones.
- Los fundamentos de derecho que invoque.
- Las pruebas acompañadas que pretenda hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto.
- La dirección de oficina o habitación donde él o el representante o representantes recibirán notificaciones personales.
- La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables e interesados y los demás aspectos que considere pertinentes.

26. Siempre que los tripulantes hayan asistido a las respectivas diligencias, se les autorizará zarpe una vez se haya constituido la garantía suficiente, para responder por los eventuales daños, perjuicios, multas y costas del proceso ordenada en el artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984, el monto será fijado en la primera audiencia pública.

27. La no comparecencia injustificada dará lugar a presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba por confesión, de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 38 del Decreto - Ley 2324 de 1984.

28. Notificar por estado conforme lo establece el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984.

29. Infórmese a la Dirección General Marítima de la apertura de la presente investigación.

30. Practíquense todas las diligencias y alléguese todos los demás documentos y pruebas pertinentes y conducentes para obtener el total esclarecimiento de los hechos.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Capitán de Fragata ANDRES MAURICIO ZAMBRANO GARCIA  
Capitán de Puerto de Coveñas

24 julio/2014

YOUVRAJ KAPOOR

Capitan BT Eurochampion  
2004

72268643 INDIA  
Asdos Aníthi González et.

Dirección General Marítima  
24 julio/2014  
Se notifica...  
US Elnira Gomez C  
CGP Armado y  
Apoderada tripulación BT Euro  
Champion 2004  
Bogotá  
Asdos Aníthi González et.

24 julio/2014  
Juan Diego Colonia OSPINA  
Ejército Emmer Navarro (E)  
Asoc. Anelli Gonzalez U.  
747 266 103

24 julio/2014  
Jorge Elmer Quintero Andika  
Operador tecnico Ocaña  
Asoc. Anelli Gonzalez U.  
910 79 464 SAN GIL

24 julio/2014  
Juan Carlos Paredes Lopez  
Apoderado judicial  
Asoc. Anelli Gonzalez U.  
777 98540

24 julio/2014  
Jose Miguel Becerra Daza  
Jefe Operaciones Terminal Ocaña  
Asoc. Anelli Gonzalez U.  
730 73100

24 julio/2014  
Fabian Ildefonso Urdal Anarqui  
PROF. SR. OPS. MARINAS  
Asoc. Anelli Gonzalez U.  
73133778

24 julio/2014  
Francisco Manuel Lopez Dico  
Especial de punto RR  
Asoc. Anelli Gonzalez U.  
75 783517

24 julio/2014  
Jose Angel Soto Gomez  
Capitan RR Capiclaht  
Asoc. Anelli Gonzalez U.  
13484251

24 julio/2014  
Jesús Eduardo Acosta Blanco Wiesner  
Rep. Legal Interteg. Ocaña  
Asoc. Anelli Gonzalez U.  
79153150

24 julio/2014

Alvaro Enrique Blancart

Apoderado ppaal Agencia Caribbea

*[Signature]*

8270.305 Bogota  
Asdos. Anelli Gonzalez et.

24 julio/2014 116

Remberto Alfonso Osorio Zapata

Apoderado sustituto Agencia Caribbea

*[Signature]*

80.822.283 Bogota  
Asdos. Anelli Gonzalez et.

24 julio/2014

Cabriel Reina Corzo

Piloto Práctico Pilcar

*[Signature]*

cc. 909162105 Bogota  
Asdos. Anelli Gonzalez et.

24 julio/2014

Elizabeth Roxana Salas Jimenez

Apoderada de Ocaso a

Elizabeth Salas Jimenez Bogota  
41736405  
Asdos. Anelli Gonzalez et.

24 julio/2014

Cabriel Enrique Reina TOUS

Repre. Legal suplente Pilcar Hds.

*[Signature]*

97545258 Bogota  
Asdos. Anelli Gonzalez et.

25 julio/2014

HARVINDER SINGH

Segundo Oficial

INDIA  
F3121040  
Asdos. Anelli Gonzalez et.

25 julio/2014

CHARANPAL SINGH

Primer Oficial

INDIA  
22758152  
Asdos. Anelli Gonzalez et.

Riz Copi Dohly y Kacos

Procedo

*[Signature]*  
19247345 Bogota  
Asdos. Anelli Gonzalez et.

**Elizabeth Salas Jiménez**  
**Abogada**

Coveñas, julio 30 de 2014

Señor Capitán de Fragata  
**ANDRES MAURICIO ZAMBRANO GARCIA**  
Capitán de Puerto de Coveñas  
Coveñas.

REF: Investigación por siniestro marítimo – Contaminación

Elizabeth Rosana Salas Jiménez, domiciliada en la ciudad de Bogotá D.C., de tránsito por esta ciudad, identificada con la cédula de ciudadanía No. 41.736.405 de Bogotá, Abogada en ejercicio con tarjeta profesional No. 29.151 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de apoderada especial de OLEODUCTO CENTRAL S.A. OCENSA conforme al poder otorgado por su Representante Legal, con toda atención me permito presentar el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, en los siguientes términos:

**HECHOS**

En horas de la noche del 20 de julio de 2014, debido a tormenta eléctrica en las inmediaciones del BT EUROCHAMPION 2004 que se encontraba amarrado a la monoboya TLU-2 en operaciones de cargue de crudo, se suspendió la operación de cargue.

En cuestión de minutos se presentaron de manera súbita e intempestiva, excesivos vientos que alcanzaron una velocidad de hasta 60 nudos por hora, situación que incrementó notablemente la tensión del cabo hawser que amarra el buque, produciendo la rotura del cabo.

No obstante todas las medidas preventivas y de seguridad adoptadas por Ocesa antes y durante la emergencia causada por estos factores climatológicos extremos, se produjo la fuga de una parte del crudo que se encontraba en las mangueras de cargue, que se ha calculado en 69 barriles.

Ocesa inició de manera inmediata las actividades encaminadas a la atención del incidente activando su plan de contingencia y realizó varias inspecciones al área en las cuales no se detectó la presencia de crudo.

Desde la ocurrencia del incidente Ocesa ha venido adelantando todas las acciones necesarias para la contención y limpieza de la mancha de crudo, notificó a las autoridades correspondientes y ha permanecido en constante comunicación y coordinación con estas en el marco del Plan Nacional de Contingencias. A la Capitanía de Puerto se han entregado los informes que dan cuenta de todas las actividades desplegadas para hacer frente al incidente.

Carrera 12 No. 93-78 Oficina 303 Tels.: 6232336 - 6232337 Fax: 623 2338  
E-mail: [elizabeth.salas.jimenez@gmail.com](mailto:elizabeth.salas.jimenez@gmail.com)  
Bogotá, D.C. – Colombia

45  
118

304

46 20  
119

**Elizabeth Salas Jiménez**  
**Abogada**

El día 24 de julio se reiniciaron las actividades de cargue de crudo en la monoboya TLU-2.

Con base en la protesta presentada por Ocesa, mediante auto del 21 de julio de 2014 la Capitanía de Puerto de Coveñas ordenó abrir investigación con el fin de esclarecer los hechos que rodearon el siniestro y determinar responsabilidades y citó a primera Audiencia para el día 23 de julio, que fue aplazada y tuvo inicio a partir del 24 de julio, habiéndome notificado del auto de inicio de investigación durante la misma.

**PRETENSIONES**

En la presente investigación pretendemos demostrar:

- (1) Que la causa del incidente se debió a un fenómeno temporal extraordinario, súbito e intempestivo.
- (2) Que Ocesa actuó de manera diligente ordenando las medidas de seguridad correspondientes.
- (3) Que Ocesa actuó con diligencia, ordenó las medidas previas, concurrentes y posteriores a la situación de emergencia.
- (4) Que todas las acciones adelantadas en desarrollo del Plan de Contingencia de la empresa tuvieron un resultado eficaz y útil.
- (5) Que no se desconocieron normas o reglamentos que rigen las actividades marítimas.

**FUNDAMENTOS DE DERECHO**

Invoco como tales el Decreto Ley 2324 de 1984, el Código Civil, el Código de Procedimiento Civil, el Código General del Proceso y el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**PRUEBAS**

En adición a las pruebas decretadas por la Capitanía de Puerto en el Auto de inicio de investigación, solicito se ordenen las siguientes:

Documentales:

- a) Los informes presentados a la Capitanía de Puerto que dan cuenta de todas las acciones desplegadas por Ocesa para hacer frente al derrame de crudo y las labores de contención y limpieza, los cuales solicito se anexen a la presente investigación.
- b) Los extractos de las publicaciones de prensa del Meridiano de Sucre del 21 de julio y del Heraldo del 22 de julio, que informaron sobre los "vientos huracanados" que se presentaron

Carrera 12 No. 93-78 Oficina 303 Tels.: 6232336 - 6232337 Fax: 623 2338  
E-mail: [elizabeth.salas.jimenez@gmail.com](mailto:elizabeth.salas.jimenez@gmail.com)  
Bogotá, D.C. - Colombia

**Elizabeth Salas Jiménez**  
**Abogada**

en las horas de la noche del domingo 20 de julio y que afectaron los municipios de Coveñas y Tolú, entre otros, los cuales se aportan.

- c) El informe de Inspectorate sobre la cantidad del crudo derramado, el cual se aporta.

Declaraciones:

Solicito se ordenen las siguientes:

d) Se cite a declaración a Ricardo Izquierdo, domiciliado en la ciudad de Cartagena, quien rendirá testimonio en relación con el funcionamiento de la monoboya y sus sistemas conexos.

e) Se cite a declaración a Diana Rueda, domiciliada en la ciudad de Bogotá, quien rendirá testimonio sobre el comportamiento hidráulico del crudo dentro de los sistemas de transporte y cargue.

Me reservo el derecho de solicitar, de manera verbal o escrita, las pruebas adicionales que se consideren necesarias para la debida defensa de mi representada.

**ANEXOS**

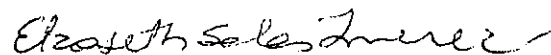
Acompaño los documentos de que tratan los literales b) y c) de las pruebas.

**NOTIFICACIONES**

OCENSA recibirá notificaciones en la Carrera 11 No. 84-09 Piso 8 Edificio Amadeus de la ciudad de Bogotá, PBX 3250200.

La suscrita Apoderada las atenderá en la Secretaría de la Capitanía de Puerto o en su oficina ubicada en la Carrera 12 No. 93-78 Of. 303 de la ciudad de Bogotá; teléfonos 6232336 - 6232337 fax 6232338; celular 3153058054; correo electrónico [elizabeth.salas.jimenez@gmail.com](mailto:elizabeth.salas.jimenez@gmail.com)

Del señor Capitán de Puerto respetuosamente,

  
**Elizabeth Rosana Salas Jiménez**  
C.C. 41.736.405 de Bogotá  
T.P. 29.151 del C.S.J.

Carrera 12 No. 93-78 Oficina 303 Tels.: 6232336 - 6232337 Fax: 623 2338  
E-mail: [elizabeth.salas.jimenez@gmail.com](mailto:elizabeth.salas.jimenez@gmail.com)  
Bogotá, D.C. - Colombia

47  
120

2007



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCION GENERAL MARITIMA -  
CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS

48

121

Coveñas - Sucre, 30 de Julio de 2014.

CONSTANCIA SECRETARIAL:

En la fecha se deja constancia que se recibe dentro del término legal escrito previsto en el artículo 37 del Decreto 2324 de 1984, firmado y presentado por el señor GABRIEL REINA COROZ, Piloto Práctico Maestro.

Lo anterior, fin repose dentro de la presente investigación de carácter jurisdiccional que se adelanta en contra por el siniestro marítimo - contaminación marina.

  
ASD06 ARIETH GONZALEZ ALVARINO  
Secretaria Sustanciadora

49  
122

# Vientos huracanados causaron estragos en Sucre

REGIÓN SINCELEJO BARRIOS EDITORIAL NACIONAL MUNDO AGRO Y ECONOMÍA JUDICIAL DEPORTES



Impacto: Los vientos huracanados de intensidad superior a los 100 km/hora destruyeron en 6 municipios del departamento. Causó destrucción de bienes de uso y bienes de consumo y energía en el suelo son algunos estragos causados por el fenómeno natural.

Así lo reportó el Consejo Departamental de Gestión de Riesgo en Sucre. Los municipios afectados son Sincelejo, Simons, Tolu, Sucre, Magüé, San Andrés, según el órgano de coordinación regional de la Defensa Civil y Gestión.

7 días Que desentendí mis... Se me trajo el...  
¡Ojalá!

Etiquetado como Primera

No se regó la entrega del medicamento Pasaron por La Unión

Proteja a su familia con MetLife

¿ALGUNA VEZ HA PENSADO qué pasaría si usted tuviera un accidente?

Seguro de Accidentes Personales

Cotizar

MetLife Colombia Seguros de Vida S.A. Compañía de Seguros

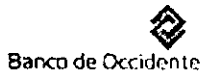
- Lo más leído
- Suenan... Colombianos en el mercado DEPORTES
  - Buen comercio de Bolívar DEPORTES
  - Néqui piensa en Tour y Giro DEPORTES
  - Bravos denotó a Padres DEPORTES
  - Solaro y Marín no se rinden DEPORTES

CAREER OPPORTUNITIES IN OIL & GAS  
FIND EXPAT JOBS ALL OVER THE WORLD

Dietzmann  
Marketing Strategy

25

40 28  
123



CONOCE LA NUEVA IMAGEN DEL BANCO QUE YA CONOCES.



IMPRESO: ASESORÍA: MARTES 23 DE JULIO DE 2014

EL HERALDO.CO

DESTAQUES

ENCUENTROS

SUCRE

Martes 23 de Julio de 2014 - 12:00pm

Estragos de un aguacero con fuertes vientos



Un momento de la noche del domingo en Sincelajo.

Reportajes Compañías

"Seis barrios de Sincelajo fueron los más afectados con las fuertes brisas": Cuerpo de Bomberos de Sincelajo

Momentos de pánico vivieron la noche del domingo los habitantes de varias poblaciones de Sucre por un aguacero acompañado de vientos fuertes y tormentas eléctricas. El saldo fue de árboles caídos, frezas derribadas, vías obstruidas, casas destechadas y hasta algunos hechos de inseguridad, en especial en Sincelajo, la capital sucreña. Sin embargo, la mayor afectación se presenta en el suministro de energía y agua potable. Este último episodio se registra en los municipios de Sincelajo, Corozal y Sincé.

De ahí que hasta ayer en horas de la tarde en Sincelajo solo se contaba con el suministro de agua en un 45% con el que atendían desde las 11:30 de la noche del domingo a los usuarios de las zonas 1 y 2 que cuentan con agua permanente, mientras que en el sur no suministraron el preciado líquido y en el norte, al cierre de esta edición, lo estaban esperando.

En materia energética la afectación fue en Sincelajo, Corozal, Tekú, Coveñas, San Onofre, Sampués, San Antonio de Palmito, Tolúnejo, San Pedro, Buenavista, Galerías, San Benito, Betúla, El Roble, Sincé, Ovejas, Guaranda y Sucre. MVE

POR: REDACCIÓN

Clasificados

HAZ CLUCK AQUÍ MIAMI KEY WEST COZUMEL ORLANDO  
4X1 \$399  
TIPIAS 10 NOCHES  
[A DESTINOS A INCREÍBLE PRECIO]

DEL PEZ LEÓN

Últimas Noticias

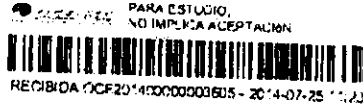
30 Julio de 2014 - 12:00pm  
Duelo en Valledupar por muerte de concejal

27 Julio de 2014 - 1:00pm  
"Las Faro están jugando con candela", advierte el presidente Santos

29 Julio de 2014 - 1:15pm  
Concejo se mantiene en limitar facultades a la alcaldía  
Clasificados LO QUE NO S

309

"Integridad, Confiabilidad y Confidencialidad  
base de nuestro servicio"



**INSPECTORATE**

# Informe BT EUROCHAMPION 2004 K-985

Informe presentado a:  
Ingeniero Cornelio Toledo O.  
Coordinador Contratos

Lugar donde se ejecutaron los trabajos:  
Terminal Orensa  
Coveñas (Sucre)

Informe elaborado por: Johnny Mendivil Sarmiento  
Oscar Trujillo Ruiz  
Raul Jimenez Ciro



PBX (+57 5) 366 9450 Fax (+57 5) 366 9494  
[www.inspectorate.com](http://www.inspectorate.com)

210

"Integridad, Confiabilidad y Confidencialidad  
base de nuestro servicio"



**INSPECTORATE**

## INDICE

1. Introducción
2. Desarrollo
3. Conclusión
4. Recomendaciones
5. Anexos

"Integridad, Confiabilidad y Confidencialidad  
base de nuestro servicio"



**INSPECTORATE**

125

## 1. Introducción

### Breve descripción de la nominación

El día 19 de Julio de 2014 se recibe autorización de cargue del buque tanque EUROCHAMPION 2004, por la mono boya TLU-2 con Crudo Castilla, en la terminal Coveñas-Ocensa, referencia de cargue K-985 y un volumen nominado de 1 000 000 de barriles:

B/L 1

**CONSIGNATARIO:** BP OIL SUPPLY, A DIVISION OF BP PRODUCTS NORTH AMERICA INC.

**CONSIGNADOR:** PACIFIC STRATUS ENERGY COLOMBIA CORP

**CANTIDAD:** 220.000 BBLS NSV

B/L 2

**CONSIGNATARIO:** BP OIL SUPPLY, A DIVISION OF BP PRODUCTS NORTH AMERICA INC.

**CONSIGNADOR:** META PETROLEUM CORP

**CANTIDAD:** 780.000 BBLS NSV (BALANCE TOTAL DE LA CARGA)

**INSPECTOR INDEPENDIENTE:** CAMIN CARGO CONTROL

**AGENTE MARITIMO:** CARIBBSA S.A.

### Localización geográfica

Mono boya TLU-2 – Terminal Coveñas-Ocensa- Municipio Coveñas (Sucre).

### Descripción del Proceso

En el reporte TIME LOG del certificado emitido por el inspector de la terminal a bordo del buque tanque EUROCHAMPION 2004, se encuentra una descripción del proceso de cargue (Anexo 1).

PBX (+57 5) 366 9450 Fax (+57 5) 366 9494  
www.inspectorate.com

211

"Integridad, Confiabilidad y Confidencialidad  
base de nuestro servicio"



**INSPECTORATE**

Este cargue fue suspendido por condiciones climáticas adversas que originaron una parada de emergencia, y luego de esta, se presentó la rotura del cabo HAWSER y las dos mangueras que se encontraban en la operación, produciéndose una pérdida de producto.

## 2. Desarrollo

Para estimar la máxima pérdida que se produjo por la parada de emergencia del proceso de cargue del buque tanque EUROCHAMPION 2004, K-985; se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones:

- 1- El volumen de llenado total de la línea TLU-2, desde el patín de medición 38000 hasta el punto de conexión con el buque tanque es de aproximadamente 66000 bbls, según información proporcionada por OCENSA.
- 2- El volumen de llenado de las dos mangueras (*strings* 1 y 3) en operación durante el evento es 739 bbls, desde la mono boya TLU-2 hasta el punto de conexión con el buque tanque; según información proporcionada por OCENSA.
- 3- Teniendo en cuenta que la pérdida se produce en el sector de la mono boya y el punto de conexión con el buque tanque; la determinación de la pérdida se centra en los volúmenes manejados en este sector.
- 4- Adicionalmente, el empaque de línea (patín 38000 hasta la mono boya TLU-2) registrado para el cargue siguiente (BT- SIFA, K986/VH296). Fue de 123 bbls, cifra que se encuentra dentro de los valores históricos.
- 5- El *string* 2, se encuentra en mantenimiento y empacada con agua, según información proporcionada por OCENSA.
- 6- El aseguramiento, recolección y drenados del sector; está a cargo del personal de contingencia.
- 7- La recolección del producto se realizó en el bongo "ARC CASA".
- 8- Según información suministrada por OCENSA, los volúmenes iniciales en el bongo "ARC CASA" se encuentran ubicados en el tanque No. 9.
- 9- Para el cálculo de los volúmenes se emplearon documentos suministrados por OCENSA (Anexo- 2), las mediciones y cálculos fueron realizados por el personal de Inspectorate Colombia LTDA (Anexo- 3 y 4).



**INSPECTORATE**

### 3. Conclusión.

Con base en las consideraciones del punto anterior, se estima la pérdida de la siguiente forma:

1. Liquidación final del volumen medido en el bongo "ARC CASA". (Anexo- 3).
2. Balance del sector afectado (volumen total de los *strings* 1 y 3, y el volumen medido en el bongo "ARC CASA"). (Anexo- 4)

### 4. Recomendaciones:

1. Llevar registro de las actividades en un libro de bitácora.
2. Realizar aforo certificado de la barcaza asignada para contingencia.

### 5. Anexos

Anexo N°1.	Registro hoja de tiempos (Time log)
Anexo N°2.	Documentos "ARC CASA"
Anexo N°3.	Liquidación volumen barcaza "ARC CASA"
Anexo N°4.	Balance sector afectado



ANEXO No. 1



**TIME LOG**

**INSPECTORATE**

LOADING TIME SHEET

JOB No. 0204-04-6-07BT06

VESSEL	EUROCHAMPION 2004	CARGO	CASTILLA C.O	DATE	2014/07/22
TERMINAL/PORT	OFFSHORE PETROLEUM, TLU-2, COVENAS				
CLIENT(S) REF.	SHIPMENT. K-985				

MONTH	DATE	TIME	COMMENTS
JULY	19	21:00	Vessel Arrived at coveñas ( PILOT STATION )
JULY	19	22:00	Vessel Anchored , Waiting instructions
JULY	19	21:36	Free pratique granted by port Authorities
JULY	20	12:24	Anchor Awelgh
JULY	20	13:06	Pilot on board
JULY	20	13:06	Surveyor on board
JULY	20	14:24	Pick up rope secured
JULY	20	14:30	All made fast at TLU # 2
JULY	20	15:48	Loading hose connected (2x16")
JULY	20	15:00	Cargo tanks Inspected, ( O.B.Q )
JULY	20	15:30	Key meeting completed
JULY	20	15:54	Commenced loading
JULY	20	20:48	Suspended Loading, Shore Request
JULY	20	20:53	Loading hose disconnected
JULY	22	11:48	Surveyor on board
JULY	22	13:00	Ullages , temperatures. water cut , samples taken
JULY	22	13:18	Calculation ready
JULY	22	14:12	Recheck Ullage
JULY	22	14:30	Inspectorate documents ready
JULY	22	14:36	Documents received
JULY	20	00:01	N.O.R. Tendered by Master Vessel
JULY	20	14:30	N.O.R. Accepted by TERMINAL representative
REMARKS			
JULY 20th AT 20:48 Suspended loading, shore request Due to bad Weather, High winds Speed (60 KNTS), ThunderStorm And Heavy Rain ( Broken Hawser and hoses )			

VESSEL /	TERMINAL REPRESENTATIVE
SIGNATURE	
PRINT NAME	CHARANPAL SINGH
POSITION	CHIEF OFFICER

FOR INSPECTORATE: JOSE MARTINEZ/FERNANDO DAVILA

54  
127

DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA  
CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA

CARTAGENA, Septiembre 20 de 1990

ANEXO 1: Rutina de Arqueo Bote "ARC CASA"

AL : Sr. Capitán de Navío (R)  
CAPITAN DE PUERTO DE CARTAGENA  
Ciudad.

I. CARACTERISTICAS FUNDAMENTALES

ESLORA : 33,40 metros  
MANGA : 9,10 metros  
PUNTALE : 2,50 metros  
CALADO MAXIMO : 1,68 metros

547-7

II. CALCULO VOLUMEN BODEGAS

MEDIDAS : L = 4,8 metros  
E = 9,0 metros  
P = 2,5 metros

VOLUMEN = L x E x P

VOLUMEN = 4,8 x 9,0 x 2,5

TONELAJE DE REGISTRO = 108/2,832

TONELAJE DE REGISTRO = 38,14 toneladas

CUATRO BODEGAS = 38,14 x 4 = 152,5 toneladas

TRN = 152,5 toneladas

III. CALCULO VOLUMEN RELOJERAS (EXCENCIONES)

ANEXO No. 2

a) Cálculo del Volumen (1)

Es un volumen regular con las siguientes medidas.

$$\begin{aligned}L &= 2,40 \text{ metros} \\P &= 2,50 \text{ metros} \\E &= 9,00 \text{ metros}\end{aligned}$$

$$V = 2,40 \times 2,50 \times 9,00 = 54,25 \text{ M}^3$$

$$V1 = 54 \text{ M}^3$$

b) Cálculo del Volumen (2)

Es un volumen no regular con las siguientes dimensiones.  
Empleando la siguiente fórmula:

$$V = (I \times E \times ((P1+P2)/2))$$

V (Volumen)  
I (Intervalo)  
E (Esloza)  
P1 a P5 (Puntales)

$$\begin{aligned}L &= 4,60 \text{ metros} \\E &= 9,00 \text{ metros} \\I &= 1,10 \text{ metros}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}P1 &= 2,50 \text{ metros} \\P2 &= 2,20 \text{ metros} \\P3 &= 1,65 \text{ metros} \\P4 &= 1,05 \text{ metros} \\P5 &= 0,80 \text{ metros}\end{aligned}$$

$$Va = (2,5+2,2)/2 \times 1,10 \times 9,0 = 23,26 \text{ M}^3$$

$$Vb = (2,2+1,65)/2 \times 1,10 \times 9,0 = 19,05 \text{ M}^3$$

$$Vc = (1,65+1,05)/2 \times 1,10 \times 9,0 = 13,36 \text{ M}^3$$

$$Vd = (1,05+0,80)/2 \times 1,10 \times 9,0 = 8,74 \text{ M}^3$$

$$V2 = Va + Vb + Vc + Vd$$

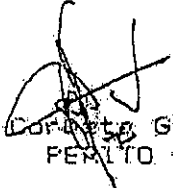
$$V2 = 64,43 \text{ M}^3$$

$$\text{Volumen Relojeras} = V1 + V2$$

$$= (54 + 64,43) \text{ M}^3$$

Volumen Relojeras = 118.4 M3  
Tonelaje de Registro = 118.4 / 2,832  
Tonelaje de Registro = 41.8 toneladas  
Dos Relojeras = 83,6 toneladas  
TEB = Bodegas + Relojeras  
= 152.5 + 83,6  
TRB = 236 toneladas

Atentamente.

  
Capitán de Corbeta GUSTAVO A. TOLEDO P.  
PERITO NAVAL



ANEXO No. 3

**INSPECTORATE**

**VESSEL ULLAGE / SOUNDING / AND CAPACITY REPORT**

BARGE		ARC CASA		CARGO		CASTILLA C.O		JOB No.		N/A	
TERMINAL/PORT		ANCHORED AREA, COVENAS		CLIENT(S)		REF.		DATE		2014/07/24	
BEFORE		<input type="checkbox"/> AFTER		OVERBOARD (P)				SEA CHESTS (P)			
LOAD		<input checked="" type="checkbox"/> DISCHARGE		SEA VALVE SEAL NUMBERS:				SEA CHEST (P)			
LIGHTER		<input type="checkbox"/> TO:		FROM: N/A							
TANK NO	GAUGE (METER)	CORR. GAUGE	TRIM/LIST	TOTAL OBSERVED VOLUME	FREE WATER		GROSS OBSERVED VOLUME	TEMP. (F/C)	A.P.L. @ 60°F	VOLUME CORR. FACTOR	GROSS STANDARD VOLUME AT 60°F
					IN/ULL	VOLUME					
5	0.490	N/A	N/A	133.00							
7	0.260	N/A	N/A	71.00							
10	1.620	N/A	N/A	440.00							
11	0.095	N/A	N/A	26.00							
9	0.15	N/A	N/A	41.00							
2	0.68										
3	1.98										
4	0.58										
6	1.88										
12	0.48										
REMARK :					0		0		LESS O.B.Q		711
LOS TANQUES 2, 3, 4, 6 Y 12 CONTIENEN AGUA											41
EL VOLUMEN INICIAL FUE DE 41 BBLs ENCONTRADOS EN EL TK-9, SEGUN INFORMACION SUMINISTRADA POR OCEANA											T.O.V. LOADED 670
COMMENT:											
GROSS STANDARD VOLUME (BBLs)			LONG TONS			METRIC TONS			VESSEL/TERMINAL REPRESENTATIVE		
PLUS, FREE WATER (BBLs)			SHORT TONS			SIGNATURE					
TOTAL CALCULATED VOLUME (BBLs)			FORWARD DRAFT			PRINT NAME			JANUARIO BARBOSA		
LESS GROSS STANDARD VOLUME (OBQ)			AFT DRAFT LIST			POSITION			GERENTE TERMINAL COVENAS		
TOTAL RECEIVED VOLUME (T.R.V)											
API GRAVITY											
WEIGHT CONVERSION (Long Tons)											

FOR INSPECTORATE : RAOUL JIMENEZ CIRO



129

BALANCE

**INSPECTORATE**

		JOB No.		N/A	
VESSEL	ARC CASA	CARGO	CASTILLA C.O	DATE	2014/07/24
TERMINAL/PORT	ANCHORAGE AREA, COVEÑAS				
CLIENTS(S) REF.	N/A				

BALANCE	VOLUMEN
STRING 1 Y 3	739 BBLs
● C CASA	670 BBLs
VOLUMEN ESTIMADO DE PERDIDA	69 BBLs

NOTE:

---

REMARKS:

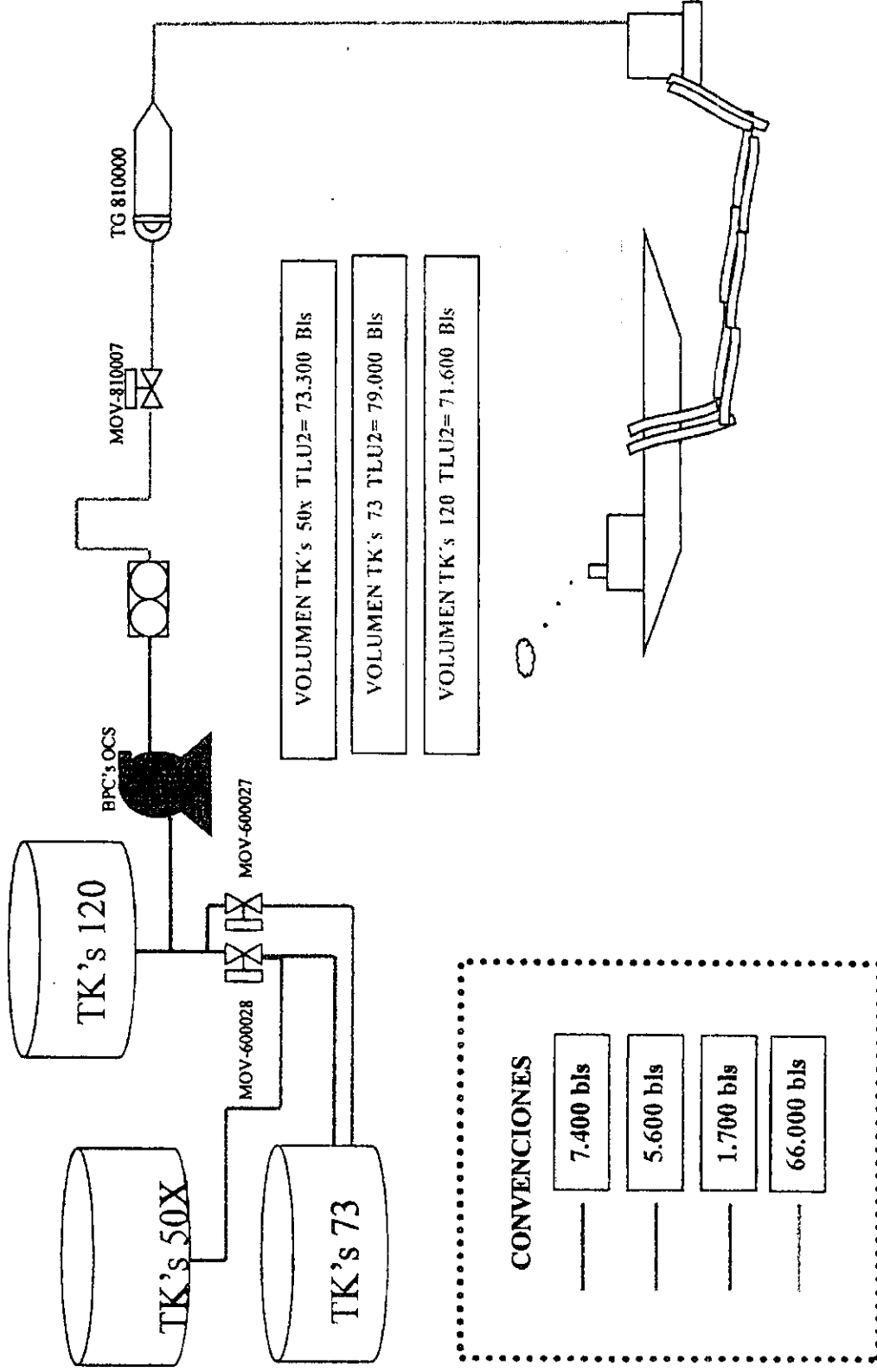
*Oscar Trujillo Ruiz*

OSCAR TRUJILLO RUIZ

SUPERVISOR OPERACIONES INSPECTORATE

315

# EMPAQUE LÍNEA TLU2





# D. KORONAKIS S.A.

17  
130

**CERTIFICATE No**  
**CUSTOMER'S ORDER No:**

**INVOICE NO :**  
**SHIPPING MARKS : DK**

## CERTIFICATE OF TEST AND EXAMINATION OF SYNTHETIC FIBER ROPES

**Customer:**

We hereby certify that the rope as listed below supplied to your firm has been manufactured in order to meet the ISO 9554/2000 EN 696 ISO 2307 (Annex B) standards.  
All ropes are been inspected visually during the manufacturing process and before delivery. Sampling tests are being carried out according to the company's quality system that is in force.

**F. SERIAL No**

**TYPE/ COLOUR**

**: KAPA NEEMA PLUS**

**DESCRIPTION**

**: ULTRA HIGH MODULUS POLYETHYLENE FIBER  
ROPE DYNEEMA SK75 CORE WITH ROBUST JACKET .**

**UV PROTECTION**

**: YES**

**CIRC./ DIAMETER**

**: 6 "/ 48 MM**

**LENGTH- PIECES**

**: 185 MTRS / 1 COIL**

**MIN. BREAKING LOAD**

**: 179 TONS**

**EXTRA WORK - FITTINGS**

**: WITH EYES SPLICED AT BOTH ENDS.**

**(1) Appropriate tests are carried out on the following machines**

- 150 ton 30 meter test bench, calibration certificate KE 12193 of 18/02/2009 - LLOYD'S cert of MD 00/0359/0012/8 issued on 27 July 2009, valid until 07 February 2012
- 500 ton 40 meters test bench, calibration certificate KE 12120 of 16/02/2009 - LLOYD'S cert of MD 00/0359/0012/8 issued on 27 July 2009, valid until 07 February 2012

**(2) All tensile ratings mentioned here in are approximate average based on new rope tested under laboratory conditions.**

**(3) All examinations and tests were carried out by competent personnel and are certified as correct.**

### THE MANUFACTURERS

**D. KORONAKIS SA**

**PIRAEUS, 16 - 02 - 2011**

MANUFACTURERS OF WIRE - SYNTHETIC AND COMBINATION ROPES - STOCKISTS OF ANCHORS - ANCHOR CHAINS - CARGO GEAR - ACCESSORIES



Main Offices & Stocks:  
56, Gravias Str. 185-45 Piraeus - Greece  
Plant - Factory: Eleonas 32200 Thiva, GR

Telephone: +30 210 4660600  
Fax: +30 210 4615211, +30 210 4612548  
E-mail: koronakis@koronakis.gr www.koronakis.gr

316



58

131

## 1. OBJETIVO GENERAL

Las presentes especificaciones técnicas describen las obligaciones, condiciones, características y contenidos que deberá cumplir el contratista que resulte seleccionado para efectuar los servicios de "APOYO A LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO COSTA AFUERA DEL TERMINAL OCENSA EN COVENAS."

## 2. ALCANCE

Los servicios objeto de la presente contratación deberá ejecutarse de manera continua durante las 24 horas del día, los 365 días al año.

Dentro del alcance y obligaciones del Contratista se deben considerar las actividades que se mencionan a continuación, bajo su exclusividad y riesgo, entendiéndose que la enunciación no es exhaustiva ni constituye limitación de las obligaciones del Contratista, quien se obliga a ejecutar la totalidad de las actividades para garantizar el completo y correcto servicio objeto de estas especificaciones técnicas:

### ~~2.1 APOYO A LA OPERACIÓN DEL AMARRE, CARGUE, DESCAMARRE DE LOS BUQUES TANQUES EN EL TERMINAL DE COVENAS~~

Ver Anexo 1.1 (Descripción general apoyo a la operación)

### 2.2 APOYO EN EL MANTENIMIENTO MAYOR A LA TLU2:

EL CONTRATISTA deberá realizar apoyo a las labores de mantenimiento mayor como plataforma de trabajo y usando, de ser necesario, los equipos de la nave (compresores, bombas, etc.) a la TLU2. El mantenimiento se llevará a cabo en el área de la TLU2 y deberá ejecutar entre otras las siguientes actividades:

Para el Remolcador de Maniobra:

- Apoyo al personal de buceo.
- El correcto posicionamiento del Remolcador de Maniobra durante la ejecución del mantenimiento.
- Verificar la continuidad y el correcto funcionamiento de todos los equipos y maquinaria del remolcador, a fin de garantizar a OCENSA una operación segura y eficiente.
- Garantizar el embarque seguro de los componentes del sistema a bordo del remolcador, bajo la coordinación y supervisión del capitán y primer oficial del Remolcador.
- En caso de ser requerido prestar apoyo de remolque de equipos o artefactos desde cualquier punto de la costa caribe hasta el Golfo de Morrosquillo.

Para la Embarcación menor:

- Apoyo en caso de algún requerimiento específico.
- Queda stand by en el área de TLU2 para atención de emergencias en caso de alguna contingencia.
- Cualquier actividad demandada del mantenimiento y según instrucciones OCENSA.

Para el Bote de Pasajeros:

- Movimientos del personal técnico y operativo, desde y hacia la TLU2 y/o desde el muelle de ECOPEPETROL.
- Movimientos de herramientas, equipos y materiales.
- Mantenerse en stand by para atención de emergencias en caso de alguna contingencia.

### 2.3 APOYO EN EL MANTENIMIENTO RUTINARIO A LA TLU2:

EL CONTRATISTA deberá apoyar al personal de mantenimiento para realizar las labores de mantenimiento menor a la TLU2, con todo las embarcaciones y personal asignado para la prestación del servicio contratado.

### 2.4 APERTURA Y CIERRE DE LAS VÁLVULAS DE 20" DEL MANIFOLD DE LA

EL CONTRATISTA deberá realizar esta actividad cada vez que haya cargue con apoyo de la Embarcación menor. Una de las personas abordo será designada por el capitán de esta para prestar el apoyo necesario en el momento del requerimiento de la apertura o cierre de las válvulas. Este movimiento será solicitado por el representante de EL CONTRATISTA durante la operación y se hará mínimo dos veces por cargue. El número máximo de la operación de estas dependerá si existe mal tiempo, situaciones que haya la necesidad de parar operación con cierre de válvulas de la monoboja como desplazamiento de línea, cambios de crudo en la línea submarina.

La persona designada deberá contar con EPP básicos como casco con barbuquejo, gafas de seguridad, overol manga larga, botas de seguridad con puntera, guantes de carnaza, chaleco salvavidas auto-inflable al sumergirse con dos compartimientos separados, provisto de un dispositivo que permita inflarlo a mano con un solo movimiento y soplando, además tener radio de comunicaciones VHF aprobado para trabajos en áreas clasificadas Clase I Div 1 y 2, linterna explosion proof.

### 2.5 OTRAS ACTIVIDADES:

El remolcador de maniobra deberá tener la capacidad de alojar cuatro (4) buzos al igual que una cámara hiperbárica de carácter semipermanente en la cubierta.

EL CONTRATISTA deberá apoyar actividades de remolque que se susciten por el requerimiento de la operación o del mantenimiento sin que esto llegue a causar costos extras.

Eventualmente se requieren desplazamientos a puertos vecinos para el transporte de repuestos e insumos, actividad que EL CONTRATISTA deberá realizar sin extracostos.

### 2.6 ATENCIÓN A EMERGENCIAS:

Las embarcaciones deberán estar capacitadas y prestas a la atención de emergencias para la contención, recolección de derrames de hidrocarburos e incendio bajo el control de la COMPANIA y con sujeción a las normas nacionales y estándares internacionales y todas aquellas que sean requeridas por la ley de acuerdo con el Plan Nacional de Contingencia.

Los remolcadores podrían ser requeridos por las autoridades para asistir a las naves en emergencia, para ser remolcadas con el fin de salvar vidas o prevenir desastres.

Igualmente podrán ser requeridos para el remolque de los tanqueros que durante su operación queden sin máquinas y deban ser llevados al área de fondeo.

Para el desarrollo de cada una de las actividades descritas en los numerales del 2.1 al 2.6 EL CONTRATISTA deberá dar cumplimiento a:

- Garantizar la prestación de turnos de acuerdo con la Legislación Laboral Vigente, a fin de no poner en riesgo la integridad del personal y equipos involucrados en la operación.
- Asegurar que el personal (tripulación) cumpla con los estándares de HSE contractuales y los estipulados para el mantenimiento.

### 3. COMBUSTIBLE

LA COMPANIA suministrará el combustible para la operación de las embarcaciones. EL CONTRATISTA hará sus mejores esfuerzos para hacer un uso razonable y deberá cuidar de él de la misma forma en que lo haría si fuese de su propiedad. Por lo cual se espera que cuente con los tanques debidamente aforados y que cuente con los equipos de medición de acuerdo con las normas internacionales.

Durante la ejecución del contrato, se establecerán las medidas de control y seguimiento al consumo así como las coordinaciones necesarias para el suministro.

### 4. LUGAR DE EJECUCIÓN

Las actividades objetos de este contrato se ejecutarán en el Golfo de Morrosquillo principalmente, pudiéndose ocasionalmente requerir desplazamientos a puertos de la costa atlántica colombiana. Debido a la actividad objeto de este contrato, EL CONTRATISTA deberá asegurar que su personal y sus embarcaciones estará disponible las 24 horas del día todos los días del año sin que este cumplimiento cause violación en las horas de trabajo del personal según legislación laboral nacional.

### 5. ENTREGABLES

EL CONTRATISTA se obliga a presentar los siguientes documentos al administrador del contrato como parte de gestión en el desarrollo del alcance del presente contrato:

- a. Los reportes de que trata el Anexo 1.2 Requerimientos HSE.
- b. Relación mensual de los consumos de combustible de cada una de las embarcaciones con sus respectivos movimientos operativos realizados.
- c. Previo al inicio del siguiente mes, el cuadro de turnos para dicho periodo de todo el personal por cada mes y solicitar con 48 horas de anticipación el ingreso al muelle. Hojas de vida del personal de las embarcaciones, licencias y cuadro donde se denote claramente el cargo que ocupa en la embarcación respectiva y sus actualizaciones donde sea necesario.
- d. Plan de acción de cierre de las novedades resultantes de la inspección técnica según la directriz de mantenimiento. Adicionalmente el contratista en reunión mensual planeada con el administrador, mostrará avances y seguimiento oportuno a estos reportes con sus indicadores de cumplimiento
- e. El resultado del seguimiento mensual de certificaciones respectivas de las embarcaciones según cumplimiento de certificaciones Nacionales e Internacionales y las Inspección Técnica de Embarcaciones. Ver Anexo 1.3 Seguimiento Mensual Certificaciones y 1.4 Inspección Técnica de Embarcaciones.

59  
132

312

- f. El resultado del seguimiento mensual de licencias y certificaciones del personal exigido para los servicios contratados. Ver Anexo 1.3 – A.

## **6. EQUIPOS Y HERRAMIENTAS REQUERIDOS**

Los equipos requeridos para el desarrollo de las actividades y cumplimiento del alcance del presente contrato serán suministrados por EL CONTRATISTA. Las características mínimas de los equipos son:

### **6.1 Remolcador de Maniobra**

Ver Anexo 1.5 Especificaciones Remolcador de Maniobra

### **6.2 Embarcación menor / Line Handler**

Ver Anexo 1.6 Especificaciones Técnicas Embarcación Menor

### **6.3 Embarcación de Pasajeros.**

Ver Anexo 1.7 especificaciones Técnicas Embarcación de Pasajeros/ Crew Boat

Además de los requisitos detallados a otras partes, el contratista suministrará los siguientes ítems, equipos y servicios:

1. Mantenimiento, repuestos de las embarcaciones y equipos.
2. Inventario del combustible de las embarcaciones antes de iniciar el contrato..
3. Aceite de motor y lubricantes consumidos por las embarcaciones.
4. Alojamiento y manutención en las embarcaciones de sus empleados, agentes, contratistas y todo el personal que deba abordar en relación al ejercicio del contrato. Deberá también proveer alojamiento y manutención al personal, contratistas, agentes, etc. que la COMPANIA disponga; los costos asociados a estos últimos serán asumidos por la COMPANIA.
5. Cabos, grilletes y en general todos los elementos usados para las actividades de remolque que deberán estar en estado adecuado para un funcionamiento seguro.

## **7. PERSONAL Y EXPERIENCIA**

Al inicio del inicio del contrato al igual que durante su ejecución el contratista deberá:

- a. Asegurar que las embarcaciones cuentan con todo el personal necesario de Capitanes y tripulación de acuerdo con potencia, construcción y servicio que prestan cuyo número, en ningún evento, podrá ser menor que el requerido por las normas aplicables y deben estar adecuadamente entrenados para operar las embarcaciones y sus equipos de forma competente y segura.
- b. Asegurar que todo el personal cuenta con las licencias ordenadas por la ley.
- c. Asegurar que toda la tripulación esté entrenada de acuerdo con el STWC 95 (Standards of Training, Certification & Watchkeeping) y Regulación DIMAR.
- d. Asegurar que el personal sea calificado para las labores que realizan.

- 60
- 139
- e. Antes de asignar personal, el CONTRATISTA someterá a consideración de LA COMPAÑÍA la respectiva hoja de vida acompañada de las licencias necesarias. LA COMPAÑÍA podrá rechazar el candidato cuando considere que no cumple con los requisitos, en cuyo caso, es obligación del CONTRATISTA presentar a otro candidato que cumpla con las exigencias de LA COMPAÑÍA. Todo el personal debe tener experiencia en la operación de terminales petroleros marítimos. El CONTRATISTA se compromete a permitir el acceso a las embarcaciones, solamente al personal encargado de la ejecución del presente contrato y no permitirá el ingreso de personal ajeno al mismo.
- f. El CONTRATISTA mantendrá disponible las tripulaciones para la prestación del servicio, las 24 horas del día, los 365 días al año, para lo cual implementará los turnos y horarios que sean necesarios, ajustándose a lo establecido por la legislación laboral colombiana vigente, para lo cual se compromete a obtener de las autoridades competentes, las licencias y permisos que sean necesarios.

#### 7.1 DPA (Designated Person Ashore)

El CONTRATISTA deberá contar con una persona ubicada en Coveñas, que realice las funciones de DPA en los términos establecidos por el ISM Code además de manejar el contacto diario ya sea administrativo u operativo en el Terminal.

#### 7.2 Inspector HSE

El CONTRATISTA deberá contar con una persona ubicada en Coveñas, con las características y responsabilidades detalladas en el Anexo 1.2 Requerimientos HSE.

#### 7.3 TRIPULACION

A continuación se mencionan las posiciones de más alta jerarquía y los requerimientos mínimos que deben cumplir:

##### 7.3.1 REMOLCADOR DE MANIOBRA

###### a) Capitán

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de Capitán de Altura categoría "A" expedido por DIMAR y actualizado.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como Capitán de Remolcador de Maniobra en las operaciones de amarre y des-amarre de Buque Tanque en boyas tipo SPM, durante 2 años como mínimo.
  - b. En Manejo de de propelas azimutales, durante 2 años como mínimo.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Manejar sistemas de gestión en seguridad industrial, ambiental, calidad e ISM Code.
- Habilidad en el despliegue de barreras Off-Shore y haber participado en simulacros de derrame de productos contaminantes al mar.
- Habilidad en el uso del computador a nivel usuario.

**b) Oficial de Puente de Altura de Primera Clase**

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de primer Oficial de Puente categoría "A", expedido por DIMAR y actualizado.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como Primer Oficial de Remolcador de Maniobra en las operaciones de amare y des-amarre de Buque Tanques en Boyas tipo SPM, durante 2 años como mínimo.
  - b. En Manejo de de propelas azimutales, durante 2 años como mínimo.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Habilidad para desempeñarse como Capitán en caso que el titular no pueda cumplir sus funciones, derivado de una fuerza mayor o algún factor externo no controlado.
- Manejar sistemas de gestión en seguridad industrial, ambiental, calidad e ISM Code.
- Habilidad en el despliegue de barreras Off-Shore y haber participado en simulacros de derrame de productos contaminantes al mar.
- Habilidad en el uso del computador a nivel usuario.

**7.3.2 TRIPULACIÓN EMBARCACIÓN MENOR**

Tripulación requerida para la embarcación menor, acorde a STWC y Regulación DIMAR.

**a) Capitán**

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de Capitán Remolcador Costanero, expedido por la DIMAR.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como capitán de acuerdo con la clasificación de la nave en operaciones costa afuera de amarre y zarpe de Buque Tanques en boyas tipo SPM, durante 2 años como mínimo.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Habilidad y destreza en la manipulación de apertura y entrega de mangueras flotantes para los procesos de conexión y desconexión Buque Tanque en Boyas tipo SPM (Single Point Mooring).
- Habilidad en la entrega de cabo de amarre al Buque Tanque (Pick Up Rope) durante el proceso de amarre de Buque Tanque a boya tipo SPM.
- Conocimiento en el manejo de la Norma de Gestión de Seguridad (NGS) para embarcaciones menores.
- Habilidad y destreza para remolcar mangueras flotantes acopladas y disponibles en muelle o línea de playa.

- Habilidad y destreza en la manipulación de barreras para mitigar un derrame de mercancías peligrosas en el Mar.

**7.4 EMBARCACIÓN DE PASAJEROS**

Tripulación requerida para la operación de la maniobra, acorde a STWC y Regulación DIMAR.

**b) Capitán**

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de Capitán Patrón de Bahía, expedido por la DIMAR.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como capitán de bote de pasajeros para operaciones Costa Afuera y en los apoyos de transporte de personal, transporte de equipos y herramientas por un lapso de 24 meses.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Habilidad y destreza para acoderarse en Buque Tanques en movimiento para facilitar el abordaje del personal y así atender operaciones costa afuera.
- Habilidad y destreza para manipular barreras de contingencias ambientales según instrucciones del Terminal.

**8. VARIOS**

Corresponde al CONTRATISTA proveer de alojamiento, alimentación y transporte a su personal, tanto técnico como administrativo. No obstante lo anterior, el transporte del personal usualmente se hace en la embarcación de pasajeros y en tanto este movimiento no sea previamente aprobado por OCENSA y así mismo y no afecte la operación, podrá hacerse sin ningún costo para EL CONTRATISTA.

**9. NORMAS Y ESTÁNDARES APLICABLES**

El contratista se obliga a ejecutar las obligaciones derivadas del contrato de conformidad con todas las normas técnicas, estándares, códigos y reglamentos que resulten aplicables. De manera especial, se obliga a cumplir con las normas que a continuación se relacionan, sin que en ningún caso pueda entenderse que el contenido de esta lista es taxativo:

- Directriz de Mantenimiento de OCENSA
- Los contenidos en el Anexo 1.2 Requerimientos de HSE
- ISGOTT, Fifth Edition, 2006.
- MARPOL, Consolidated Edition, 2006.
- SOLAS, Consolidated Edition 2001, 2001.
- STCW 95
- ISM CODE, SOLAS a.741 (18), Julio 2004.
- NORMA NGS, SOLAS a.741 (18), Julio 2004.
- DIMAR, Resoluciones y Decretos.
- Legislación vigente.

## 10. ANEXOS

Anexo	1.1 Descripción General Apoyo a la operación
Anexo	1.2 Requerimientos de HSE
	1.2.1 Matriz general elementos de gestión HSE
	1.2.2 369-PD-002 Identificación de Impactos V8
	1.2.3 Procedimiento Peligros y Riesgos V6
Anexo	1.3 Cuadro de seguimiento mensual de certificaciones.
Anexo	1.4 Inspección Técnica de Embarcaciones
Anexo	1.5 Especificaciones Técnicas Remolcador de Maniobra
Anexo	1.6 Especificaciones Técnicas Embarcación Menor
Anexo	1.7 Especificaciones Técnicas Embarcación de Pasajeros



62  
135



D. KORONAKIS S.A.

CERTIFICADO No.

FACTURA No.

PEDIDO DEL CLIENTE No.

MARCAS DE DESPACHO: DK

CERTIFICADO DE PRUEBAS Y EXÁMENES  
DE CABOS DE FIBRA SINTÉTICA

Cliente:

Por este medio certificamos que el cabo descrito a continuación suministrado a su Compañía, ha sido fabricado de acuerdo a las especificaciones ISO 9554/2000 EN 696 ISO 2307 (Anexo B). Todos los cabos han sido inspeccionados visualmente durante el proceso de fabricación y antes de su despacho. Las pruebas de las muestras se realizan de acuerdo con el sistema de calidad de la Compañía que esté vigentes.

F. SERIAL No.

TIPO / COLOR

DESCRIPCIÓN

KAPA NEEMA PLUS

FIBRA DE POLIETILENO DE MÓDULO ULTRA ALTO

CABO DYNEEMA SK75 NÚCLEO CON CUBIERTA ROBUSTA

SI

PROTECCIÓN UV

CIRCUNFERENCIA / DIÁMETRO

6 " / 48 MM

LONGITUD - PIEZAS

185 MTRS / 1 BOBINA

MIN. CARGA DE RUPTURA

179 TONELADAS

ESFUERZO ADICIONAL – ACCESORIOS

OJETES EMPALMADOS EN AMBOS TERMINALES

(1) Se realizan las correspondientes pruebas en las siguientes máquinas

Banco de prueba de 150 toneladas, 30 metros, certificado de calibración KE 12193 del 02/18/2009 – Certificado de LLOYD'S MD 00/0359/0012/8 emitido el 27 de julio de 2009, válido hasta el 7 de febrero de 2012.

Banco de prueba de 500 toneladas, 40 metros, certificado de calibración KE 12120 del 02/16/2009 – Certificado de LLOYD'S MD 00/0359/0012/8 emitido el 27 de julio de 2009, válido hasta el 7 de febrero de 2012.

(2) Todas las calificaciones de tensión mencionadas aquí son de un promedio aproximado en base a los nuevos cabos analizados bajo condiciones de laboratorio.

(3) Todos los exámenes y pruebas fueron realizados por personal competente y se certifican como correctas.

LOS FABRICANTES

D. KORONAKIS SA

PIREO, 03.16.2011

MANUFACTURERS OF WIRE - SYNTHETIC AND COMBINATION ROPES - STOCKISTS OF ANCHORS - ANCHOR CHAINS - CARGO GEAR - ACCESSORIES



Main Offices & Stocks:  
56, Grevios Str. 185-45 Pireaus - Greece  
Plant - Factory: Eleonas 32200 Thiva, GR

Telephone: +30 210 4060400  
Fax: +30 210 4615211, +30 210 4612548  
E-mail: koronakis@koronakis.gr www.koronakis.gr

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



Fabiola Garcés de Cardone  
Traductora – Intérprete  
Según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, Colombia

136

La suscrita, **Fabiola Garcés de Cardone**, Traductora Certificada según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, por la presente certifica que esta Traducción Certificada No. 4713, consistiendo de 01 página es una traducción correcta y verdadera al español del documento en inglés que he tenido a la vista. Este certificado debe considerarse un reconocimiento de la exactitud de la traducción, pero no de la autenticidad del contenido del documento en el idioma original. Firmado en Barranquilla, Colombia el 15 de julio de 2019.

Traducido por / Translated by  
*Fabiola G. Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE  
Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella  
A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS -  
DILIGENCIA DE AUDIENCIA PÚBLICA

Coveñas, Julio veinticuatro (24) de Dos Mil Catorce (2014)

---

En la fecha y siendo las 08:00 horas se constituye el Despacho en Audiencia Pública para llevar a cabo la celebración de la primera audiencia pública dentro de la investigación jurisdiccional que se adelanta por el Siniestro Marítimo - Contaminación con ocasión del cargue del BT EUROCHAMPION 2004 de bandera Liberiana, hechos ocurridos el día 20 de julio/2014 aproximadamente a las 20:45 horas, cuando al parecer se produjo la fuga de una parte del crudo que se encontraba dentro de las mangueras. Presentes en la diligencia el señor Capitán de Fragata ANDRES MAURICIO ZAMBRANO GARCÍA Capitán de Puerto de Coveñas, la señora Profesional en Defensa SIRLEY ISLENY GÓMEZ CARDONA asesora jurídica de la Capitanía de Puerto y la señorita ASD. ARIETH GONZALEZ ALVARINO Secretaria Sustanciadora. En éste estado de la diligencia se hicieron presentes: El señor KAPOOR YOUVRAJ identificado con el pasaporte número Z2268643, en calidad de Capitán del BT EUROCHAMPION 2004, Interrogado el capitán sobre sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de India, tengo 42 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio Capitán, marino, resido en Mumbai (India), correo electrónico eurochampion2004@amosconnect.com, la correspondencia puede ser enviada a la agencia marítima del buque. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor KAPOOR YOUVRAJ manifestó que rendirá la versión de los hechos representado por la Dra. MARÍA ELVIRA GOMEZ identificada con la cédula de ciudadanía No. 39.681.857 de Bogotá, abogada titulada y en ejercicio, portadora de la tarjeta profesional No. 57355 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicada en Calle 94 No. 11-20, oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3105704352 y 6354640 - 6354634. A quien le otorga poder para representarlo, así como al armador y a la tripulación del BT EUROCHAMPION 2004 en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica a la Dra. MARÍA ELVIRA GOMEZ para que represente al capitán del BT EUROCHAMPION 2004 dentro de la presente investigación. Interrogada la abogada por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 52 años de edad, de estado civil soltera, de profesión u oficio abogada, residente en de la ciudad de Bogotá. Presente en la diligencia el señor GABRIEL REINA CORZO identificado con la cédula de ciudadanía No. 9071621 de Cartagena (Bolívar) en calidad de Piloto Práctico del BT EUROCHAMPION 2004. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Capianejo (Santander), tengo 65 años de edad, de estado civil unión libre, de profesión u oficio Piloto Práctico Maestro, resido en Sincelejo, calle 32ª No. 14-47, Conjunto residencial Barcelona, Casa No. 14, teléfono 3157466785 correo electrónico lasmotos1@hotmail.com. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor GABRIEL REINA CORZO manifestó que por la premura del tiempo no fue posible contactar a un abogado, pero en cualquier momento que lo requiera le daré el respectivo poder haciendo uso del derecho. Seguidamente se hace presente la Doctora ELIZABETH ROSANA SALAS JIMENEZ identificada con la cédula de ciudadanía No. 41.736.405 de Bogotá, portadora de la tarjeta profesional No. 29151 del C. S. de la J. en su

64

138

calidad de apoderado del OLEDUCTO CENTRAL S. A. OCENSA, de acuerdo con el poder otorgado por la señora MARÍA PAULA CAMACHO ROZO en su calidad de representante legal de la mencionada Sociedad y para el efecto aporta el poder y el certificado de existencia y representación legal. La apoderada está revestida de amplias facultades para notificarse del auto de inicio de investigación, asistir audiencias, solicitar pruebas, notificarse de las decisiones, interponer los recursos de ley, así como para transigir, conciliar, desistir, sustituir y reasumir. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica a la Dra. ELIZABETH ROSANA SALAS JIMENEZ para que represente a la sociedad OCENSA como su abogada. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 56 años de edad, de estado civil divorciada, de profesión u oficio abogada, residente en de la ciudad de Bogotá carrera 12 No. 93-78, oficina 303, teléfono 3153058054, [Elizabeth.salas.jimenez@gmail.com](mailto:Elizabeth.salas.jimenez@gmail.com). Seguidamente se hace presente el señor JUAN DIEGO COLONIA OSPINA identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.262.103 de Manizalez, en calidad de gerente (e ) del terminal marítimo oleoducto central S. A. OCENSA. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Rio Sucio (Caldas), tengo 50 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio ingeniero civil, resido en Bogotá Avenida carrera 72 No. 152B-89, teléfono 3112525466, correo electrónico [juan.colonia@ocensa.com.co](mailto:juan.colonia@ocensa.com.co). A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor JUAN D. COLONIA manifestó que rendirá la versión de los hechos representado por el Dr. JUAN CARLOS PAREDES LÓPEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.798.598 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 122673 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Carrera 7 No. 83-29, oficina 604 de la ciudad de Bogotá, teléfono 6161684 y 3103156820. A quien le otorga poder en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. JUAN CARLOS PAREDES LÓPEZ para que represente al señor JUAN DIEGO COLONIA OSPINA dentro de la presente investigación. Interrogado el abogad por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 38 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio abogado. Presente el señor JORGE ELIECER QUINTERO ARDILA identificado con la cédula de ciudadanía No. 91.074.464 de San Gil (Santander) en calidad de operador técnico del cuarto de control en tierra en el terminal para OCENSA S. A. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Simacota (Santander), tengo 40 años de edad, de estado civil unión libre, de profesión u oficio ingeniero informático, resido en Sincelejo carrera 32 No. 23-19, teléfono 3212338072, correo electrónico [JorgeEliecer.QuinteroArdila@ocensa.com.co](mailto:JorgeEliecer.QuinteroArdila@ocensa.com.co). A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor JORGE ELIECER QUINTERO ARDILA manifestó que rendirá la versión de los hechos representado por el Dr. JUAN CARLOS PAREDES LÓPEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.798.598 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 122673 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Carrera 7 No. 83-29, oficina 604 de la ciudad de Bogotá, teléfono 6161684 y 3103156820. A quien le otorga poder en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de

procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. JUAN CARLOS PAREDES LÓPEZ para que represente al señor JORGE ELIECER QUINTERO ARDILA dentro de la presente investigación. Interrogada la abogada por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 38 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio abogado. Presente el señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.073.100 de Cartagena (Bolívar) en calidad de Jefe de Operaciones del terminal marítimo OCENSA S. A. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bucaramanga (Santander), tengo 56 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio capitán de altura de la marina mercante, resido en Montería en la calle 54 No. 13-18, teléfono 3187710074, correo electrónico josemiguel.becerra@ocensa.com.co. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA manifestó que rendirá la versión de los hechos representado por el Dr. JUAN CARLOS PAREDES LÓPEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.798.598 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 122673 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Carrera 7 No. 83-29, oficina 604 de la ciudad de Bogotá, teléfono 6161684 y 3103156820. A quien le otorga poder en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. JUAN CARLOS PAREDES LÓPEZ para que represente al señor JORGE ELIECER QUINTERO ARDILA dentro de la presente investigación. Interrogada la abogada por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 38 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio abogado. Presente en la diligencia el señor FABIAN ILDEFONSO VIDAL ANAYA identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.133.778 de Cartagena (Bolívar) en calidad de Profesional Senior Operaciones marinas del terminal marítimo OCENSA S. A. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Corozal (Sucre), tengo 46 años de edad, de estado civil soltero, de profesión u oficio capitán de altura de la marina mercante, resido en Cartagena Barrio el Cabrero Avenida Santander No. 42-148, apartamento 501, teléfono 3157070700 correo electrónico fabian.vidal@ocensa.com.co. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor FABIAN ILDEFONSO VIDAL ANAYA manifestó que rendirá la versión de los hechos representado por el Dr. JUAN CARLOS PAREDES LÓPEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.798.598 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 122673 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Carrera 7 No. 83-29, oficina 604 de la ciudad de Bogotá, teléfono 6161684 y 3103156820. A quien le otorga poder en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. JUAN CARLOS PAREDES LÓPEZ para que represente al señor FABIAN ILDEFONSO VIDAL ANAYA dentro de la presente investigación. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 38 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio abogado. Presente en la diligencia el señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ identificado con la cédula

78  
65  
139

de ciudadanía No. 73.573.514 de Cartagena (Bolívar) en calidad de capitán del R/M CAREX. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Cartagena, tengo 38 años de edad, de estado civil unión libre, de profesión u oficio Oficial de Puente, resido en Cartagena Barrio Juan 23 Diagonal 23 No. 44C-75, teléfono 6470721 correo electrónico flopez@intertug.com. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ manifestó que otorgo poder al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.247.343 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 71000 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Calle 94 No. 11-20 oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3102470334, 6354640 y 6354634. A quien le otorga poder en toda la investigación en nombre propio del armador y tripulación del remolcador y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA para que represente al señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ dentro de la presente investigación. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 58 años de edad, de estado civil separado, de profesión u oficio abogado. Presente en la diligencia el señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.484.251 de Cúcuta (N. Santander) en calidad de capitán del R/M CAPIDAH. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Cúcuta, tengo 47 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio Capitán de Puente de Altura, resido en Barranquilla barrio Villa Santos carrera 49D No. 106-17, teléfono 3005165015 correo electrónico jsoto@intertug.com. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ manifestó que otorgo poder al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.247.343 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 71000 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Calle 94 No. 11-20 oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3102470334, 6354640 y 6354634. A quien le otorga poder en toda la investigación en nombre propio del armador y tripulación del remolcador y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA para que represente al señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ dentro de la presente investigación. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 58 años de edad, de estado civil separado, de profesión u oficio abogado. Presente en la diligencia el señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.153.150 de Bogotá en calidad de representante de la sucursal de Coveñas de la empresa INTERTUG, acuerdo autorización de fecha 24 de julio/2014 otorgada por el señor KEES VAN DER BORDE gerente general. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 53 años de edad, de estado civil divorciado, de profesión u oficio ingeniero naval, resido en Coveñas, carrera 2 No. 10-72 El Porvenir, teléfono 3106362211 correo electrónico lcastiblanco@intertug.com. A quien el despacho le coloca de presente el



derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER manifestó que otorgo poder al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.247.343 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 71000 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Calle 94 No. 11-20 oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3102470334, 6354640 y 6354634. A quien le otorga poder en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA para que represente al señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER dentro de la presente investigación. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 58 años de edad, de estado civil separado, de profesión u oficio abogado. Presente el señor JOSÉ ELIAS BARGUIL PINTO identificado con la cedula de ciudadanía No. 79.855.956 de Bogotá y quien se desempeñara como traductor de la tripulación del BT EUROCHAMPION 2004, quien toma posesión del cargo, acto seguido el Capitán de Puerto procedió a recibirle el respectivo juramento de rigor conforme con lo dispuesto en los artículos 383, 385 y 389 del Código de Procedimiento Penal, en concordancia con lo establecido en el artículo 442 del Código Penal, y de los cuales se dio lectura, bajo cuya gravedad del juramento expresó que no se encuentra impedido para desempeñar el cargo, y aceptó el mismo, y prometió cumplir bien y fielmente con los deberes que éste le impone Interrogado sobre sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Cartagena, tengo 36 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio Profesor de Inglés y posee estudios de Naviera Portuaria, resido en el sector Punte Piedra, Segunda ensenada del municipio de Coveñas, teléfono 3127636971. Presente en la diligencia el Doctor ALVARO CRIALES BETANCOURT identificado con la cédula de ciudadanía No. 8.720.305 de Barranquilla, en su calidad de apoderado principal de la agencia Marítima CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S. A. - CARIBBSA en adelante CARIBBSA, conforme poder otorgado por el EDGAR PERDOMO ANDRADE identificado con la cédula de ciudadanía 5.565.768 de Bucaramanga en calidad de representante legal de CARIBBSA acuerdo certificado de existencia y representación legal entregado en la presente audiencia pública. A quien le fue otorgado poder para representar a la agencia marítima en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica a la Dr. ALVARO CRIALES BETANCOURT para que represente a la agencia marítima CARIBBSA. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Ibagué, tengo 52 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio abogado, residente en de la ciudad de Cartagena carrera 3, calle 6 esquina, Edificio Jasban, oficina 709, Boca Grande, teléfono 3106570154, [acriales@crialesyasociados.co](mailto:acriales@crialesyasociados.co). Presente en la diligencia el Doctor REMBERTO ALFONSO OSORIO ZAPATA identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.822.283 de Bogotá, en su calidad de apoderado sustituto de la agencia Marítima CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S. A. - CARIBBSA en adelante CARIBBSA, conforme poder otorgado por el EDGAR PERDOMO ANDRADE identificado con la cédula de ciudadanía 5.565.768 de Bucaramanga en calidad de representante legal de CARIBBSA acuerdo certificado de existencia y representación legal entregado en la

77  
66  
140

presente audiencia pública. A quien le fue otorgado poder para representar a la agencia marítima en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica a la Dr. REMBERTO ALFONSO OSORIO ZAPATA para que represente a la agencia marítima CARIBBSA como abogado sustituto. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Cartagena, tengo 28 años de edad, de estado civil soltero, de profesión u oficio abogado, residente en de la ciudad de Cartagena carrera 3, calle 6 esquina, Edificio Jasban, oficina 709, Boca Grande, teléfono 3017544852, [rosorio@crialesyasociados.co](mailto:rosorio@crialesyasociados.co). Igualmente se hicieron presentes el señor CN @JUAN CARLOS ROA CUBAQUE, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.133.578 expedida en Cartagena, en su condición de perito Oficial Superior en uso de buen retiro, domiciliado en la Carrera 52 No. 79-301 edificio Davinci apartamento 202 de la ciudad de Barranquilla, celular 3012272981. El señor ALEJANDRO HENAO ZULUAGA identificado con la cédula de ciudadanía No. 71.651.148 de Medellín, en su condición de piloto practico, domiciliado en la ciudad de Barranquilla carrera 51 No. 80-76, celular 3157513540. El señor ALVARO DUARTE MENDEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.076.526 expedida en Cartagena, en su condición de perito marítimo en Navegación, Oceanografía, Salvamento y Contaminación, domiciliado en la ciudad de Bogotá en la calle 106 No. 69-94, celular 3152150006. Acto seguido el suscrito Capitán de Puerto de Coveñas, con fundamento en lo señalado en los artículo 28 y 29 del Decreto Ley 2324 de 1984 y con el fin de asesorar la presente investigación con ocasión del Siniestro Marítimo - Contaminación ocurrida durante el cargue del BT EUROCHAMPION 2004, procede a constituir un Tribunal de Capitanes integrado por tres (3) miembros, un oficial superior de la Armada Nacional en uso de buen retiro, un piloto práctico de primera categoría con más de 20 años de experiencia y un perito naval en oceanografía y navegación y cubierta categoría A, quienes cumplirán las funciones establecidas en el artículo 32 ibídem y para el efecto se nombrarán y tomarán posesión del cargo las siguientes personas, con las debidas formalidades exigidas en la ley, en consecuencia se nombra como miembro del Tribunal de Capitanes al señor CN @JUAN CARLOS ROA CUBAQUE, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.133.578 expedida en Cartagena, en su condición de Oficial superior en uso de buen retiro, quien toma posesión del cargo, acto seguido el Capitán de Puerto procedió a recibirle el respectivo juramento de rigor conforme con lo dispuesto en los artículos 383, 385 y 389 del Código de Procedimiento Penal, en concordancia con lo establecido en el artículo 442 del Código Penal, y de los cuales se dio lectura, bajo cuya gravedad del juramento expresó que no se encuentra impedido para desempeñar el cargo, y aceptó el mismo, y prometió cumplir bien y fielmente con los deberes que éste le impone según lo ordenado, en especial con lo señalado en el artículo 32 ibídem. Se nombra como miembro del Tribunal de Capitanes al señor ALVARO DUARTE El señor ALVARO DUARTE MENDEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.076.526 expedida en Cartagena, en su condición de perito marítimo en Navegación, Oceanografía, Salvamento y Contaminación Categoría A, quien toma posesión del cargo, acto seguido el Capitán de Puerto procedió a recibirle el respectivo juramento de rigor conforme con lo dispuesto en los artículos 383, 385 y 389 del Código de Procedimiento Penal, en concordancia con lo establecido en el artículo 442 del Código Penal, y de los cuales se dio lectura, bajo cuya gravedad del juramento expresó que no se encuentra impedido para desempeñar el cargo, y aceptó el mismo, y prometió cumplir bien y fielmente con los deberes que éste le impone según lo

ordenado, en especial con lo señalado en el artículo 32 ibídem y se nombra como miembro del Tribunal de Capitanes al señor ALEJANDRO HENAO ZULUAGA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 71.651.148 de Medellín, en su condición de piloto práctico, en su condición de piloto práctico, quien toma posesión del cargo, acto seguido el Capitán de Puerto procedió a recibirle el respectivo juramento de rigor conforme con lo dispuesto en los artículos 383, 385 y 389 del Código de Procedimiento Penal, en concordancia con lo establecido en el artículo 442 del Código Penal, y de los cuales se dio lectura, bajo cuya gravedad del juramento expresó que no se encuentra impedido para desempeñar el cargo, y aceptó el mismo, y prometió cumplir bien y fielmente con los deberes que éste le impone según lo ordenado, en especial con lo señalado en el artículo 32 ibídem. En éste estado de la diligencia el despacho deja constancia que a pesar de haber sido citados no se presentó el representante legal de la empresa PILCAR, sin embargo presentó excusa en la que no hace ninguna solicitud. Acto seguido y en éste estado de la diligencia procede el Despacho a dejar constancia que las partes fueron notificadas del auto apertura de investigación de forma personal, no obstante lo anterior, éste fue leído en la presente audiencia pública quedando notificados todos los presentes por estrado. En éste estado de la diligencia el Despacho deja constancia de no haber reconocido personería jurídica a apoderado para que represente al señor GABRIEL REINA CORZO en calidad de piloto práctico dentro de la presente audiencia pública y/o en el proceso, toda vez que no comparecieron a la diligencia asistidos por un profesional del derecho. En razón a lo anterior el señor Capitán de Puerto de Coveñas realiza la siguiente observación dejando constancia que por tratarse de una investigación de carácter jurisdiccional, la interlocución de las partes intervinientes para con la Autoridad Marítima debe realizarse a través de un abogado titulado y en ejercicio. Así mismo se les hace conocer que ésta diligencia es la oportunidad procesal para manifestarse y defenderse de los hechos que son materia de la presente investigación, en el mismo sentido se da lectura al contenido del artículo 33 de la Constitución Nacional, que reza: "Nadie podrá ser obligado a declarar en contra de sí mismo, o en contra de su cónyuge, compañero o compañera permanente o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil". Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a manifestar a las partes que ésta es la oportunidad de aportar el escrito de que trata el artículo 37, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984. En éste estado de la diligencia solicita el uso de la palabra al Dr. JUAN CARLOS PAREDES apoderado del Dr. Colonia, quien manifiesta al Despacho que: en el numeral 23 del auto que se notifica, se establece que el director del terminal marítimo OCENSA debe allegar al Despacho 4 documentos los cuales son de propiedad de la sociedad oleoducto central S. A. OCENSA en esa medida solicito que la información sea requerida a dicha entidad. En este estado de diligencia la Dra Elizabeth Salas en calidad de apoderada de OCENSA manifiesta al despacho darse por notificada de la solicitud y procederá a aportar los respectivos documentos. En este estado de la diligencia procede el despacho a otorgar la palabra al Dr. JUAN CARLOS PAREDES apoderado de Juan Diego Colonia, Fabián Vidal, Miguel Becerra y Jorge E. Quintero, quien manifiesta que, teniendo en cuenta que sólo hasta el día de hoy fuimos notificados personalmente del auto en el transcurso de la diligencia procederemos a entregar el documento a que hace referencia el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984. En este estado de la diligencia el Despacho deja constancia que a través de las citaciones enviadas se les hace claridad de que a la primera audiencia las partes deben traer el escrito de que trata el artículo 37, no obstante el despacho hace saber al apoderado que lo debe presentar antes de que finalice la primera audiencia pública. En éste estado de la diligencia la Dra. Maria Elvira Gómez manifiesta que presentará el

67  
141

escrito después de mediodía. Por su parte la Dra. Elizabeth Salas manifiesta unirse a lo expresado por el Dr. Paredes, por lo que estaremos entregando el escrito en el curso de la primera audiencia. Siendo las 14:00 horas se hace presente en la audiencia pública el señor JULIAN ALBERTO MEDINA SALGADO identificado con la cédula de ciudadanía No. 92.227.203 de Tolú, en calidad de Vicepresidente de la Asociación de Pescadores CORPAGOLFO. Señor ARNULFO NUÑEZ MORELOS portador del documento de identidad No. 15.023.963 de Lorica en calidad de Secretario de CORPAGOLFO y representante legal de ASPESCAL. Señor EDUARDO ENRIQUE ESTRADA MUÑOZ identificado con la cédula No. 73.120.140 de Cartagena, en calidad de Presidente de CORPAGOLFO y representante legal de La Caimanera. Señor BENJAMIN LADEUTH GARCÍAS portador del documento de identidad No. 15.616.785 de San Antero, en calidad de Fiscal de CORPAGOLFO y representante de la Asociación de Pescadores de San Antero. Así mismo se hizo presente el señor JAIME ALBERTO BUELVAS RODRIGUEZ portador de la cédula No. 92.226.980 de Tolú, en calidad de Profesional Universitario de la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca - AUNAP. Quienes manifiestan al despacho ser vinculados al proceso como terceros afectados. Seguidamente se hizo presente el señor GABRIEL REINA TOUS identificado con la cedula de ciudadanía No. 92.545.258 de Sincelejo en calidad de representante legal suplente de la EMPRESA PILCAR LTDA y quien interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Sincelejo, tengo 31 años de edad, de estado civil unión libre, de profesión u oficio Ingeniero industrial, residente en de la ciudad de Sincelejo barrio Ford, edificio Dinastía apartamento 102, teléfono 3157555932, [reinagabriel@hotmail.com](mailto:reinagabriel@hotmail.com). A quien el despacho le pone de presente el derecho que tiene de estar asistido por un abogado si lo considera pertinente, ante lo cual el señor GABRIEL REINA TOUS manifestó que por la premura del tiempo no fue posible contactar a un abogado, pero en cualquier momento que lo requiera le daré el respectivo poder haciendo uso del derecho. En éste estado de la diligencia el Despacho deja constancia de no haber reconocido personería jurídica a apoderado para que represente al señor GABRIEL REINA TOUS en calidad de representante legal suplente PILCAR, dentro de la presente audiencia pública y/o en el proceso, toda vez que no comparecieron a la diligencia asistidos por un profesional del derecho. En razón a lo anterior el señor Capitán de Puerto de Coveñas realiza la siguiente observación dejando constancia que por tratarse de una investigación de carácter jurisdiccional, la interlocución de las partes intervinientes para con la Autoridad Marítima debe realizarse a través de un abogado titulado y en ejercicio. Presente en la diligencia el Doctor REMBERTO ALFONSO OSORIO ZAPATA identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.822.283 de Bogotá, en su calidad de apoderado sustituto de la agencia Marítima CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S. A. - CARIBBSA en adelante CARIBBSA, conforme poder otorgado por el EDGAR PERDOMO ANDRADE identificado con la cédula de ciudadanía 5.565.768 de Bucaramanga en calidad de representante legal de CARIBBSA acuerdo certificado de existencia y representación legal entregado en la presente audiencia pública. A quien le fue otorgado poder para representar a la agencia marítima en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica a la Dr. REMBERTO ALFONSO OSORIO ZAPATA para que represente a la agencia marítima CARIBBSA como abogado sustituto. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Cartagena, tengo 28 años de edad, de estado civil soltero, de profesión u oficio

abogado, residente en de la ciudad de Cartagena carrera 3, calle 6 esquina, Edificio Jasban, oficina 709, Boca Grande, teléfono 3017544852, [rosorio@crialesyasociados.co](mailto:rosorio@crialesyasociados.co). En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto procede a dar lectura a la solicitud impetrada por los representantes de los pescadores. Así mismo se da lectura al documento aportado por el representante de AUNAP. El despacho considera que es pertinente en el sentido de que la asociación de pescadores participe al tener interés en el asunto. En este punto el Dr. Paredes manifiesta que: de la revisión de los documentos aportados por los interesados en participar no se desprende la calidad en que actúan por lo que solicito sea acreditado al despacho el documento idóneo que demuestre la calidad alegada. Adicionalmente teniendo en cuenta que estamos hablando de una estimación de perjuicios es importante tener en cuenta lo establecido por el artículo 206 del Código general del Proceso en el sentido de que quien pretenda la indemnización de algún perjuicio deberá identificar la naturaleza del mismo así como el monto por cada uno de los conceptos que pretenda reclamar, finalmente se deberá tener en cuenta la sanción establecida en el mismo artículo para el caso en que no se prueben los perjuicios. Finalmente quiero sustituir el poder a mi conferido al Dr. OLIVERIO DEL VILLAR con cedula de ciudadanía 79.334.426 de Bogotá y tarjeta profesional 57152 del C. S. de la J. en este estado de la diligencia la Dra MARIA ELVIRA GOMEZ solicita a la capitanía aclare a la audiencia si los presentes en ésta audiencia pública están autorizados para hacer grabaciones de audios o videos y de no ser así las consecuencias legales que efectuar dichas grabaciones y videos pueden acarrear. En este estado de la diligencia el despacho procede a aclarar que no ha autorizado grabaciones, audio, video por ningún medio y no se va autorizar. En este estado de la diligencia la Dra. Maria Elvira Gómez manifiesta al despacho que: coadyuvo lo expresado por el Dr. Juan Carlos Paredes solicitándole a los representantes de CORPAGOLFO que por favor cuantifique y califique el monto de los perjuicios de que habla en su escrito todo perjuicio por norma colombiana debe estar soportado a efectos de que proceda su solicitud, en este estado de la diligencia procede el Despacho a requerir a la empresa CORPAGOLFO de demostrar la representación de la empresa y quienes se comprometieron a traerla, los pescadores acreditaron su calidad de pescadores ante el Despacho. En este estado de la diligencia el despacho considerando la solicitud de los doctores Paredes y Gómez, indica que con relación a la demostración de los perjuicios teniendo en cuenta que no es competencia de la autoridad marítima resolver lo concerniente a materia ambiental, ni de pesca esto lo harán los interesados ante las instancias pertinentes. En este estado de la diligencia procede el despacho a reconocer personería jurídica al Dr. OLIVERIO DEL VILLAR HERNÁNDEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.334.426 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 57152 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Carrera 11 No. 84-09, piso 10 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3250295. Para que represente en los mismos términos otorgados al Dr. Paredes a los señores: Juan Diego Colonia, Miguel Becerra, Fabian Vidal y Jorge Quintero. En éste estado de la diligencia el señor Capitán de Puerto dando cumplimiento a lo estipulado en el artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984, procede a fijar el monto de la garantía para responder por los eventuales daños, perjuicios, multas y costas del proceso, quedando establecida en un valor de un valor de QUINCE MILLONES DE DOLARES (USD. 15.000.000.00), caución que debe quedar constituida y aprobada antes de que surta el zarpe de la BT EUROCHAMPION 2004 de éste puerto. En este estado de la diligencia la Dra Maria Elvira Gómez manifiesta al Despacho: Con todo respeto solicito al despacho se sirva proceder a cuantificar y cualificar los fundamentos en los cuales se basa a efectos de fijar la garantía en el monto antes citado me reservo el derecho una vez se cuente

142

con esta cualificación y cualificación a pronunciarme nuevamente, por cuanto sin contar con dicha información desconozco los fundamentos de la capitania de puerto y por ende me es imposible pronunciarme sobre los mismos. Téngase en cuenta que de acuerdo con el artículo 37 numeral 7 del decreto 2324 de 1984 la norma es clara al establecer que la garantía prevista en el artículo 72 del mismo decreto antes invocado se debe aportar a efectos de responder por los daños y costas del juicio. Como bien lo expresaron las partes en esta audiencia ninguna de ellas ha procedido a establecer un daño o un perjuicio todo daño debe ser cuantificado y soportado por lo tanto el monto establecido por el Despacho debe igualmente cualificarse y cuantificarse. En este estado de la diligencia solicita la palabra el Dr. Alvaro Criales apoderado del agente marítimo quien manifestó: en mi condición de apoderado coadyuvo a lo expresado por la Dra María Elvira Gómez y me reservo de igual manera el derecho a volver intervenir una vez escuchemos la respuesta del señor capitán. Seguidamente la Dra Elizabeth Salas manifiesta: quisiera aclarar que a raíz del incidente del 20 de julio las instalaciones de OCENSA si registraron daños y al igual a partir del incidente esta empresa ha venido dando aplicación al plan de contingencia para enfrentar y minimizar el impacto del derrame. En consecuencia los daños tanto los físicos ocurridos al puerto como los costos de las medidas de contingencia son fácilmente cuantificables pero efectos de la caución que debe establecer el capitán de puerto, manifesté que la empresa no tiene reclamaciones económicas porque el incidente del 20 de julio obedeció a una fuerza mayor. Seguidamente procede el señor capitán de puerto a enunciar a los asistentes que el despacho no entra a cuantificar los daños ambientales y de pesca no es el objeto hay entidades que están dedicadas al respecto, sin embargo como lo menciono la dra Elizabeth Salas si existen daños a la infraestructura, al medio ambiente que son cuantificables y por eso se fija el monto, no conoce el despacho si fue un caso de fuerza mayor o no, no lo sabemos a esta altura de la diligencia y es de reconocimiento nacional o público que estamos en un área que tiene diferentes elementos nacionales protegidos y sensibles como parques naturales Islas del Rosario y San Bernardo, Unidad ambiental Costera Golfo de Morrosquillo y comunidad de pescadores en el Golfo. Por tanto se ratifica la caución. Con todo respeto capitán de puerto la Dra Elizabeth Salas fue extremadamente clara al establecer que si bien existieron unos daños para le terminal no está solicitando ni reclamando los mismos en esta audiencia y aún menos para efectos de la caución. De otra parte los daños al medio ambiente son establecidos y avalados por la autoridad competente que para el caso específico no es la autoridad marítima, quiero llamar la atención del Despacho sobre el pronunciamiento del consejo de estado, sala de consulta y servicio civil consejero ponente Augusto Hernández Becerra de fecha 13 de agosto/2013, número único 11001-03-06-000-2013-00376-00 en referencia al conflicto positivo de competencias entre la Dirección general Marítima DIMAR y la Autoridad Nacional De Licencias Ambientales ANLA, ese concepto es completamente claro en el sentido de establecer que la competencia de la autoridad marítima colombiana para el caso la DIMAR hace relación única y exclusivamente a los siniestros marítimos en desarrollo de actividades consideradas como actividades marítimas, téngase en cuenta que los aspectos ambientales previstos en el decreto 2324 de 1984 a partir de la promulgación de la ley 99 de 1993 dejaron de ser considerados actividades marítimas por lo tanto el daño ambiental no puede ser considerado a efectos de la fijación de la presente garantía. Toda la investigación por el daño ambiental es competencia de otra autoridad que deberá proceder a determinar el daño y la cuantía del mismo. De otra parte en lo que concierne a zona sensible que dicha declaratoria se efectuó con fundamento en el anexo 5 del MARPOL inherente a basuras mas no en el anexo I por lo anterior considero que le monto de la garantía n

69 82

143

oes consecuente ni con lo expresado por las partes ni tampoco con el ámbito de competencia de la autoridad marítima colombiana so pena de ser reiterativa todo daño debe ser cualificado y cuantificado y al momento no se cuenta con dicha cualificación y cuantificación el despacho ha sido muy claro al establecer que en relación con los señores pescadores es otro el escenario para proceder. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra el Dr. Oliverio del Villar manifestando al despacho: en relación con los daños de la infraestructura de OCENSA y de los costos de la atención de la emergencia quisiera precisar que estos son diferentes de los eventuales daños ambientales que pudieran haber ocurrido. Así las cosas respetuosamente solicito al despacho precisar que el monto de la caución no está relacionado con la estimación de dichos eventuales daños ambientales en la medida en que dicha estimación a estas alturas del proceso sería prematura. En este estado de la diligencia procede el señor capitán de puerto a efectuar las siguientes precisiones: me voy a las afectaciones a las actividades marítimas contempladas en el artículo 3 del 2324 de 1984 y sobre los cuales se ve una afectación me permito mencionar algunas de ellas: la utilización protección y preservación de los litorales, la recreación y el deporte náutico marinos, la conservación, protección del medio marino, la colocación de cualquier tipo de estructuras obras fijas o semifijas en el subsuelo marino, la administración y desarrollo de la zona costera que seguramente tendrán afectación que no están valorados aún y que con la intención de atender una posible reclamación futura este despacho se ratifica en la cuantía y solicita a las partes si requieren interponer algún recurso. La Dra maría Elvira Gómez interpone recurso con el fin de solicitarle a la capitanía se sirva tener en cuenta que además de los argumentos antes expuestos Colombia ha reconocido y ratificado el convenio internacional de responsabilidad civil por daños derivados de contaminación por hidrocarburos de 1992. En este orden de ideas el buque EUROCHAMPION 2004 cuenta con el respectivo certificado de seguro y otras garantías financieras en relación con la responsabilidad civil por daños derivados de contaminación, certificado que es expedido por la autoridad marítima del pabellón en cumplimiento con las disposiciones del artículo VII del convenio internacional antes mencionado. Acto seguido y teniendo en cuenta que no he presentado el escrito de que trata el decreto 2324 de 1984 del cual el certificado a que he hecho mención, certificado No. 23278-14, certificado que hace parte del escrito exigido por el decreto en cuestión presento a su despacho para su debida custodia y conservación el certificado que acredita que le buque EUROCHAMPION 2004 cumple con el convenio internacional antes citado. En este estado de la diligencia deja el despacho constancia que recibe un folio fotocopia de mencionado certificado. En este orden de ideas y teniendo en cuenta que el certificado antes aportado solicito respetuosamente a la capitanía de puerto reconsiderar el monto de la garantía con base en el convenio internacional citado, el hecho de que el buque cuenta con el certificado idóneo en cumplimiento de dicho convenio, encontrándose de esta manera garantizado el pago de cualquier daño derivado del derrame. En este estado de la diligencia toma la palabra el señor capitán de puerto para resolver el recurso presentado manifestando que tomando en cuenta que el convenio CLC de 1992 fue aprobado por la ley 55 de 1989 y por la ley 523 de 1989 éste despacho realiza una reconsideración de la caución estableciéndola en 6.5 MILLONES DE DOLARES. Suma que las partes presentes en la audiencia pública no objetaron y en consecuencia queda aprobada. En este estado de la diligencia procede el despacho a recibir la versión libre del señor KAPOOR YOVRAJ capitán del BT EUROCHAMPION 2004 realizando el siguiente cuestionario. PREGUNTADO: Indíquele al despacho, cuál es su experiencia como Capitán? CONTESTÓ: Yo me uní a la naviera en 1990, yo me hice capitán en el 2004 y he trabajado en buques tanqueros por 23 años y como capitán en buques de

100.000 toneladas a 300.000 toneladas de peso muerto. PREGUNTADO: Cuál es su experiencia a bordo del buque tanque EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Este es mi segundo contrato con este buque. En mi segundo contrato me uní el 17 de mayo del 2014. PREGUNTADO: Cuántas veces ha ingresado anteriormente a este puerto? CONTESTÓ: Este es el mi tercera vez como capitán, dos veces en el mismo buque tanque EUROCHAMPION. PREGUNTADO: Indíqueme a este despacho, en qué terminales portuarios lo ha hecho? CONTESTO: La primera vez no me acuerdo cual, la segunda vez fue la TLU1 la tercera vez fue en la TLU2 y en la TLU1. PREGUNTADO: Infórmele al despacho qué cantidad de carga tenía previsto tomar en el terminal de OCENSA? CONTESTO: yo solicité un millón sesenta y nueve mil barriles pero el terminal tenía un millón de barriles disponibles asignados. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho, cuál era la carga recibida al momento del incidente y cuáles eran los calados del buque al momento del siniestro? CONTESTÓ: Yo recibí 184.423 barriles cuando ocurrió el incidente. Mi buque calaba 5.59 metros en proa y en popa 9.02 metros. Nosotros tomamos las medidas de sondeo de los tanques y la temperatura, durante la operación de cargue cada hora nosotros calculamos la carga que tenemos a bordo, metemos esta cantidad en la computadora y ahí es donde nosotros obtenemos la cantidad y el calado, también tenemos medidores en el cuarto de control donde podemos ver la figura del calado, cuando este incidente pasó yo le requerí al oficial que estaba de guardia AHMED AKHTAR que guardara esos datos o registros esta información es grabada en documentos a mano cada hora y cada varias horas no sé qué cantidad total de tiempo imprimimos un documento del cual aporto fotocopia. En este estado de la de diligencia deja constancia el despacho de que recibe el documento el cual consta de 07 folios útiles, el inspector de la carga también mide los tanques después del incidente. PREGUNTADO: Indique a qué hora imprimió el primer reporte después de ocurrido el incidente? CONTESTÓ: Aproximadamente dos horas después del incidente. La hora del documento es hora UTC y hay que restarle 5 horas a la hora del documento para llegar a la hora colombiana. El inspector de carga tomó las calculaciones desde las 04:00 que comenzó hasta las 04:54 a.m. de julio 21/2014 tiempo local que finalizó. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho, cuál era el área vélica de su buque al momento del siniestro? CONTESTÓ: Es aproximadamente 3500 m<sup>2</sup>. PREGUNTADO: sírvase efectuar al despacho un relato de los hechos previos al siniestro? CONTESTÓ: a las 20:30 hora local Yo estaba en mi cabina trabajando en el computador tenía un radio VHF portátil, aproximadamente a las 20:34 yo escuché al primer oficial informando de una tormenta eléctrica, al mismo tiempo el después me llamó por el teléfono por el procedimiento de mi empresa, a las 20:34 horas yo le pedí a él que paráramos el cargue, a las 20:35 el primer oficial le pidió al loading master que parara el cargue, después a las 20:40 escuché algún sonido anormal del viento yo estaba en mi cabina cuando escuche este sonido, a la misma vez recibí una llamada del primer oficial que la velocidad del viento estaba incrementando, a las 20:40 yo le dije que preparara maquina principal y me apuré hacia el puente de mando y esa misma hora ocurrieron muchos eventos, cuando yo llegue la puente de mando el jefe de ingenieros y el segundo ingeniero se apuraron hacia el cuarto de máquinas yo le dije la primer oficial y al segundo oficial MARAN SHANMUGASUNDARAM yo le instruí a ellos que procedieran hacia la cubierta el piloto ya estaba en el puente de mando, siempre hay un hombre en la proa y él reportó el buque se mueve hacia adelante hacia la boya, el viento tenía de 50 a 60 nudos asociado con lluvia y relámpagos, a las 20:43 yo ordené que dejaran de deslastrar, a las 20:44 yo le ordené a todos los miembros de la tripulación que procedieran hacia donde estaban los manifold y al castillo de proa, a las 20:44 el remolcador CAPIDAHL usando toda la maquina hacia atrás, pero el buque se dirigía



70 80  
144

hacia adelante hacia la boya, durante todo este tiempo estaba recibiendo información desde la proa de la posición de la monoboya, a las 20:46 la maquina principal estaba listo y el mando estaba en el puente de control. A la misma hora de la proa reportaron que la monoboya estaba a 10 metros de la proa, a la misma hora también los manifold los cerraron, 20:47 yo ordené desconectar las mangueras a las 20:48 el HAWSER de la monoboya se partió y el personal de conectores en la monoboya reportan cierre de emergencia de válvulas y las mangueras cerradas en la monoboya; 20:49 Remolcador CAPIDAHL reportó que debido a viento excesivo, es incapaz de asistir a la maniobra. 20:52 Ordené destrincar el ancla de estribor, puesto que por seguridad se aseguran para que no sean soltadas accidentalmente y evitar un daño accidental en las tuberías submarinas y generar una contaminación. 20:53 Para el cargue hay tres mangueras, la manguera numero 1 estaba conectada al manifold número 1 del buque, la manguera numero 2 estaba asegurada en la cubierta el buque, manguera numero 2 no estaba conectada al manifold del buque y no estaba usada para cargar, la manguera numero 3 estaba conectada al manifold número 2 del buque. Entonces durante la emergencia, la tripulación del buque y el personal de conectores cerraron las válvulas de los manifold del buque y cerraron las válvulas de ambas mangueras. La sección ubicada entre la válvula del manifold y la válvula de la manguera puede contener crudo, esta sección fue drenada en 2 tanques de carga para prevenir que cualquier crudo se derrame en la cubierta. Después de drenar, nosotros debajo de la conexión mantenemos media cantina para contener cualquier crudo que caiga sobre la cubierta. 20:55 La manguera número 3 fue desconectada primero y no salió ningún crudo y luego fue liberada hacia el mar, la cadena está en la manguera asegurada hacia la cubierta del buque con un mecanismo de suelte rápido. Luego la manguera número 1 fue desconectada. El loading master y el piloto me requirieron que mantuviera las mangueras número 1 y 2 aseguradas en la cubierta por que las mangueras estaban desconectadas de la monoboya a través del acople GALL THOMSON por que como ya estaban desconectadas no querían que quedaran flotando libremente en el mar. Después de esto el buque comenzó a maniobrar hacia el oeste desde las 20:53 hasta las 21:54. A las 21:30 la velocidad del viento se redujo a aproximadamente 14 nudos. A las 21:54 el remolcador CAPIDAHL fue liberado del buque. A las 22:30 el buque fondeó. PREGUNTADO: Indíquele al despacho, cual es el procedimiento establecido por su compañía para prevenir y atender emergencias durante operaciones de cargue o descargue por causa de fuerte brisa? CONTESTÓ: Los procedimientos de la compañía son en línea con OCIMF GUIDE LINES para tanqueros (oil companies international marine fórum) antes de llegar a un puerto nosotros preparamos los detalles del plan de cargue, al arribo al terminal nosotros cumplimos con lista de chequeo de seguridad del buque y tierra, en esa lista de chequeo el criterio de las condiciones del tiempo es un acuerdo mutuamente entre el terminal y el buque hay un límite definido cuando el buque va parar el cargue, cuando desconectar las mangueras y cuando se libera, para este puerto cuando hay cierta velocidad en el viento de 25 nudos paramos el cargue, a los 30 nudos desconectamos manguera o mangueras y a 35 nudos liberamos el buque del terminal, aparte de esto nosotros llevamos a cabo simulacros para entrenar y educar a la tripulación para varias emergencias. PREGUNTADO: Hay evidencia del acuerdo entre el buque y el terminal, hay algún registro? CONTESTÓ: Si tengo evidencia y tengo un documento para confirmarlo y lo aportó en fotocopia. En este estado de la diligencia el despacho deja constancia que recibe el documento en 6 folios. PREGUNTADO: Indíquele al despacho si éste procedimiento que usted describió anteriormente fue seguido. CONTESTO: En la emergencia la velocidad del viento subió de 15 nudos aproximadamente a 60 nudos en un tiempo muy corto, quiero agregar nosotros paramos el cargue debido a los relámpagos no

debido al viento, el viento vino inesperadamente sin ningún aviso. PREGUNTADO: con cuantos remolcadores contaba durante la maniobra? CONTESTÓ: para la maniobra del buque uno, bollard pull es de 65 toneladas. PREGUNTADO: Su buque cuenta con algún sistema de video que apunte hacia la cubierta? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: Conocía usted o tenía capitán alguna predicción del tiempo? CONTESTÓ: Yo tengo dos sistemas a bordo uno es el SAT C y NAVTEX y el otro es un software BRIDGE SOFTWARE BY EMAIL, los reportes vienen por email y recibo en la mañana y en la tarde pronósticos. PREGUNTADO: En el Check list de seguridad qué está contemplado para casos de desconexión rápida? CONTESTÓ: en algunos terminales no hay tripulación de tierra y en muchos casos nosotros seguimos nuestro procedimiento, en los terminales donde está disponible la tripulación de tierra nosotros llevamos a cabo, en la boya No. 2 la tripulación del buque estaba asistiendo la tripulación de tierra y siguiendo las instrucciones de tierra. PREGUNTADO: Cual era ese procedimiento en caso de desconexión rápida? CONTESTÓ: Paso 1 cerrar válvulas, Paso 2 remover las levas y luego se desconecta automáticamente, paso 3 ponemos un flanche ciego, paso 4 liberamos las cadenas, algunas veces usamos un cabo de retenida para controlar la manguera, todas las herramientas requeridas para este procedimiento se mantienen cerca del manifold del buque. PREGUNTADO: Donde están esos pasos en el procedimiento de la lista de chequeo? CONTESTÓ: No se encuentran en la lista de chequeo pero se encuentran en el plan de contingencia, quiero explicar este plan de contingencia contiene lineamientos generales para varias emergencias, procedimientos específicos son llevados a cabo durante zafarranchos. PREGUNTADO: Podría usted informar a este despacho si este plan de contingencia fue conocido por cualquier representante del terminal de OCENSA, es decir conocía OCENSA o algunos de sus representantes los procedimientos de soltada de emergencia? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: la manguera número 3 se dejó caer al agua o fue arriada? CONTESTÓ: yo no estaba presente en el manifold la persona indicada para contestar esa pregunta debe ser el loading master o la tripulación presente en el manifold, durante esa operación mi tripulación estaba asistiendo al loading master. PREGUNTADO: Ordenó usted soltar la manguera número 3? CONTESTÓ: Si. PREGUNTADO: Había tenido una situación de emergencia similar? CONTESTÓ: No en una monoboya. PREGUNTADO: Cual cree que fue la causa o las causas que dieron origen al siniestro? CONTESTÓ: Vientos muy fuertes no esperados en un tiempo muy corto. PREGUNTADO: Informe al despacho a quien informó de los hechos ocurridos y por qué medio lo hizo? CONTESTÓ: Yo Primero informe a mi empresa por teléfono, segundo le informé a mi armador por teléfono, tercero informé a los charteadores por medio del teléfono, cuarto verifiqué con inspector de contaminación y el loading master que la autoridades locales fueron informadas incluyendo al guardacostas, quinto llamé al estado de bandera del buque y por último al P&I. PREGUNTADO: Fue usted informado a cerca de la probabilidad de que se presentarán vientos muy fuertes e inesperados durante la operación de cargue? CONTESTÓ: La última vez que yo vine al puerto de Coveñas el piloto práctico me informó que estos fenómenos suceden de vez en cuando por esa razón la maquina principal estaba lista para operar en corto tiempo y yo discutí esto con el jefe de ingenieros. PREGUNTADO: Se tiene a bordo la capacidad para registrar de forma continua la presión barométrica? CONTESTÓ: El buque tiene un barómetro en el puente de mando y la lectura está registrada cada 4 horas. PREGUNTADO: Informe la despacho sí o no el buque cuenta con un VDR y de ser así si grabó esta situación y si está en condiciones de aportarlo? CONTESTÓ: El buque tiene VDR todas las actividades en el puente estuvieron grabadas después del incidente la información fue salvada y hago entrega de un CD. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra la Dra. María Elvira Gómez para manifestar:

Para ésta fecha y hora no se cuenta con el software requerido para la reproducción de la grabación del VDR que ha sido aportada por el señor capitán del buque EUROCHAMPION 2004. Solicito al despacho fijar un término prudencial a efectos de aportar dicho software ante la capitania de puerto. Si el despacho lo considera pertinente y conducente el capitán del buque en este momento tiene con él uno de los computadores portátiles a bordo en donde manera inmediata pueden escuchar el VDR. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho, los motivos por los cuales no presentó nota de protesta ante la capitania por los hechos ocurridos dentro de las 12 horas siguientes? CONTESTÓ: Yo no tuve conocimiento que tenía que informarle a la capitania de puerto. PREGUNTADO: Luego de haber liberado la manguera No. 3 y haber quedado con la 2 y la 1 sostenidas por el buque, puede informar al despacho si verificó y si pudo evidenciar si el acople GALL THOMSON funcionó correctamente en cada manguera o si por el contrario liberó el crudo contenido en las mismas? CONTESTO: Yo mismo no lo vi, numero 1 estaba en el puente, segundo estaba muy lejos, tercero era de noche, cuarto la lluvia y el viento y las olas, yo le ordené al primer oficial para que verificara con el loading master si la valvula GALL THOMSON estaba cerrada y desconectada, entonces el loading master le informó al primer oficial y éste a mí que estaba ok. PREGUNTADO: Informe al despacho, sí o no el BT EUROCHAMPION 2004 sufrió daños. En caso afirmativo indique cuales y a cuánto asciende el valor de los mismos? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: Informe al despacho, sí o no tiene conocimiento de la cantidad de producto que se vertió (derramó) al medio marino? CONTESTÓ: Mi tripulación o yo nunca hemos visto ningún derrame ni a bordo del buque ni en el mar. PREGUNTADO: Manifieste al despacho sí o no escuchaba y le eran retransmitidas las ordenes que el piloto daba a los remolcadores durante la maniobra? CONTESTÓ: Si pero en lenguaje local, no me eran retransmitidas pero yo monitoreaba la posición del remolcador y se encontraba en la posición que yo esperaba que estuviera. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra a los apoderados que deseen interrogar al capitán del BT EUROCHAMPION 2004. Toma la palabra el Dr. Oliverio del Villar quien formula el siguiente cuestionario: PREGUNTADO: Capitán usted ha mencionado en esta audiencia como causa del siniestro la presencia de fuertes e inesperados vientos en el sector donde se realizaba el cargue; y también mencionó su presencia en la monoboya en una ocasión anterior, cómo se comportó el clima durante la anterior maniobra en el Golfo? CONTESTO: Buen tiempo calmado. En este estado de la diligencia el Dr. Oliverio del Villar manifiesta no tener más preguntas. Seguidamente solicita el uso de la palabra la Dra. María E. Gómez, quien procede a formular a su prohijado el siguiente cuestionario: PREGUNTADO: La persona que estaba en la proa del buque era un miembro de la tripulación del buque o era de los conectores? CONTESTÓ: Ambos uno del buque y uno de tierra. PREGUNTADO: a qué hora fue usted informado que le cargue se estaba efectuando por gravedad? CONTESTÓ: 20:38. PREGUNTADO: El remolcador CAPIDAHN cumplió con la asistencia en la maniobra? CONTESTO: Dentro de su habilidad si. PREGUNTADO: Considera usted que el remolcador ayudó a evitar que el siniestro fuera mayor? CONTESTO: Si. PREGUNTADO: Considera usted que el señor piloto práctico cumplió con su trabajo? CONTESTO: Si muy profesionalmente PREGUNTADO: Usted solicitó parar el cargue como una medida preventiva? CONTESTÓ: Si yo paré el cargue debido a los relámpagos porque mi buque podría incendiarse. PREGUNTADO: Sabe usted cual era la función de la embarcación CAREX durante la maniobra? CONTESTO: Ella estaba asistiendo al terminal para el manejo de las mangueras. PREGUNTADO: en el momento de una emergencia como la que se presentó cual es el orden de prioridades que usted debe atender en relación con la seguridad de la vida humana en el mar, el medio ambiente, el buque, la

71 84  
145

monoboja y la carga? CONTESTÓ: Primero la vida humana, segundo el medio ambiente y tercero las propiedades. En este estado de la diligencia el honorable tribunal de capitanes solicita el uso de la palabra para formular el siguiente cuestionario: PREGUNTADO: Podría informarnos el rumbo del buque antes que se sintiera el viento fuerte? CONTESTÓ: Era aproximadamente de norte a noroeste. PREGUNTADO: Usted recuerda cual era le rumbo al momento en que se rompiera el HAWSER? CONTESTÓ: No sé. PREGUNTADO: Durante cuánto tiempo el remolcador CAPI DAHL estuvo halando con toda la maquina atrás? CONTESTÓ: No se. PREGUNTADO: Usted mencionó seguir las guías OCIMF en ese orden de ideas considera usted que se siguieron las recomendaciones por parte de la MONOBOJA para buque tanque del tonelaje como EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Si. PREGUNTADO: Informe al Despacho sí o no tiene algo más que agregar a la presente diligencia? CONTESTÓ: Durante toda esa emergencia mi tripulación y todo el equipo de tierra actuaron en la forma más eficiente y profesional pudimos tener un daño más grande sino hubiésemos actuado de la forma como lo hicimos, yo siento que el entrenamiento y los simulacros han ayudado a que la tripulación actúe de manera eficiente. Por ultimo considero que el segundo oficial idóneo para efectuar la declaración ante este despacho es el señor HARVINDER SINGH quien era el segundo oficial en el puente. En este estado de la diligencia el despacho procede a solicitar al señor capitán del BT EUROCHAMPION 2004 que por favor desembarque al segundo oficial por él mencionado. En éste estado de la diligencia y siendo las 23:17 horas el despacho suspende la realización de la presente audiencia para reanudarla el día 25 de julio/2014 a las 08:00 horas. Fijación de fecha y hora que las partes aquí presentes manifestaron estar de acuerdo. En este estado de la diligencia y siendo las 08:54 horas del día 25 de julio del año 2014, se constituye el Despacho en audiencia pública de los apoderados del buque, armador, capitán y tripulación, del terminal OCENSA y la agencia marítima, así como también el tribunal de capitanes. Seguidamente se hace presente el señor CHARANPAL SINGH identificado con el pasaporte número Z2758152, en calidad de Primer Oficial del BT EUROCHAMPION 2004, Interrogado el primer oficial sobre sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de India, tengo 31 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio Primer oficial, resido en India, correo electrónico [navcp24@gmail.com](mailto:navcp24@gmail.com) la correspondencia puede ser enviada a la agencia marítima del buque. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor CHARANPAL SINGH manifestó que rendirá la versión de los hechos representado por la Dra. MARÍA ELVIRA GOMEZ identificada con la cédula de ciudadanía No. 39.681.857 de Bogotá, abogada titulada y en ejercicio, portadora de la tarjeta profesional No. 57355 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicada en Calle 94 No. 11-20, oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3105704352 y 6354640 - 6354634. A quien le otorga poder para representarlo en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica a la Dra. MARÍA ELVIRA GOMEZ para que represente al primer oficial del BT EUROCHAMPION 2004 dentro de la presente investigación. Interrogada la abogada por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 52 años de edad, de estado civil soltera, de profesión u oficio abogada, residente en de la ciudad de Bogotá. En este estado de la diligencia procede le despacho a interrogar al señor primer oficial del BT ERUOCHAMPION 2004 y procede con el siguiente cuestionario. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho,

cuál es su experiencia como primer oficial? CONTESTÓ: Soy primer oficial desde el 2010 en buque tanques, soy marino desde el 2003 y también tengo un C.O.C que es un certificado de competencia como capitán eso es todo. PREGUNTADO: Indique al despacho cuáles son sus funciones a bordo del BT EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Yo estoy directamente bajo del mando del capitán y estoy a su lado, en caso de su ausencia yo soy su sustituto. Estoy encargado de las operaciones de cargue, mantenimiento del buque asistiendo al capitán durante la navegación. PREGUNTADO: Informe al despacho que funciones desempeñó durante el cargue del BT EUROCHAMPION 2004? CONTESTO: Yo planeo el plan de cargue el cual fue autorizado por mi empresa. Luego hice el análisis de riesgo, las pruebas del pre arribo y la reunión con la tripulación previa al arribo. Luego la inspección de seguridad del buque con el Loading Master. Luego hice la reunión previa de la transferencia de la carga con el Loading Master en la cual discutimos el acuerdo la lista de chequeos buque/tierra. Luego explique la lista de chequeo de seguridad y la reunión de seguridad previa a la transferencia del cargue. Luego actualizamos el plan de cargue debido al cambio de la cantidad aprobada por el capitán y entendido por el oficial de guardia. Después de esto comenzamos el cargue de acuerdo con el plan de cargue, yo le instruyo al oficial de guardia que siga el plan de cargue. Yo hice las rondas a la cubierta e inspeccioné que todo estuviera bien y luego me dirigí hacia el cuarto de control de cargue y revisé que todo estuviera bien en el cuarto de control de cargue. Yo le instruí al oficial de guardia que estoy monitoreando por el radio y le dije a él que me llamara si me necesitaba a mi o que me informe cualquier inquietud. Después estaba monitoreando la operación de cargue y manteniendo al capitán al tanto de toda la información. PREGUNTADO: Infórmele al despacho qué cantidad de carga tenía previsto tomar el BT EUROCHAMPION 2004 en el terminal de OCENSA? CONTESTO: El buque requirió un millón sesenta y nueve mil barriles aproximadamente pero el terminal tenía un millón de barriles disponible y llegamos de un acuerdo a esta cifra un millón. PREGUNTADO: Indíquele al despacho, cuál era la carga recibida al momento del incidente y cuáles eran los calados del buque al momento del siniestro? CONTESTÓ: La carga abordo era de ciento ochenta y cuatro mil barriles aproximadamente, los calados eran en proa 5.6 metros el calado en media cubierta era de 7.3 metros y en popa era de 9.0 metros. PREGUNTADO: Indíquele al despacho un relato de los hechos previos, durante y posterior la emergencia indicando la hora en que sucedieron?. CONTESTO: Yo estaba en el puente y observe algunos relámpagos en la vecindad de las 20:35 horas, a la misma hora el Loading master subió al puente, el piloto práctico ya se encontraba abordo en el puente, inmediatamente yo le informe al capitán, el capitán instruyo que paráramos el cargue. 20:36 yo también le informe al Loading master que paremos el cargue, entonces yo le informe al cuarto de control y a la guardia de cubierta que había relámpagos en las proximidades y mantuvieran una guardia estricta atenta y si esto cambiara informaran inmediatamente al cuarto de control de cargue, a las 20:38 inmediatamente el Loading master me informó que el cargue solamente era por gravedad y que iba a parar pronto, la misma información yo se la pase al capitán y yo le informe al cuarto de control que el cargue era por gravedad y yo le pedí cerrar el venteo de los gases de los tanques, de pronto mire el indicador de velocidad de viento incrementándose súbitamente de 40, 50 hasta 60 nudos en menos de un segundo, yo quiero agregar que cuando estaba viendo los relámpagos en las proximidades el viento era alrededor de 4 a 5 nudos únicamente, inmediatamente avise al capitán el capitán me ordena alistar la maquina principal inmediatamente, al mismo tiempo el segundo ingeniero y el jefe de ingeniero estaban en el puente, yo les dije a ellos del alistamiento de la máquina, el capitán llegó en ese momento y el capitán les dio la misma orden, el capitán me ordenó que me fuera a la cubierta,

72  
146

cuando iba camino a prisa hacia allá el capitán me pidió que fuera al manifold, entonces cuando yo llegue al manifold los conectores ya estaba allí y la tripulación de mi buque también, 20:46:45 entonces recibí la orden del capitán de cerrar los manifold número uno y número dos, los cerré e informé al capitán, el capitán me ordenó efectuar la desconexión de emergencia, mi tripulación asistió a los conectores y al loading master para hacer la desconexión de emergencia de mangueras. Después desconectamos la manguera número tres la cual está conectada al manifold del buque número dos y esta manguera fue liberada de igual forma le informe al capitán, desconectamos la manguera número uno que estaba conectada al manifold número uno, al mismo tiempo el Loading master me informó que las mangueras habían sido desconectadas por el sistema de desconexión automática GALL THOMPSON y no era necesario liberar la número uno de igual manera le informe al capitán, entonces el capitán me dijo ok mantenga asegurada la manguera número uno a la cubierta, de acuerdo a las instrucciones del capitán yo le pregunté al loading master si los extremos de la manguera estaban cerrados y la respuesta del Loading master fue si los extremos están cerrados por un cierre automático de válvulas y esa información yo se la di al capitán. PREGUNTADO: Infórmele al despacho si en la reunión de verificación de la lista de chequeo realizada con el loading master, cual fue el roll definido para el buque y cual roll fue el definido para los desconectores, para el caso de operación normal y para en caso de emergencia? CONTESTÓ: Los conectores están bajo la supervisión directa del loading master y la tripulación del buque son responsables por sus tareas de carga y descarga y durante una emergencia los conectores están bajo la responsabilidad del loading master y no me reportan a mí nada y la tripulación están bajo la supervisión del primer oficial. Para una emergencia el buque sigue el plan de contingencia y el terminal sigue sus procedimientos de emergencia. PREGUNTADO: Sírvase informar si puede allegar antes de que el buque zarpe copia del plan de contingencia del buque? CONTESTO: Si nosotros podemos. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si en este plan de contingencia del buque se encuentra registrado el procedimiento para desconexión rápida de emergencia por viento súbito. En caso de encontrarse proceda a explicárselo a este despacho? CONTESTO: Si yo puedo explicar el procedimiento para desconexión para esta clase de emergencias, para las cuales hacemos zafarranchos específicos y entrenamientos, pero no está escrito en el plan de contingencia, pero si está ordenado hacer ejercicios. Especialmente hay diferentes procedimientos en diferentes terminales para desconexión de emergencia de mangueras, por lo tanto no puede un procedimiento único de desconexión de mangueras, una vez las mangueras son conectadas nosotros vemos cual es el procedimiento de desconexión de emergencia en caso de emergencia. PREGUNTADO: Informe al despacho cual fue el procedimiento de emergencia de desconexión rápida que observó para este terminal? CONTESTÓ: Voy a ir paso a paso, primero el cargue tiene que ser suspendido para poder proceder con la desconexión, segundo paso cerrar el manifold del buque, cerrar la válvula que está en la manguera cerca la manifold, abrir los drenajes para drenar el crudo contenido en la sección entre la válvula de la manguera y el manifold, entonces liberar la manguera que siempre está suspendida por la grúa de maniobra y remover el acople rápido, sellar las mangueras de tierra y soltarlas a través de los pines de liberación rápida. Yo quiero adicionar que la razón para la liberación rápida de las mangueras en caso de desconexión de emergencia una de las razones es que el buque se está alejando de boya y puede producirse un daño a las mangueras y daños a las personas y el normal arriado con la grúa puede causar daños personales debido a las condiciones extremas del tiempo y la tensión en las mangueras. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si en la reunión de seguridad y lista de chequeo con el

loading master usted fue informado del funcionamiento de las válvulas GALL THOMSON? CONTESTO: No, nosotros fuimos informados acerca del procedimiento de desconexión de emergencia pero no acerca de las válvulas GALL THOMSON. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si durante la emergencia usted fue informado y por quien de la ruptura del cabo HAWSER o cómo y cuándo se enteró? CONTESTO: Yo escuché por el radio que la tripulación estaba reportándole al puente el HAWSER se reventó esto fue informado por el marino que estaba en la proa, entonces el capitán también me informó a mí que el HAWSER estaba reventado. PREGUNTADO: Luego de la emergencia y una vez accionados las válvulas GALL THOMSON pudo usted evidenciar si su funcionamiento era efectivo? CONTESTO: yo trate de verificar pero no pude ver debido a la oscuridad a la fuerte lluvia al alto oleaje, no podíamos verificar nada en el agua. PREGUNTADO: Considerando que usted no fue informado de la existencia del sistema GALL THOMSON en la reunión de seguridad. Infórmele al despacho si en algún momento el loading master u otra persona le explicó su funcionamiento y procedimiento? CONTESTO: Únicamente después de la desconexión, el loading master me informó acerca del acople GALL THOMSON que era un desacople rápido y que tenía una válvula en el extremo que se cerraba automáticamente. PREGUNTADO: Considerando que usted no pudo apreciar desde la cubierta de su buque el funcionamiento correcto de las válvulas GALL THOMSON tal como se lo ordenó el capitán del BT EUROCHAMPION 2004, Quien debió efectuar algún procedimiento para cerciorarse de ese correcto funcionamiento? CONTESTO: en procedimientos normales cualquier prueba de válvulas debe ser efectuada antes así como las realizadas por nosotros a bordo para el manifold, como nosotros no tenemos control de las manguera de cargue las pruebas deben ser hechas por el terminal. PREGUNTADO: Podrían informar a este despacho al momento que usted estaba en el puente y observó los fuertes vientos de cual era el rumbo del buque y cuál era la dirección del viento? CONTESTO: el viento fue tan repentino que no vi el rumbo del buque ni la dirección del viento. PREGUNTADO: informe al despacho si fue una coincidencia que usted estuviera en puente o si era su obligación? CONTESTAR: Después de mis rondas normales sobre cubierta, yo subo al puente por coincidencia. PREGUNTADO: Infórmele a este Despacho si de acuerdo con la respuesta anterior si debe haber alguien en el puente monitoreando la velocidad del viento. CONTESTADO: como nosotros tenemos un repetidor del anemómetro en el cuarto de control de carga, no es necesario que haya una persona en el puente. PREGUNTADO: Infórmele a este Despacho si existe un registro continuo de estas velocidades y dirección del viento? CONTESTADO: Llevamos un registro escrito en el libro de bitácora cada cuatro horas. PREGUNTADO: Infórmele a este Despacho durante la emergencia desde que dirección venia el viento relativo. CONTESTO: este venia por el través de estribor. PREGUNTADO: Por qué costado fueron conectadas las mangueras. CONTESTO: Por el manifold del costado de babor. PREGUNTADO: Informe a éste despacho si en la reunión de seguridad quedó descrito el procedimiento de emergencia en caso de ruptura del cabo HAWSER? CONTESTO: Si, y este fue discutido durante la reunión de seguridad en caso de alguna importante falla de equipo la acción a ser tomada en caso de emergencia. PREGUNTADO: En algún momento en la reunión de emergencia se mencionó el rompimiento del HAWSER? CONTESTO: No en particular la falla en el HAWSER o en ningún equipo en especial. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra a los apoderados de las partes para interrogar la primer oficial del BT EUROCHAMPION 2004. Ante lo cual la Dra ELIZABETH SALAS procede con el siguiente cuestionario: PREGUNTADO: En respuesta anterior usted mencionó que en casos de emergencia el buque sigue su plan de contingencia y el terminal sigue

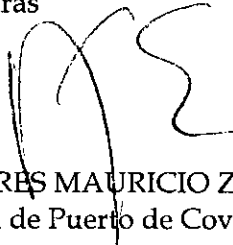
sus procedimientos de emergencia. Para la emergencia que nos ocupa por favor infórmenos si el buque siguió exactamente sus procedimientos y si el terminal siguió los suyos? O si a partir de la emergencia hubo un trabajo conjunto y coordinado entre buque y terminal? CONTESTO: Nosotros seguimos los procedimientos en conjunto nosotros no discutimos que procedimiento debía ser seguido, nosotros seguimos los procedimientos para evitar daños. PREGUNTADO: En situaciones generales cuando se cuenta con un mecanismo de válvula GALL THOMSON el procedimiento de emergencia de desconexión de mangueras es diferente al que anteriormente ilustrado? CONTESTÓ: No, en general si hay válvulas GALL THOMSON u otro mecanismo de liberación y cierre rápido el procedimiento es hacer la desconexión rápida de emergencia de las mangueras desde el buque, yo y mi tripulación no tenemos control de los mecanismos de desconexión de emergencia en tierra. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto hace uso de la palabra para interrogarle: PREGUNTADO: Informe a este despacho si en el procedimiento el objetivo general es primero lograr la desconexión de las mangueras del manifold antes de que se activen las válvulas GALL THOMSON? CONTESTÓ: Si en general nosotros tratamos siempre de desconectar las mangueras del manifold del buque antes de que se activen las válvulas GALL THOMSON, el objetivo es desconectar o realizar la desconexión de las mangueras desde el manifold antes que las válvulas GALL THOMSON u otro mecanismo de tierra se active. En este estado de la diligencia retoma el uso de la palabra la Dra. ELIZABETH SALAS e interroga PREGUNTADO: Su respuesta anterior a mencionado el término en general queremos saber si esa misma respuesta suya aplica en una situación de emergencia? CONTESTÓ: Si. En una emergencia también como tripulación del buque mi primer meta u objetivo es desconectar desde el manifold del buque. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra la Dra. Maria Elvira Gómez para interrogar al primer oficial, procediendo con el siguiente cuestionario: PREGUNTADO: Cual considera usted que fue la causa de la emergencia? CONTESTO: Vientos repentinos ráfagas de hasta 60 nudos. PREGUNTADO: Con anterioridad a este arribo usted había estado en el puerto de Coveñas? CONTESTÓ: Si, sí había venido en el mismo buque al TLU1. PREGUNTADO: En su arribo anterior a la TLU1 se presentaron vientos como los que se presentaron en esta ocasión? CONTESTÓ: No, para nada. PREGUNTADO: Informe al despacho sí o no tiene algo más que agregar, corregir, a la presente diligencia? CONTESTÓ: Creo que ya dije todo lo que tenía que decir. En este estado el señor capitán de puerto ordena sea suspendida la diligencia y reanudada a las 14:00 horas. En este estado de la diligencia y siendo las 14:30 horas se reanuda la primera audiencia pública haciéndose presente el señor, El señor HARVINDER SINGH identificado con el pasaporte número F3121040, en calidad de Segundo Oficial del BT EUROCHAMPION 2004, Interrogado el primer oficial sobre sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de India, tengo 27 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio segundo Oficial, resido en India, la correspondencia puede ser enviada a la agencia marítima del buque. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor HARVINDER SINGH manifestó que rendirá la versión de los hechos representado por la Dra. MARÍA ELVIRA GOMEZ identificada con la cédula de ciudadanía No. 39.681.857 de Bogotá, abogada titulada y en ejercicio, portadora de la tarjeta profesional No. 57355 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicada en Calle 94 No. 11-20, oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3105704352 y 6354640 - 6354634. A quien le otorga poder para representarlo en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de



procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica a la Dra. MARÍA ELVIRA GOMEZ para que represente al primer oficial del BT EUROCHAMPION 2004 dentro de la presente investigación. Interrogada la abogada por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 52 años de edad, de estado civil soltera, de profesión u oficio abogada, residente en de la ciudad de Bogotá. En este estado de la diligencia procede el despacho a recepcionar la versión del segundo oficial. PREGUNTADO: Informe al despacho cuál es su cargo y funciones como miembro de la tripulación durante la maniobra de cargue realizado en la TLU2. CONTESTO: Mi cargo es Segundo Oficial vigilo la carga desde las 00:00 hasta 04:00 a.m. y después de 12:00 p.m. a las 16:00 horas, asistiendo al primer oficial. PREGUNTADO: Informe al despacho el lugar en que se encontraba el día 20 de Julio/14 a las 20:35R minutos aproximadamente. CONTESTO: Estaba en el puente llamando a mí casa vía teléfono porque no estaba de guardia. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho un relato breve de la emergencia ocurrida según su percepción CONTESTO: Yo estaba en el puente llamando a casa el primer oficial subió con Loading master al puente y estaban hablando de parar el cargue debido a los relámpagos en la vecindad del buque. Entonces yo colgué el teléfono y me acerque al primer oficial y le pregunte qué era lo que sucedía, al mismo tiempo el Loading master le informo al primer oficial que el cargue ha sido suspendido y que el cargue continuaba por gravedad. Basado en estos relato el primer oficial le informó al capitán del buque y después al cuarto de control que el cargue ha sido suspendido. El primer oficial le informó al oficial de guardia que cerrara el venteo de los gases de los tanques de carga y después en unos segundos yo observe que el viento inmediatamente subió de 50 a 60 nudos, lo mismo fue observado por el primer oficial y el inmediatamente le informo al capitán del buque. Después de esto el capitán subió al puente de mando y ordeno al primer oficial y segundo oficial que procedieran a preparar la maquina principal, el capitán también le informo al primer oficial que procediera a la cubierta inmediatamente y yo me mantuve en el VHF para asistir al capitán en la comunicación del puente hacia la cubierta. PREGUNTADO: Sírvase a identificar al despacho cual era el rumbo del buque y la intensidad y la dirección del viento antes y justo en el momento en que subió de 50 a 60 nudos. CONTESTO: Antes del incidente yo no estaba de guardia y por lo tanto no estaba al tanto del rumbo o de la dirección del buque, pero durante el incidente cuando el viento se elevó de 50 a 60 nudos yo solamente sabía que el viento venia por el través de estribor. En estado de la diligencia el señor Capitán de Puerto le concede el uso de la palabra a la Doctora MARIA ELVIRA GOMEZ CUBILLOS, quien manifiesta: Procedo hacer entrega al despacho de 45 folios concernientes al formato de matriz de análisis de riesgo y listas de chequeo. En este estado de la diligencia retoma el uso de la palabra el señor Capitán de Puerto. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho la descripción de los documentos aportados por la Doctora MARIA ELVIRA GOMEZ CUBILLOS, que nos explique a que se refieren los documentos y nos identifique las siglas. CONTESTO: Este documento corresponde al formato de matriz de análisis de riesgo, este es un formato que nosotros llenamos antes de cualquier operación de cargue, para identificar los riesgos y para tomar unos pasos preventivos para reducir los riesgos relacionados con esta operación. Este otro documento corresponde a los manuales explicando a las operaciones de amarre y dando lineamientos en diferentes tipos de maniobras de amarre. Este documento más que todo está basado en amarres a boyas. Este último documento que inicia por el numeral "5.16.1 Abandon Ship Checklist" son lineamientos que podemos seguir durante una emergencia, la lista de chequeo tiene pasos para ser seguidos por la tripulación del buque, los lineamientos

74  
148

están preparados para diferentes áreas que pueden ser identificadas en la lista de chequeo donde "T" corresponde a terminal, "P" corresponde a puerto, "C" corresponde a costa, "S" corresponde mar. PREGUNTADO: Sírvase identificar a que área corresponde la situación en que se encontraba el buque el pasado 20 de Julio/14 al momento de la emergencia. CONTESTO: "T", terminal. En este estado de la diligencia se deja constancia que se les concedió el uso la palabra a los apoderados quienes manifestaron que no tiene pregunta. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si tiene algo más que agregar a la presente diligencia. CONTESTO: No tengo más nada que decir. En este estado de la diligencia la primera audiencia pública es suspendida para la firma del capitán, del primero y segundo oficial del buque, a las 16:00 horas, del día 25 de Julio de 2014. Así mismo se deja constancia que la presente audiencia pública se reanuda el día martes veintinueve (29) de julio del presente año a las 09:00 horas



Capitán de Fragata ANDRÉS MAURICIO ZAMBRANO GARCÍA  
Capitán de Puerto de Coveñas



KAPOOR YOUNVRAJ  
Capitán del BT EUROCHAMPION 2004



CHARANPAL SINGH  
Primer Oficial del BT EUROCHAMPION 2004



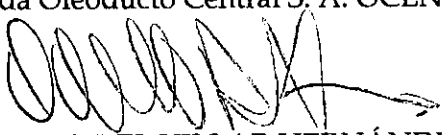
HARVINDER SINGH  
Segundo Oficial del BT EUROCHAMPION 2004

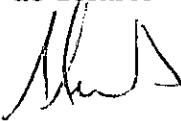
Representante Legal Agencia Marítima CARIBSA  
Agente Marítimo BT EUROCHAMPION 2004

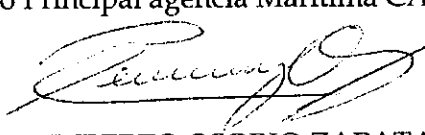



DRA MARÍA ELMIRA GÓMEZ  
Apoderada Armador, Capitán y Tripulación BT EUROCHAMPION 2004


  
DRA ELIZABETH SALAS JIMENEZ  
Apoderada Oleoducto Central S. A. OCENSA

  
DR OLIVERIO DEL VILLAR HERNÁNDEZ  
Apoderado Superintendente, Jefe Operaciones, Loading Master y  
Operador cuarto de Control del terminal marítimo de OCENSA

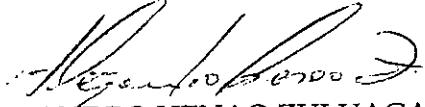
  
DR ALVARO CRIALES BETANCOURT  
Apoderado Principal agencia Marítima CARIBBSA

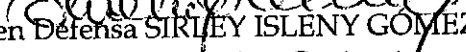
  
DR REMBERTO OSORIO ZAPATA  
Apoderado Sustituto agencia Marítima CARIBBSA

  
OSÉ ELIAS BARGUIL PINTO  
C.C. No. 79.855.956 de Bogotá  
Traductor Tripulación BT EUROCHAMPION 2004

  
CN @ JUAN CARLOS ROA CUBAQUE  
Miembro del Tribunal de Capitanes

  
ALVARO DUARTE MENDEZ  
Miembro del Tribunal de Capitanes

  
ALEJANDRO HENAO ZULUAGA  
Miembro del Tribunal de Capitanes

  
Profesional en Defensa SIRLEY ISLENY GÓMEZ CARDONA  
Asesora Jurídica Capitanía

  
ARIETH GONZÁLEZ ALVARINO  
Secretaria Sustanciadora

76

150

EUROCHAMPION 2004

2014-07-21 AM 03:43  
by MECA

# Loading Condition

Condition Name	C:\Program Files\MECA\LOADCOM>LoadingC	POL	
Voyage No.	14007	POD	COVENAS
Date	2014-07-20	Operator	CHIEF OFFICER
Description	LOADING COVENAS		

\*\* means that tank is used Maximum FSM

## CARGO OIL TK

COMPART	Cargo Kind	100% (CuM)	Ullage (M)	G.Vol (CuM)	N.Vol (CuM)	API (60F)	Wght (Mt)	Full (%)	Temp (C)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
NO.1 C.O.T.(P)	CAS 1	11860.7	16.866	2416.7	2381.9	18.8000	2238.2	20.4	36.0	101.03	5.43	-8.15	16375
NO.1 C.O.T.(S)	CAS 1	11848.8	17.014	2336.8	2307.7	18.8000	2163.8	19.7	36.5	101.02	5.36	8.12	16371
NO.2 C.O.T.(P)	CAS 1	15465.8	17.205	2963.4	2920.7	18.8000	2744.6	19.2	36.2	69.13	5.22	-10.29	29593
NO.2 C.O.T.(S)	CAS 1	15451.9	17.247	2932.7	2891.6	18.8000	2717.2	19.0	35.5	69.13	5.20	10.28	29559
NO.3 C.O.T.(P)	CAS 1	15559.9	17.697	2612.8	2574.7	18.8000	2419.4	16.8	36.3	35.27	4.96	-10.25	29083
NO.3 C.O.T.(S)	CAS 1	15544.2	17.676	2622.9	2586.2	18.8000	2430.2	16.9	35.5	35.27	4.97	10.25	29144
NO.4 C.O.T.(P)	CAS 1	15559.9	17.553	2718.1	2678.4	18.8000	2516.9	17.5	36.3	1.32	5.03	-10.28	29591
NO.4 C.O.T.(S)	CAS 1	15539.5	17.566	2706.4	2668.5	18.8000	2507.6	17.4	35.6	1.32	5.03	10.28	29552
NO.5 C.O.T.(P)	CAS 1	15559.9	18.222	2224.1	2193.9	18.8000	2061.6	14.3	35.1	-32.63	4.69	-10.12	27225
NO.5 C.O.T.(S)	CAS 1	15544.2	18.227	2216.7	2188.3	18.8000	2056.3	14.3	33.8	-32.63	4.68	10.12	27200
NO.6 C.O.T.(P)	CAS 1	14696.1	18.453	1779.6	1754.4	18.8000	1648.6	12.1	35.8	-64.91	4.61	-8.75	16948
NO.6 C.O.T.(S)	CAS 1	14680.7	18.439	1783.5	1757.8	18.8000	1651.8	12.1	36.0	-64.91	4.62	8.75	18973
SLOP T.(P)	CAS 1	2267.8	21.988	0.6	0.6	18.8000	0.5	0.0	32.9	-2.20	0.08	-0.12	8
SLOP T.(S)	CAS 1	2266.7	21.833	6.9	6.9	18.8000	6.4	0.3	33.2	-26.97	1.03	1.45	101
TOTAL				29321.2			27163.3						301723

LOADING REPORT AFTER INCIDENT

184423



TK

37

151

JROCHAMPION 2004

2014-07-21 AM 03:43

by MECA

## Loading Condition

Condition Name	C:\Program Files\MECA\LOADCOM>LoadingC	POI.	
Voyage No.	14007	POD	COVENAS
Date	2014-07-20	Operator	CHIEF OFFICER
Description	LOADING COVENAS		

\*\* means that tank is used Maximum FSM

### Water Ballast TK

COMPART	100% (CuM)	Sounding (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (Mt)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
F.P.T.	2525.3	4.046	567.8	1.0250	582.0	22.5	125.21	2.39	0.01	5853
NO.1 W.B.T.(P)	4181.1	1.397	553.2	1.0250	567.0	13.2	100.43	0.58	-8.02	17013
NO.1 W.B.T.(S)	4181.1	2.012	841.8	1.0250	862.9	20.1	100.61	0.85	8.33	19106
NO.2 W.B.T.(P)	4414.3	2.055	1235.1	1.0250	1266.0	28.0	68.89	0.80	-11.78	41974
NO.2 W.B.T.(S)	4414.3	1.945	1158.7	1.0250	1187.7	26.2	68.88	0.75	11.76	41718
NO.3 W.B.T.(P)	4450.2	2.734	1783.0	1.0250	1827.5	40.1	35.27	1.09	-12.28	45267
NO.3 W.B.T.(S)	4450.2	2.115	1325.6	1.0250	1358.7	29.8	35.27	0.82	12.21	44954
NO.4 W.B.T.(P)	4450.2	2.812	1952.5	1.0250	2001.3	43.9	1.32	1.19	-12.30	45227
NO.4 W.B.T.(S)	4450.2	2.426	1668.8	1.0250	1710.6	37.5	1.32	1.02	12.27	45294
NO.5 W.B.T.(P)	4424.9	3.179	2106.6	1.0250	2159.3	47.6	-32.49	1.31	-12.19	44853
NO.5 W.B.T.(S)	4424.9	3.112	2015.5	1.0250	2065.9	45.6	-32.49	1.25	12.18	44792
NO.6 W.B.T.(P)	4913.3	3.418	2000.3	1.0250	2050.3	40.7	-66.21	1.62	-9.33	21916
NO.6 W.B.T.(S)	4913.3	4.238	2170.4	1.0250	2224.7	44.2	-66.40	1.77	9.96	2713
A.P.T.	1296.1	0.000	0.2	1.0250	0.2	0.0	-53.27	4.42	0.22	0
Total			19379.6		19864.1					420680

### Heavy Fuel Oil TK

COMPART	100% (CuM)	Sounding (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (Mt)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
NO.1 H.F.O.T.(P)	323.8	6.655	91.7	0.8870	81.3	28.3	-91.83	11.32	-10.20	178
NO.1 H.F.O.T.(S)	323.8	1.727	17.2	0.9900	17.1	5.3	-91.82	8.47	8.89	42
NO.2 INNER H.F.O.T.(P)	993.2	11.627	712.3	0.9890	704.4	71.7	-100.12	16.30	-15.71	425
NO.2 INNER H.F.O.T.(S)	1254.4	7.195	366.1	0.9908	362.8	29.2	-98.96	13.67	14.37	446
NO.2 OUTER H.F.O.T.(P)	689.7	5.851	232.8	0.9908	230.7	33.8	-98.79	11.16	-16.01	150
NO.2 OUTER H.F.O.T.(S)	689.7	0.000	0.8	0.9900	0.8	0.1	-9.91	0.81	1.38	2
H.F.O.SERV.T.(P)	109.4	7.076	67.4	0.9900	66.8	61.6	-97.86	15.98	-13.33	11
H.F.O.SETT.T.(P)	109.4	8.309	81.0	0.9900	80.2	74.1	-94.42	16.64	-13.37	11
BOILER F.O.SERV.T.(P)	114.3	0.040	0.9	0.9900	0.9	0.8	-22.75	3.61	-3.21	16
Total			1570.4		1545.0					1281

78

152

UROCHAMPION 2004

2014-07-21 AM 03:43

by MECA

## Loading Condition

Condition Name	C:\Program Files\MECALOADCOM>LoadingC	POL	
Voyage No.	14007	POD	COVENAS
Date	2014-07-20	Operator	CHIEF OFFICER
Description	LOADING COVENAS		

### Diesel Oil TK

\* means that tank is used Maximum FSM

COMPART	100% (CuM)	Sounding (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (Mt)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
M.D.O STOR.T.(P)	40.2	1.036	11.4	0.9000	10.2	28.3	-105.54	0.92	-3.29	6
M.D.O STOR.T.(S)	96.9	2.232	76.6	0.9000	68.9	79.0	-102.06	1.35	2.25	185
M.D.O SERV.T.(P)	41.9	4.472	29.2	0.9000	26.3	69.7	-103.45	19.49	-13.18	4
Total			117.2		105.4					195

### Lubricating Oil TK

COMPART	100% (CuM)	Level (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (Mt)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
MAIN L.O.SUMP T.(C)	37.8	0.897	22.2	0.9000	20.0	58.8	-108.29	1.22	0.00	23
MAIN L.O.STOR.T.(P)	66.6	3.818	35.6	0.9000	32.0	53.4	-113.59	19.25	-12.75	3
MAIN L.O.SETT.T.(C)	74.0	0.578	6.7	0.9000	6.0	9.0	-114.20	17.52	-14.45	3
CY.L.O.STOR.T.(P)	91.0	1.541	22.2	0.9000	20.0	24.4	-113.59	18.00	-16.46	7
G/E L.O.STOR.T.(S)	4.2	2.310	3.3	0.9000	3.0	78.6	-116.35	18.39	-12.75	0
G/E L.O.SETT.T.(S)	2.1	0.279	0.4	0.9000	0.4	19.0	-117.21	17.37	-12.75	0
TURB.L.O.STOR.T.(S)	2.1	0.732	1.1	0.9000	0.9	50.0	-117.21	19.07	-12.75	0
Total			91.5		82.3					36

### Fresh Water TK

COMPART	100% (CuM)	Level (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (Mt)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
F.W.T.(P)	168.7	5.173	151.8	1.0000	151.8	90.0	-122.71	20.68	-11.25	205
F.W.T.(S)	209.6	2.765	100.0	1.0000	100.0	47.7	-124.12	19.48	12.17	116
D.W.T.(S)	99.4	5.936	99.0	1.0000	99.0	99.6	-124.44	21.02	8.07	2
Total			350.8		350.8					323

79

153

UROCHAMPION 2004

2014-07-21 AM 03:43

by MECA

## Loading Condition

Condition Name	C:\Program Files\MECA\LOADCOM>LoadingC	POL	
Voyage No.	14007	POD	COVENAS
Date	2014-07-20	Operator	CHIEF OFFICER
Description	LOADING COVENAS		

### Miscellaneous TK

\* means that tank is used Maximum FSM

COMPART	100% (CuM)	Level (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (Mt)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
SLUDGE T.(P)	15.5	0.319	5.0	1.0000	5.0	32.3	-100.87	11.35	-9.35	4
F.O.OVERF.T.(P)	35.1	0.450	2.0	1.0000	2.0	5.7	-99.75	0.29	-3.23	3
BILGE HOLD.T.(C)	47.9	0.953	12.0	1.0000	12.0	25.0	-117.80	0.55	0.50	18
OILY BILGE T.(P)	27.6	0.669	4.0	1.0000	4.0	14.5	-116.20	0.39	-0.79	3
C.W.T.(C)	41.1	9.799	40.0	1.0000	40.0	97.4	-122.37	3.86	0.00	2
Total			63.0		63.0					29

80

154

UROCHAMPION 2004

2014-07-21 AM 03:43

by MECA

# Hydrostatic Particular

Condition Name	C:\Program Files\MECA\LOADCOM>LoadingC	POL	
Voyage No.	14007	POD	COVENAS
Date	2014-07-20	Operator	CHIEF OFFICER
Description	LOADING COVENAS		

## COMPARTMENT SUMMARY

COMPART GROUP	Weight (Mt)	Volume (CuM)
CARGO OIL TK	27163.3	29321.2
Water Ballast TK	19864.1	19379.6
Heavy Fuel Oil TK	1545.0	1570.4
Diesel Oil TK	105.4	117.2
Lubricating Oil TK	82.3	91.5
Fresh Water TK	350.8	350.8
Miscellaneous TK	63.0	63.0
D.W Constants	150.00	

## HYDROSTATIC SUMMARY

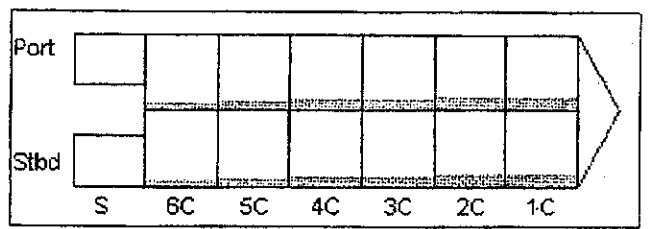
LCG (M)	4.00
LCB (M)	12.65
LCF (M)	10.99
MTC (Mt-M)	1695.6
TPC (Mt/Cm)	110.02
KMT (M)	30.82
VCG (M)	6.50
GM (M)	24.32
GG <sub>0</sub> (M)	9.80
GoM (M)	14.519

Displacement (Mt)	73933.0
LightWeight (Mt)	24609.0
DeadWeight (Mt)	49323.95

SeaWater Density	1.025
Total Free Surface Moment (Mt-M)	724267
1 Deg Heeling Moment (Mt-M)	31375
Heeling Angle to the Port(Deg)	-0.63
Propeller Immersion Ratio (%)	107.1

## CARGO SUMMARY

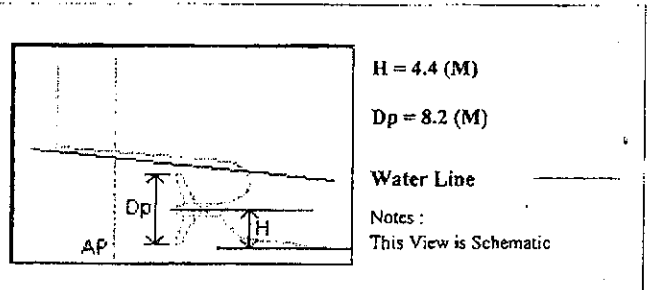
COLOR	Abbreviation	Weight (Mt)	Volume (CuM)
	CAS 1	27163.3	29321.2



## DRAFT & TRIM SUMMARY

DRAFT	at Perpendicular (M)	at Marks (M)
FORE	5.41	5.59
MEAN	7.30	7.30
AFT	9.18	9.02
Trim by the Stern (M)		-3.77
Minimum Forward Draft (7.825M)		Unstable

## PROPELLER IMMERSION STATUS





155

UROCHAMPION 2004

2014-07-21 AM 03:43

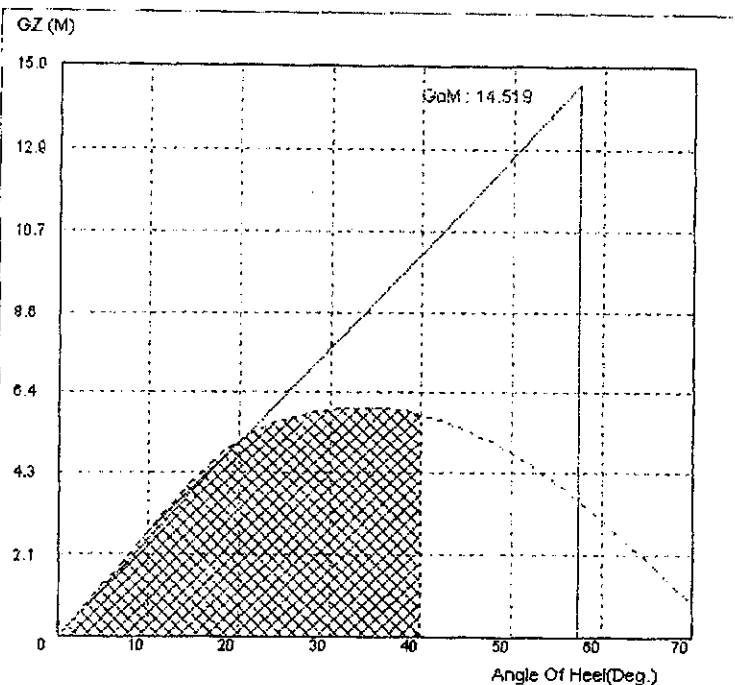
by MECA

# Intact Stability

Condition Name	C:\Program Files\MECA\LOADCOM>LoadingC	POL	
Voyage No.	14007	POD	COVENAS
Date	2014-07-20	Operator	CHIEF OFFICER
Description	LOADING COVENAS		

## IMO CRITERIA (A749)

Check Point	Actual	Required	Propriety
Area (0 deg-30 deg)	1.930	$\geq 0.055$	YES
Area (0 deg-40 deg or $\geq 45^\circ$ )	2.956	$\geq 0.090$	YES
Area (30 deg-40 deg or $\geq 45^\circ$ )	1.026	$\geq 0.030$	YES
GZ at 30 deg	5.959	$\geq 0.200$	YES
Angle of Heel at Max. GZ	34.000	$\geq 25.000$	YES
Maximum GZ	6.013		
GoM	14.519	$\geq 0.150$	YES



**JUDGEMENT**  
**STABLE**

82

156

## Longitudinal Strength

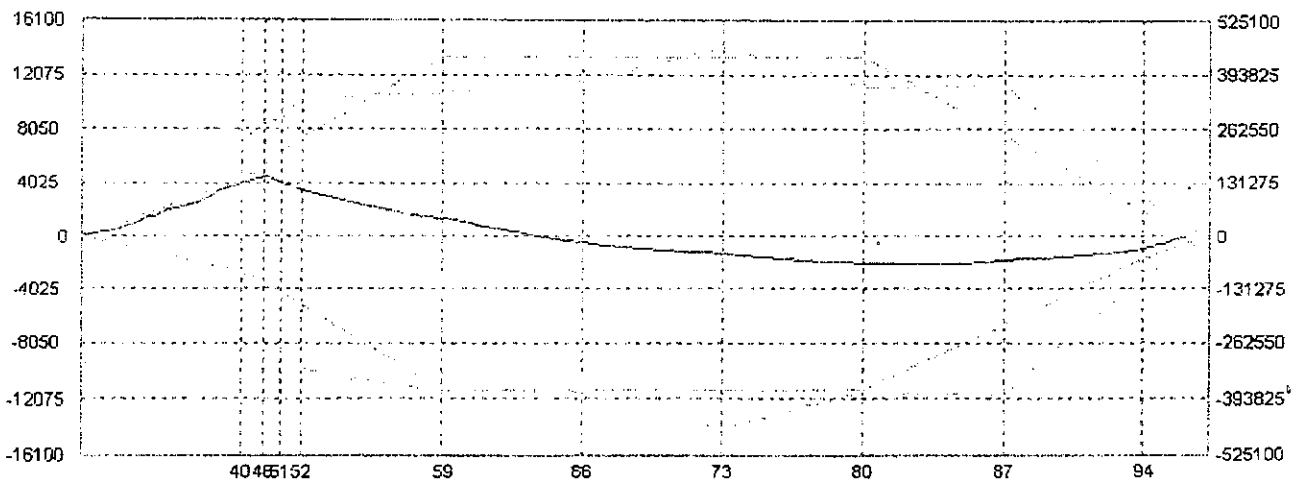
Condition Name	C:\Program Files\MECA\LOADCOM>LoadingC		POL
Voyage No.	14007	POD	COVENAS
Date	2014-07-20	Operator	CHIEF OFFICER
Description	LOADING COVENAS		

Displacement : 73933.0(Mt)      Draft at Fore : 5.41(M)  
 Trim : -3.77(M)      Draft at Aft : 9.18(M)

SHEAR FORCE (Mt)					Frame No	BENDING MOMENT (Mt-M)				
Allowable		Actual	Percentage(%)			Allowable		Actual	Percentage(%)	
Sea	Harbor		Sea	Harbor		Sea	Harbor		Sea	Harbor
6900.0	8579.0	3937.6	57.1	45.9	40	133008.0	220550.0	71665.1	53.9	32.5
8600.0	10552.0	4458.7	51.8	42.3	46	173000.0	274750.0	93486.8	54.0	34.0
8800.0	10980.0	4017.7	45.7	36.6	51	207000.0	320600.0	111776.3	54.0	34.9
10300.0	12736.0	3466.0	33.7	27.2	52	244000.0	371000.0	130016.7	53.3	35.0
10700.0	13438.0	1409.2	13.2	10.5	59	438000.0	658650.0	208790.3	47.7	31.7
-11500.0	-13750.0	-541.3	4.7	3.9	66	438000.0	726600.0	222023.9	50.7	30.6
-14100.0	-16350.0	-1347.2	9.6	8.2	73	438000.0	726600.0	188125.7	43.0	25.9
-11500.0	-14472.0	-2048.8	17.8	14.2	80	438000.0	689350.0	128299.9	29.3	18.6
-11800.0	-14808.0	-1893.6	16.0	12.8	87	246000.0	390350.0	58411.4	23.7	15.0
-3100.0	-4009.0	-1013.4	32.7	25.3	94	50000.0	97350.0	6105.1	10.2	6.3

\* Maximum Shear Force : 4458.7 (Mt) at Frame No. 46.0      51.8(%) Allowable Value  
 \* Maximum Bending Moment : 224878.9 (Mt-M) at Frame No. 64.0      51.3(%) Allowable Value  
 \* Critical Shear Force : 3937.6 (Mt) at Frame No. 40.0      57.1(%) Allowable Value  
 \* Critical Bending Moment : 104772.3 (Mt-M) at Frame No. 49.0      54.2(%) Allowable Value

(Mt)      **Shear Force & Bending Moment at Sea Going Condition Graph**      (Mt-M)



Actual SF : ————      Actual BM : .....      Allowable SF : - - - - -      Allowable BM : - - - - -

83  
13  
157

Fabiola Garcés de Cardone  
Traductora – Intérprete  
Según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, Colombia

Información Hidrostática

Nombre de condición	C:/Program Files/MECA/LOADCOM/Loading PC	POL	
Viaje No.	14007	POD	COVEÑAS
Fecha	07-20-2014	Operador	Primer Oficial
Descripción	Cargue en Coveñas		

EUROCHAMPION 2004

2014-07-21 AM 03:43

Por MECA

Condiciones de Cargue

TANQUE DE CARGA DE PETRÓLEO				(Illegible) significa que el tanque se utiliza con el FSM máximo									
COMPART	Tipo Carga	100% (CuM)	Mema (M)	G.Vol (CuM)	N.Vol (CuM)	API (60F)	Wght (Mt)	Full (%)	Temp (C)	LOG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
NO.1 C.O.T.(P)	CAS 1	11860.7	16.886	2416.7	2361.9	18.8000	2238.2	20.4	36.0	101.03	5.43	-8.15	16375
NO.1 C.O.T.(S)	CAS 1	11848.8	17.014	2336.8	2307.7	18.8000	2163.8	19.7	36.5	101.02	5.36	8.12	16371
NO.2 C.O.T.(P)	CAS 1	15465.8	17.205	2963.4	2920.7	18.8000	2744.6	19.2	36.2	69.13	5.22	-10.29	29593
NO.2 C.O.T.(S)	CAS 1	15451.9	17.247	2932.7	2891.6	18.8000	2717.2	19.0	35.5	69.13	5.20	10.28	29559
NO.3 C.O.T.(P)	CAS 1	15559.9	17.697	2612.8	2574.7	18.8000	2419.4	16.8	36.3	35.27	4.96	-10.25	29083
NO.3 C.O.T.(S)	CAS 1	15544.2	17.676	2622.9	2586.2	18.8000	2430.2	16.9	35.5	35.27	4.97	10.25	29144
NO.4 C.O.T.(P)	CAS 1	15559.9	17.553	2718.1	2678.4	18.8000	2516.9	17.5	36.3	1.32	5.03	-10.28	29591
NO.4 C.O.T.(S)	CAS 1	15539.5	17.566	2706.4	2668.5	18.8000	2507.6	17.4	35.6	1.32	5.03	10.28	29552
NO.5 C.O.T.(P)	CAS 1	15559.9	18.222	2224.1	2193.9	18.8000	2061.6	14.3	35.1	-32.63	4.69	-10.12	27225
NO.5 C.O.T.(S)	CAS 1	15544.2	18.227	2216.7	2188.3	18.8000	2056.3	14.3	33.8	-32.63	4.68	10.12	27200
NO.6 C.O.T.(P)	CAS 1	14696.1	18.453	1779.6	1754.4	18.8000	1648.6	12.1	35.8	-64.91	4.61	-8.75	18948
NO.6 C.O.T.(S)	CAS 1	14680.7	18.439	1783.5	1757.8	18.8000	1651.8	12.1	36.0	-64.91	4.62	8.75	18973
SLOP T.(P)	CAS 1	2267.8	21.988	0.6	0.6	18.8000	0.5	0.0	32.9	-2.20	0.08	-0.12	8
SLOP T.(S)	CAS 1	2266.7	21.833	6.9	6.9	18.8000	6.4	0.3	33.2	-26.97	1.03	1.45	101
TOTAL				29321.2			27163.3						301723

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401811



84

158

Fabiola Garcés de Cardone  
Traductora.- Intérprete  
Según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, Colombia

Información Hidrostática

Nombre de condición	C:/Program Files/MECA/LOADCOM/Loading PC	POL	
Viaje No.	14007	POD:	COVEÑAS
Fecha	07-20-2014	Operador	Primer Oficial
Descripción	Cargue en Coveñas		

Tanque de Deslastre de Agua (Illegible) significa que el tanque se utiliza con el FSM máximo

COMPART	100% (CuM)	Sounding (M)	Volume (CuM)	S/G (MT/CuM)	Wght (MT)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (MT-M)
F.P.T.	2525.3	4.046	567.8	1.0250	582.0	22.5	125.21	2.39	0.01	5853
NO.1 W.B.T.(P)	4181.1	1.397	553.2	1.0250	567.0	13.2	100.43	0.58	-8.02	17013
NO.1 W.B.T.(S)	4181.1	2.012	841.8	1.0250	862.9	20.1	100.61	0.85	8.33	19106
NO.2 W.B.T.(P)	4414.3	2.055	1235.1	1.0250	1266.0	28.0	68.89	0.80	-11.78	41974
NO.2 W.B.T.(S)	4414.3	1.945	1158.7	1.0250	1187.7	26.2	68.88	0.75	11.76	41718
NO.3 W.B.T.(P)	4450.2	2.734	1783.0	1.0250	1827.5	40.1	35.27	1.09	-12.28	45267
NO.3 W.B.T.(S)	4450.2	2.115	1325.6	1.0250	1358.7	29.8	35.27	0.82	12.21	44954
NO.4 W.B.T.(P)	4450.2	2.812	1952.5	1.0250	2001.3	43.9	1.32	1.19	-12.30	45227
NO.4 W.B.T.(S)	4450.2	2.426	1668.8	1.0250	1710.6	37.5	1.32	1.02	12.27	45294
NO.5 W.B.T.(P)	4424.9	3.179	2106.6	1.0250	2159.3	47.6	-32.49	1.31	-12.19	44853
NO.5 W.B.T.(S)	4424.9	3.112	2015.5	1.0250	2065.9	45.6	-32.49	1.25	12.18	44792
NO.6 W.B.T.(P)	4913.3	3.418	2000.3	1.0250	2050.3	40.7	-66.21	1.62	-9.33	21916
NO.6 W.B.T.(S)	4913.3	4.238	2170.4	1.0250	2224.7	44.2	-66.40	1.77	9.96	2713
A.P.T.	1296.1	0.000	0.2	1.0250	0.2	0.0	-53.27	4.42	0.22	0
Total			19379.6		19864.1					420680

Tanque de Petróleo Pesado

COMPART	100% (CuM)	Sounding (M)	Volume (CuM)	S/G (MT/CuM)	Wght (MT)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (MT-M)
NO.1 H.F.O.T.(P)	323.8	6.655	91.7	0.8870	81.3	28.3	-91.83	11.32	-10.20	178
NO.1 H.F.O.T.(S)	323.8	1.727	17.2	0.9900	17.1	5.3	-91.82	8.47	8.89	42
NO.2 INNER H.F.O.T.(P)	993.2	11.627	712.3	0.9890	704.4	71.7	-100.12	16.30	-15.71	425
NO.2 INNER H.F.O.T.(S)	1254.4	7.195	366.1	0.9908	362.8	29.2	-98.96	13.67	14.37	446
NO.2 OUTER H.F.O.T.(P)	689.7	5.851	232.8	0.9908	230.7	33.8	-98.79	11.16	-16.01	150
NO.2 OUTER H.F.O.T.(S)	689.7	0.000	0.8	0.9900	0.8	0.1	-9.91	0.81	1.38	2
H.F.O.SPRV.T.(P)	109.4	7.076	67.4	0.9900	66.8	61.6	-97.86	15.98	-13.33	11
H.F.O.SETT.T.(P)	109.4	8.309	81.0	0.9900	80.2	74.1	-94.42	16.64	-13.37	11
BOILER F.O.SERV.T.(P)	114.3	0.040	0.9	0.9900	0.9	0.8	-22.75	3.61	-3.21	16
Total			1570.4		1545.0					1281

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

9401810



85  
159

Fabiola Garcés de Cardone  
Traductora – Intérprete  
Según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, Colombia

Información Hidrostática

Nombre de condición	C:/Program Files/MECA/LOADCOM/Loading PC	POL	
Viaje No.	14007	POD	COVEÑAS
Fecha	07-20-2014	Operador	Primer Oficial
Descripción	Cargue en Coveñas		

Tanque Diésel						(ilegible) significa que el tanque usa su máximo FSM				
COMPART	100% (CuM)	Sounding (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (Mt)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
M.D.O STOR.T.(P)	40.2	1.036	11.4	0.9000	10.2	28.3	-105.54	0.92	-3.29	6
M.D.O STOR.T.(S)	96.9	2.232	76.6	0.9000	68.9	79.0	-102.06	1.35	2.25	185
M.D.O SERV.T.(P)	41.9	4.472	29.2	0.9000	26.3	69.7	-103.45	19.49	-13.18	4
Total			117.2		105.4					195

Tanque de Aceite Lubricante										
COMPART	100% (CuM)	Level (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (Mt)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
MAIN L.O.SUMP.T.(C)	37.8	0.897	22.2	0.9000	20.0	58.8	-108.29	1.22	0.00	23
MAIN L.O.STOR.T.(P)	66.6	3.818	35.6	0.9000	32.0	53.4	-113.59	19.25	-12.75	3
MAIN L.O.SETT.T.(C)	74.0	0.578	6.7	0.9000	6.0	9.0	-114.20	17.52	-14.45	3
CY.LO.STOR.T.(F)	91.0	1.541	22.2	0.9000	20.0	24.4	-113.59	18.00	-16.46	7
G/E L.O.STOR.T.(S)	4.2	2.310	3.3	0.9000	3.0	78.6	-116.35	18.39	-12.75	0
G/E L.O.SETT.T.(S)	2.1	0.279	0.4	0.9000	0.4	19.0	-117.21	17.37	-12.75	0
TURB.L.O.STOR.T.(S)	2.1	0.732	1.1	0.9000	0.9	50.0	-117.21	19.07	-12.75	0
Total			91.5		82.3					36

Tanque de Agua Dulce										
COMPART	100% (CuM)	Level (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (Mt)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
F.W.T.(P)	168.7	5.173	151.8	1.0000	151.8	90.0	-122.71	20.68	-11.25	205
F.W.T.(S)	209.6	2.765	100.0	1.0000	100.0	47.7	-124.12	19.48	12.17	116
D.W.T.(S)	99.4	5.936	99.0	1.0000	99.0	99.6	-124.44	21.02	8.07	2
Total			350.8		350.8					323

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento correspondiente a la registrada en esta notaría por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM





**Información Hidrostática**

Nombre de condición	C:/Program Files/MECA/LOADCOM/Loading PC	POL	
Viaje No.	14007	POD	COVEÑAS
Fecha	07-20-2014	Operador	Primer Oficial
Descripción	Cargue en Coveñas		

**Tanque Misceláneo** \*\* means that tank is used Maximum FSM

COMPART	100% (CuM)	Level (M)	Volume (CuM)	S/G (Mt/CuM)	Wght (MT)	Full (%)	LCG (M)	VCG (M)	TCG (M)	FSM (Mt-M)
LOO.T. (P)	15.5	0.319	5.0	1.0000	5.0	32.3	-100.87	11.35	-9.35	4
F.O.OVERF.T. (P)	35.1	0.450	2.0	1.0000	2.0	5.7	-99.75	0.29	-3.23	3
BODEGA SENTINA T. (C)	47.9	0.953	12.0	1.0000	12.0	25.0	-117.80	0.55	0.50	18
SENTINA ACEITOSA T. (P)	27.6	0.669	4.0	1.0000	4.0	14.5	-116.20	0.39	-0.79	3
C.W.T.(C)	41.1	9.799	40.0	1.0000	40.0	97.4	-122.37	3.86	0.00	2
Total			63.0		63.0					29

**Información Hidrostática**

RESUMEN COMPARTIMIENTO		
GRUPO COMPARTIMIENTO	Peso (Mt)	Volumen (CuM)
Tanque Cargue Petróleo	27163.3	29321.2
Tanque deslastre agua	19864.1	19379.6
Tanque petróleo pesado	1545.0	1570.4
Tanque diésel	105.4	117.2
Tanque Aceite lubricante	82.3	91.5
Tanque agua dulce	350.8	350.8
Tanque misceláneo	63.0	63.0
D. W. Constantes	150.0	

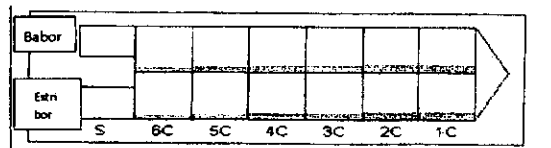
RESUMEN HIDROSTÁTICO	
LCG (M)	4.00
LCB (M)	12.65
LCF (M)	10.99
MTC (Mt-M)	1695.6
TPC (Mt/Cm)	110.02
KMT (M)	30.82
VCG (M)	6.50
GM (M)	24.32
GGo (M)	9.80
GoM (M)	145.19

Desplazamiento (Mt)	73933.0
Peso liviano (Mt)	24609.0
Peso Muerto (Mt)	49323.95

Densidad agua de mar	1.025
Total Momento Libre de Superficie (Mt-M)	724267
1 Grado escora Momento (Mt-M)	31375
Angulo de escora al puerto (Grado)	-0.63
Relación de Inmersión de la hélice (%)	107.61

**RESUMEN DEL CARGUE**

COLOR	Abreviación	Peso (Mt)	Volúmen (CuM)
No se ve	CAS 1	27163.3	29321.2



Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCES DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401808

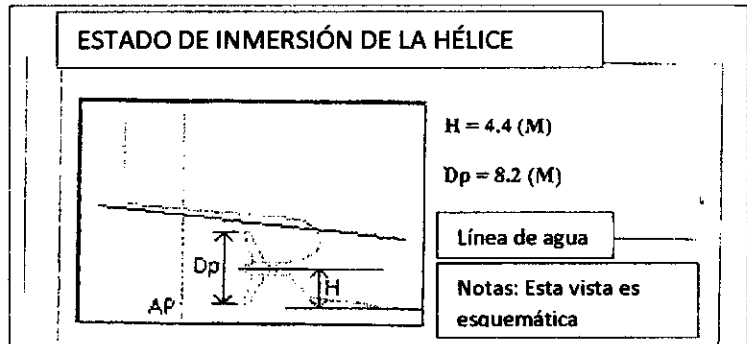


Información Hidrostática

Nombre de condición	C:/Program Files/MECA/LOADCOM/Loading PC	POL	
Viaje No.	14007	POD	COVEÑAS
Fecha	07-20-2014	Operador	Primer Oficial
Descripción	Cargue en Coveñas		

RESUMEN DE CALADO Y ASIEN TO

CALADO	Al perpendicular (M)	En Marcas (M)
PROA	5.41	5.59
MEDIO	7.30	7.30
POPA	9.18	9.02
Apopar (M)		-3.77
Calado Mínimo proa		Inestable



Estabilidad Íntegra

CRITERIOS OMI (A7459)

Punto de revisión	Actual	Requerido	Idoneidad
Área (0 grados - 30 grados)	1.930	$\geq 0,055$	SI
Área (0 grados - 40 grados o $\geq 45^\circ$ )	2.956	$\geq 0,090$	SI
Área (30 grados - 40 grados o $\geq 45^\circ$ )	1.026	$\geq 0,030$	SI
GZ a 30 grados	5.959	$\geq 0,200$	SI
Ángulo de escora a Max. GZ	34,000	$\geq 25,000$	SI
Máximo GZ	6,013		
GoM	14,519	$\geq 0,150$	SI

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A peticion de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

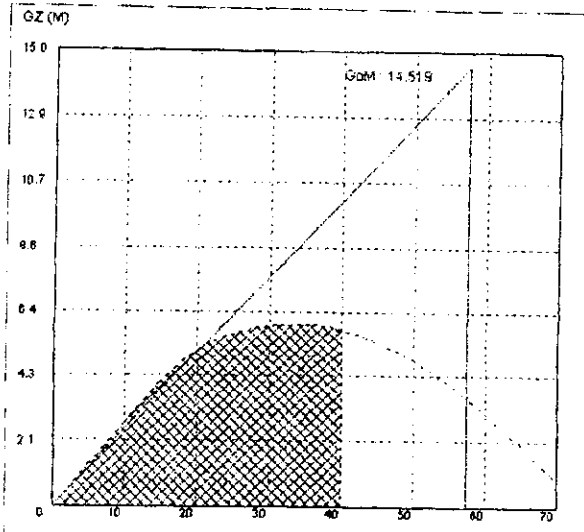


88  
162

Fabiola Garcés de Cardone  
Traductora – Intérprete  
Según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, Colombia

Información Hidrostática

Nombre de condición	C:/Program Files/MECA/LOADCOM/Loading PC	POL	
Viaje No.	14007	POD	COVEÑAS
Fecha	07-20-2014	Operador	Primer Oficial
Descripción	Cargue en Coveñas		



FALLO ESTABLE

Fuerza longitudinal

Desplazamiento: 73933.0 (Mt)      Calado a proa: 5.41 (M)  
Asiento: -3.77 (M)      Calado a popa: 9.18 (M)

ESFUERZO DE CIZALLA (Mt)					Cuaderna No.	MOMENTO DE FLEXIÓN (Mt-M)				
Permisible		Presen- te	Porcentaje (%)			Permisible		Presen- te	Porcentaje (%)	
Océano	Puerto		Océano	Puerto		Océano	Puerto		Océano	Puerto
6900.0	8579.0	3937.6	57.1	45.9	40	133000.0	220550.0	71665.1	53.9	32.5
8600.0	10552.0	4458.7	51.8	42.3	46	173000.0	274750.0	93486.8	54.0	34.0
8800.0	10980.0	4017.7	45.7	36.6	51	207000.0	320600.0	111776.3	54.0	34.9
10300.0	12736.0	3466.0	33.7	27.2	52	244000.0	371000.0	130016.7	53.3	35.0
10700.0	13438.0	1409.2	13.2	10.5	59	438000.0	658650.0	208790.3	47.7	31.7
-11500.0	-13750.0	-541.3	4.7	3.9	66	438000.0	726600.0	222023.9	50.7	30.6
-14100.0	-16350.0	-1347.2	9.6	8.2	73	438000.0	726600.0	188126.7	43.0	25.9
-11500.0	-14472.0	-2048.8	17.8	14.2	80	438000.0	689350.0	128299.9	29.3	18.6
-11800.0	-14808.0	-1893.6	16.0	12.8	87	246000.0	390350.0	58411.4	23.7	15.0
-3100.0	-4009.0	-1013.4	32.7	25.3	94	60000.0	97350.0	6105.1	10.2	6.3

- Máxima fuerza de cizalla : 4458.7 (Mt) en Cuaderna No. 46.0 51.8(%) Valor permisible
- Máximo momento de flexión : 224878.9 (Mt) en Cuaderna No. 64.0 51.3 (%) Valor permisible
- Fuerza crítica de cizalla : 3937.6 (Mt) en Cuaderna No. 40.0 57.1 (%) Valor permisible
- Momento crítico de flexión : 104772.3 (Mt) en Cuaderna No. 49.0 54.2 (%) Valor permisible

Traducido por Fabiola Garcés de Cardone  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

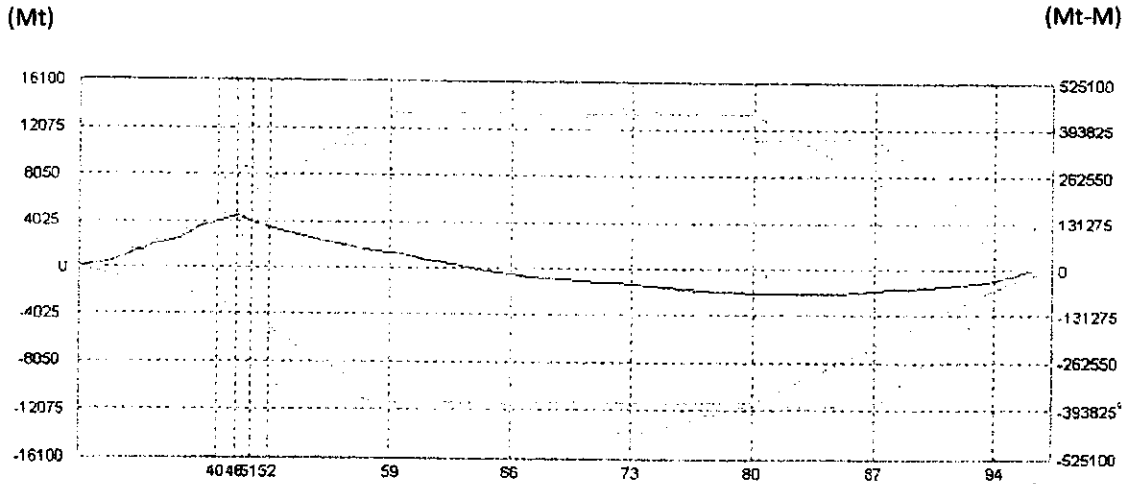
8401849



Información Hidrostática

Nombre de condición	C:/Program Files/MECA/LOADCOM>Loading PC	POL	
Viaje No.	14007	POD	COVEÑAS
Fecha	07-20-2014	Operador	Primer Oficial
Descripción	Cargue en Coveñas		

Momento de –Fuerza de Cizalla y de Flexión – Gráfica de Condición Marítima



SF Real: ----- BM Real: ----- SF Permissible: ----- BM Permissible: -----

La suscrita, **Fabiola Garcés de Cardone**, Traductora Certificada según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, por la presente certifica que esta Traducción Certificada No. 4755, consistiendo de 07 páginas es una traducción correcta y verdadera al español del documento en inglés que he tenido a la vista. Este certificado debe considerarse un reconocimiento de la exactitud de la traducción, pero no de la autenticidad del contenido del documento en el idioma original. Firmado en Barranquilla, Colombia el julio 15 de 2019.

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

9401648





90  
164



**SHIP / SHORE SAFETY CHECKLIST**

**Synergy Group**

M.T. : EUROCHAMPION 2004

Voyage No. : 14007

Ship/Terminal(Barge, Truck or Shore facility)

Port : COVENAS

(To be filled by ship's staff and terminal representative before starting transfer of cargo)

Code A- Any referenced procedures/agreements should be in writing in remarks column.

P- In case of negative answer operation should not be carried out.

R- Items to be rechecked at agreed intervals of 4 Hrs.

Terminal Details Name / Number: TLU # 2

Name of Terminal Representative : WILLIAM

- a) Vessel is nominated to load CASTILLA C.O oil of quantity 1069292 BBLs / 159536m<sup>3</sup> (Load port only)
- b) Terminal nomination is 1000000 BBLs of CASTILLA C.O (Load port only)
- c) Vessel can accept 3 Size 16" number of hoses. (Load port only)
- d) Terminal can provide 2 Size 16" number of hoses. (Load port only)
- e) Vessel can accept maximum loading rate of 85500 BBLs/HR (Load port only)
- f) Terminal loading rate is 42000 BBLs/HR (Load port only)
- g) Maximum agreed loading rate for this transfer is 42000 BBLs/HR. (Load port only)
- h) Initial loading rate agreed is 15000 BBLs/HR (Load port only)
- i) Topping off rate agreed is 15000 BBLs/HR.
- j) Time required for reducing / increasing rate is 10 Mins.
- k) Time required for stopping 10 Mins.
- l) Terminal agrees to SHIP/SHORE stop
- m) Quantity and Grade / Type of cargo to be loaded / Discharged :   
 Cargo 1 : CASTILLA C.O, 1000000 BBLs/hr, API = 18.8, Temp 99F.  
 Cargo 2 : \_\_\_\_\_  
 Cargo 3 : \_\_\_\_\_
- n) Sequence in which the cargoes will be loaded / discharged is :   
 1) CASTILLA C.O.  
 2) \_\_\_\_\_  
 3) \_\_\_\_\_

**Additional for Discharge port**

Vessel can discharge using N/A no of pumps at the rate of N/A M3/Hr. per pump at N/A metre head.

Terminal can accept maximum back pressure of N/A Kg/cm2

91  
165



**SHIP / SHORE SAFETY CHECKLIST**

Synergy Group

Terminal can accept maximum pumping rate of N/A

Distance of shore tanks from ship's rail is N/A metres.

**Part 'A' - Bulk Liquid General - Physical Checks**

	Bulk Liquid - General	Ship	Terminal	Code	Remarks
1	There is safe access between the ship and shore	CP	✓	R	
2	The ship is securely moored	CP	✓	R	
3	The agreed Ship/Shore communication system is operative.	CP	✓	A R	System: VHF CH 108 Backup System: CH 77
4	Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned	CP	✓	R	N/A, Not required SBA by terminal
5	The ship's fire hoses and fire fighting equipment are positioned and ready for immediate use	CP	✓	R	
6	The terminal's fire fighting equipment is positioned and ready for immediate use.		✓	R	
7	The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.	CP	✓		
8	The terminal's cargo and bunker hoses or arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.		✓		
9	The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.	CP	✓		Lines properly drained
10	Scuppers and save-alls on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.	CP	✓	R	
11	Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored.	CP	✓	R	
12	Shore spill containment and sumps are correctly managed.		✓	R	
13	The ship's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.	CP	✓		Fully bolted
14	The terminal's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.		✓		
15	All cargo, ballast and bunker tank lids are closed.	CP	✓		All tank lids closed
16	Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured.	CP	✓		904743 - S/C 904714
17	All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.	CP	✓	R	
18	The ship's emergency fire control plans are located externally.	CP	✓		Location: PORT STBD UPPER DECK

*If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an inert gas system (IGS), the following points should be physically checked:*

	Inert Gas System	Ship	Terminal	Code	Remarks

92  
166



**SHIP / SHORE SAFETY CHECKLIST**

Synergy Group

19	Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working.	✓		R	
20	All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume.	✓		P R	Pressure > 300 mbar O <sub>2</sub> < 4%
<b>Part 'B' - Bulk Liquid General - Verbal Verifications</b>					
	<b>Bulk Liquid - General</b>	<b>Ship</b>	<b>Terminal</b>	<b>Code</b>	<b>Remarks</b>
21	The ship is ready to move under its own power	✓		P R	
22	There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal	✓	✓	R	
23	There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency.	✓	✓	R	Deck = 3+1 E/R = 1+1
24	The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed.	✓	✓	A R	As per cargo plan
25	The emergency signal and shutdown procedures to be used by the ship and shore have been explained and understood.	✓	✓	A	
26	Material safety Data Sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested.	✓	✓	P R	
27	The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood.	✓	✓		H <sub>2</sub> S Content: < 10ppm Benzene Content: NIL
28	An international shore Fire Connection has been provided.	✓	✓		
29	The agreed tank venting system will be used.	✓	✓	A R	Method: MASTRISER
30	The requirements for closed operations have been agreed.	✓	✓	R	
31	The operation of the P/V system has been verified.	✓			Pre arrival test
32	Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed.	✓	✓	A R	N/A
33	Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested.	✓		A R	Pre arrival test
34	Adequate electrical insulating means are in place in the ship/Shore connection.		✓	A R	Insulating Flory
35	Shore lines are fitted with a non-return valve, or procedures to avoid back filling have been discussed.		✓	P R	
36	Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed.	✓	✓	A R	Nominated smoking rooms: CREW + OFFICE SMOKING ROOM
37	Naked light regulations are being observed.	✓	✓	A R	No Naked Light
38	Ship/Shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed.	✓	✓	A R	No mobile/pager
39	Hand torches (Flashlights) are of an approved type.	✓	✓		Approved type
40	Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off.	✓			VHF/UHF - 1W AIS - OFF
41	Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.	✓	✓		Approved type
42	The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off.	✓			MF/HF / RADAR OFF

93

167



**SHIP / SHORE SAFETY CHECKLIST**

Synergy Group

43	Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power.	4	✓		
44	Window type air conditioning units are disconnected.	4			N/A
<b>Bulk Liquid - General</b>					
45	Positive pressure is being maintained inside the accommodation, and air conditioning intakes, which may permit the entry of cargo vapours, are closed.	4			
46	Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pumproom.	4		R	2 Fan running
47	There is provision for an emergency escape.	4	✓		
48	The maximum wind and swell criteria for operations have been agreed.	4	✓	A	Stop Cargo at: 27kts Disconnect at: 30kts Unberth at: 35kts
48a	The weather forecast has been reviewed to ascertain it is under the limits mentioned above. If it exceeds discuss emergency plan with Loading Master.	4	✓	R	NO Warning
49	Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate.	4	✓	A	MARSEC Level 1
50	Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship.	4	✓	A P	N/A

*If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an inert gas system (IGS) the following statements should be addressed:*

<b>Inert Gas System</b>					
51	The IGS is fully operational and in good working order.	4		P	
52	Deck Seals, or equivalent, are in good working order.	4		R	Deck seal level normal
53	Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct.	4		R	Level correct
54	The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly.	4		R	
55	All the individual tank IG valves (if fitted) are correctly set and locked.	4		R	All open + locked
56	All personnel in charge of cargo operations are aware that, in the case of failure of the inert gas plant, discharge operations should cease and the terminal be advised.	4			V/L Loading Always pressure 720mmHg

*If the ship is fitted with a Crude Oil Washing (COW) system, and intends to crude oil wash, the following statements should be addressed:*

<b>Crude Oil Washing</b>					
57	The pre-Arrival COW checklist as contained in the approved COW manual, has been satisfactorily completed.				N/A



95  
169



**SHIP / SHORE SAFETY CHECKLIST**

Synergy Group

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items coded 'R' in the Check List should be re-checked at intervals not exceeding 4 hours.

If to our knowledge the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

For Ship		For Shore	
Name ...CHARANPAL SINGH.....		Name <u>William Cote</u>	
Rank .....CHIEF OFFICER.....		Position or Title <u>Loading Master</u>	
Signature <u>[Signature]</u>		Signature <u>[Signature]</u>	
Date <u>20 July 2014</u>		Date <u>20th July/2014</u>	
Time <u>1530</u>		Time <u>1530</u>	



**Record of repetitive checks:**

Date :	<u>20 July 2014</u>	<u>20 July 2014</u>			
Time :	<u>1600</u>	<u>2000</u>			
Initials for Ship	<u>[Signature]</u>	<u>[Signature]</u>			
Initials for Shore	<u>[Signature]</u>	<u>[Signature]</u>			
Date :					
Time :					
Initials for Ship					
Initials for Shore					
Date :					
Time :					
Initials for Ship					
Initials for Shore					

LISTA DE CONTROL (CHECKLIST) DE BUQUE / COSTA

Grupo Sinergy

M. T.: EUROCHAMPION 2004

Viaje No.: 14007

Buque / Terminal (Barcaza, Camión o Instalación de Costa)

Puerto: COVEÑAS

*(Para ser llenado por el personal del buque y representante del terminal antes de empezar a transferir la carga)*

Código    A    Cualquier procedimiento/acuerdo debe establecerse por escrito en la columna de comentarios

              P    En caso de respuesta negativa, no se debe llevar a cabo la operación

              R    Ítems que se deben re verificar a intervalos acordados de cada 4 horas

Detalles del Terminal: Nombre / Número: TLU # 2

Nombre del Representate del Terminal: William

- a. El buque está diseñado para cargar petróleo Castilla C. O en una cantidad de: 1069292 BBS/ 159536 MT (Puerto de carga solamente)
- b. El diseño del terminal es de 1000000 BBS de Castilla C. O (Puerto de carga solamente)
- c. El barco puede aceptar 3 juegos de mangueras de tamaño de 16" (Puerto de carga solamente)
- d. El barco puede ofrecer 2 juegos de manguera de tamaño de 16" (Puerto de carga solamente)
- e. El barco puede aceptar una rata máxima de carga de 855000 BBS/HR (Puerto de carga solamente)
- f. Tasa de carga del terminal es 42000 BBS/HR (Puerto de carga solamente)
- g. Máxima tasa de cargue acordada para esta transferencia es de 42000 BBS/HR (Puerto de carga solamente)
- h. Tasa inicial de cargue acordado es 15000 BBS/HR (Puerto de carga solamente)
- i. Tasa de rellenado (topping off) acordada es de 15000 BBS/HR
- j. Tiempo requerido para reducir/aumentar la tasa es de 10 minutos
- k. Tiempo requerido para rellenar es de 10 minutos
- l. El Terminal acepta a suspensión por BARCO / TERMINAL
- m. Cantidad y grado / Tipo de carga para cargar  / descargar:  
Carga 1: Castilla C.O / O. 1000000 BBS/hr, API. 18.8, Temp 99F  
Carga 2: \_\_\_\_\_  
Carga 3: \_\_\_\_\_
- n. Secuencia en que la carga va a ser cargada  / descargada es:  
1) Castilla C.O.  
2) \_\_\_\_\_  
3) \_\_\_\_\_

Adicional para el puerto de descarga.

Traducido por / Translated by

*Fabiola García de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaría por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401832





47  
171

El buque puede descargarse utilizando N/A número de bombas a la tasa de N/A M3/Hr, por bomba a N/A metros por cabeza.  
 El Terminal puede aceptar una retropresión de máximo N/A Kg/cm2.  
 El Terminal puede aceptar una máxima tasa de bombeo de N/A  
 Distancia a los tanques de costa desde la baranda del buque es de N/A metros.

Parte "A" - Líquido General a Granel – Revisiones Físicas

Líquido a granel - General	Barco	Terminal	Código	Comentarios
1. Hay acceso seguro entre el barco y la costa	Firma	√	R	
2. El barco está anclado de manera segura	Firma	√	R	
3. El sistema acordado de comunicación barco/costa está funcionando	Firma	√ firma	A R	Sistema: VHF CANAL 08  Sistema de soporte: VHF CANAL 77
4. Los gallardetes de remolque de emergencia están correctamente instalados y posicionados	Firma	√	R	-----
5. Las mangueras y los equipos contra incendio del buque están posicionados y listos para usar	Firma		R	
6. El equipo contra incendio del terminal está posicionado listo para usar		√		
7. Las mangueras de cargue y de combustible, los oleoductos y los múltiples están en buenas condiciones, adecuadamente instalados y son apropiados para el servicio que van a prestar	Firma			
8. Las mangueras de cargue y de combustible, o brazos del terminal están en buenas condiciones, adecuadamente instalados y son apropiados para el servicio que van a prestar		√		
9. El sistema de transferencia de la carga es suficiente y está aislada y drenada para permitir el retiro seguro de las	Firma	√		Líneas adecuadamente

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garces de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

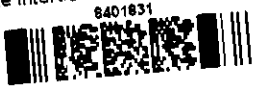
Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada.

15/Jul/2019 02:55 PM



bridas ciegas antes de conectarlo				drenadas
10. Los imbornales y guarda -todo (sic) a bordo están adecuadamente conectados y la bandeja de goteo están en posición y vacíos	Firma		R	
11. Los imbornales temporalmente retirados se monitorearán constantemente	Firma		R	
12. Se maneja correctamente la contención de derrames y los sumideros en la costa		√	R	
13. Las conexiones de carga y de combustible del barco que no están siendo utilizadas están adecuadamente aseguradas con bridas ciegas completamente atornilladas	Firma			
14. Las conexiones de carga y de combustible del terminal que no están siendo utilizadas están adecuadamente aseguradas con bridas ciegas completamente atornilladas		√		Completamente apretadas
15. Todas las tapas de la carga, de lastre y de combustible están cerradas	Firma			Todos las tapas de los tanques cerradas
16. Las válvulas de descarga al mar y por la borda, cuando no se están utilizando, están cerradas y visiblemente cerradas	Firma			XX- 904743 - S/C D/B - 904714
17. Todas las puertas externas, puertos y ventanas en los alojamientos, bodegas y espacios de maquinaria están cerrados. Los respiraderos del cuarto de máquinas pueden permanecer abiertos	Firma		R	
18. Los planes de emergencia de control de incendios están localizados en el exterior	Firma			Ubicación: P/S Cubierta Superior, alojamientos


Si el barco está equipado o debiera estar equipado con un sistema de gas inerte (IGS por su sigla en inglés), los siguientes puntos se deben revisar físicamente:

Traducido por / Translated by  
*Fabiola G. de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**  
CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaría por:  
**FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE**  
Doc No: **CE: 20311238**  
De: **BOGOTÁ D.C.**  
Según la confrontación que se ha hecho de ella.  
A petición de parte interesada. **15/Jul/2019 02:55 PM**  
8401830



99  
173

Sistema de Gas Inerte	Barco	Terminal	Código	Comentarios
19. Los grabadores de presión fija de IGS y de contenido de oxígeno están funcionando	Firma		R	
20. Todas las atmósferas de los tanques de cargue están con presión positiva con un contenido de oxígeno del 8% o menos por volumen	Firma		P R	Presión >300 m WG ilegible < 4(ilegible)

Parte "B" Verificación Verbal General para Líquido a Granel

Líquido a granel - general	Barco	Terminal	Código	Comentarios
21. El barco está listo para moverse por sus propios medios	Firma		P R	
22. Existe un guarda efectivo a bordo y se lleva a cabo una supervisión adecuada de las operaciones del barco y del terminal	firma	√	R	
23. Existe suficiente personal a bordo y en la costa para manejar una emergencia	Firma	√	R	Cubierta = 3+1 E/R = 1+1
24. Los procedimientos para manejo de la carga, del combustible y del lastre han sido acordados	Firma	√ firma	A R	Según el Plan de Carga
25. Los procedimientos de señal de emergencia y suspensión que se deben utilizar en el barco y en la costa han sido explicados y comprendidos	Firma	√ firma	A	
26. Las Fichas de Información de Seguridad del Material (MSDS por su sigla en Inglés) para mí (sic) transferencia de carga han sido intercambiadas a solicitud	Firma	√	P R	
27. Los riesgos asociados a sustancias tóxicas en la carga que se está manejando, han sido identificadas y comprendidas	Firma	√		Contenido H2S < 10 ppm Contenido de Benceno Ninguno
28. Se ha suministrado una Conexión Internacional de Incendio con la Orilla	Firma	√		

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garces de Cardone*

FABIOLA GARCES DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. **15/Jul/2019 02:55 PM**



*[Handwritten signature]*



29. Se utilizará el sistema de venteo de tanque acordado	Firma	√ firma	A R	Método: Mastriser
30. Se han acordado los requisitos para cierre de operaciones	Firma	√	R	
31. Se ha verificado la operación del sistema P/V	Firma			Prueba pre llegada
32. En caso de que se conecte una línea de retorno de vapores, se han acordado los parámetros de operación	N/A	N/A	A R	N/A
33. Alarmas independientes de alto nivel están conectadas, funcionando y se han probado	Firma		Firma A R	Prueba pre llegada
34. Se han instalado medios de aislamiento eléctrico en la conexión de barco/costa		√ firma	A R	Aislamiento (ilegible)
35. Las líneas a la orilla están equipadas con válvulas cheque (de no-retorno) o se han discutido procedimientos para evitar retornos		√	P R	
36. Se han identificado cuartos de fumadores y se cumplen los requisitos para fumar	Firma	√ y firma	A R	Cuartos de fumadores: Cuarto de fumadores para la tripulación y oficiales
37. Se cumplen las regulaciones sobre luces desnudas	Firma	√ y firma	A R	No hay luz desnuda
38. Se cumplen los requisitos de la costa/barco sobre teléfonos, teléfonos móviles y buscapersonas	Firma	√ y firma	A R	No móviles / buscapersonas
39. Linternas de mano (flashlight) son del tipo aprobado	Firma	√		Tipo aprobado
40. Los transmisores fijos VHF/UHF y el equipo AIS están conectados a la potencia correcta o están apagados	Firma			VMF / W AIS APAGADO
41. Los transmisores portátiles VHF/UHF son del tipo aprobado	Firma	√		Tipo aprobado
42. Los transmisores aéreos de radio están conectados a tierra y los radares están apagados	Firma			MF / HF / Radar apagado
43. Los cables eléctricos del equipo portátil eléctrico dentro del área de riesgo,	Firma	√		

Traducido por Translated by Fabiola y de Cardone

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria:barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401828





101  
175

están desconectados				
44. Las unidades de aire acondicionado tipo ventana están desconectadas	Firma			N/A
45. Se conserva la presión positiva dentro del alojamiento y las entradas de aires acondicionados que pudieran permitir la entrada de vapores de la carga, están cerradas	Firma			
46. Se han tomado medidas para asegurar suficiente ventilación mecánica en el cuarto de bombas	Firma		R	2 ventiladores funcionando
47. No hay procedimiento para un escape de emergencia	Firma	√		
48. Se han acordado los criterios de máximo viento y oleaje para las operaciones	Firma	√	A	Suspender carga a: 25 KTS Desconectar a: 30 KTS Desatracar a: 35 KTS
48 <sup>a</sup> . Se ha revisado el pronóstico del tiempo para asegurarse que está dentro de los límites mencionados arriba. Si se supera discuta los planes de emergencia con el Loading Master	firma	√		No hay advertencia
49. El Oficial de Seguridad del Barco y el Oficial de Seguridad de las Instalaciones de Puerto han acordado los protocolos de seguridad	Firma	√	A	Marsec Nivel 1
50. En caso de que fuese apropiado, se han acordado procedimientos para recibir nitrógeno suministrado por la costa, ya sea para insertar o purgar los tanques del barco o para despejar las líneas hacia el barco	Firma	√	A P	N/A

Si el barco está equipado o debiera estar equipado con un sistema de gas inerte (IGS por su sigla en inglés), se debe considerar lo siguiente:

Sistema de Gas Inerte	Barco	Terminal	Código	Comentarios
-----------------------	-------	----------	--------	-------------

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401827



51. El IGS está funcionando completamente bajo buenas condiciones	Firmado		P	
52. Los sellos de la cubierta están funcionando correctamente	Firmado		R	Nivel de sellos de la cubierta normales
53. Los niveles de líquido en los disyuntores de presión/vacío son adecuados	Firmado		R	Nivel correcto
54. Los analizadores fijos y portátiles de oxígeno han sido calibrados y están funcionando adecuadamente	Firmado		R	
55. Todo el personal a cargo de las operaciones de cargue saben que en caso de falla de la planta de gas inerte, las operaciones de descargue deben suspenderse y se debe informar al terminal	Firmado			Todos abiertos y cerrados
56. Todo el personal a cargo de las operaciones petroleras están conscientes de que, en caso de falla de la planta de gas inerte, deben suspenderse las operaciones de descarga y se le debe avisar al terminal	firma			V/L Embarque Presión siempre 7200 mm ing.

*Si el barco cuenta con un sistema de Lavado de Petróleo Crudo (COW) y tiene la intención de lavar el crudo, se deben revisar los siguientes puntos:*

	Lavado de petróleo crudo	Barco	Terminal	Código	Comentarios
57.	La lista de control COW de pre-llegada, según se encuentra en el Manual COW se ha llenado de manera satisfactoria			N/A	
58.	Las listas de Control COW, para ser utilizada antes, durante y después del COW, según el manual Cow están disponibles y se están utilizando			R	

*Si el buque tiene planeado limpiar el tanque mientras está atracado, se deben revisar los siguientes puntos:*

Traducido por / Translated by

*Fabiola Cardone*  
FABIOLA GARCES DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



103

177

	Limpieza de tanque	Barco	Terminal	Código	Comentarios
59.	Se planean operaciones de limpieza de tanque durante el atraque en las instalaciones en el terminal	No	No		firma
60.	Si es afirmativo, se han acordado los procedimientos y aprobaciones para la limpieza de tanque				
61.	Se ha otorgado permiso para operaciones de liberación de gases	No	No		firma

\* Borre el Si o No según apropiado

	Químicos Líquidos a granel	Barco	Terminal	Código	Comentarios
1	Están disponibles Fichas de Seguridad de Materiales, ofreciendo la información adecuada para el manejo seguro de la carga				
2	Se ha suministrado un certificado de inhibición del fabricante, cuando sea aplicable			P/	
3	Están disponibles suficientes equipos y ropa de seguridad (incluyendo aparatos respiratorios autosuficientes) para uso inmediato y está de acuerdo con el producto que se está manejando	N/A			
4	Se han acordado contra medidas contra contacto personal accidental con la carga				
5	La tasa de manejo de carga es compatible con el sistema de apagado, si se utiliza			A	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola G. Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401825



6	Los medidores y alarmas del sistema de cargo están correctamente instaladas y están en buena condición				
7	Instrumentos portátiles de detección de vapores están fácilmente disponibles para los productos que se están manejando				
8	Información sobre los medios y procedimientos contra incendio han sido intercambiados				
9	Las mangueras de transferencia son del material adecuado, resistente a la acción de los productos que se están manejando				
10	El manejo de la carga se lleva a cabo adecuadamente con el sistema de oleoducto instalado			P	
11	Donde sea apropiado, se han acordado procedimientos para recibir nitrógeno suministrado por la costa, para los tanques inertes o de purga del barco o para la limpieza de la línea hacia el barco			A P	

#### DECLARACION

Nosotros, los suscritos, hemos verificado los ítems mencionados arriba en las Partes A y B y, si fuese apropiado, las Partes C o D, de acuerdo con las instrucciones y estamos satisfechos que los registros que hemos hecho son correctas de acuerdo a nuestro mejor entender.

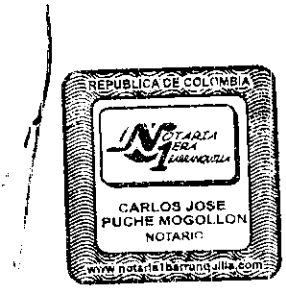

También hemos tomado medidas para llevar a cabo verificaciones repetitivas según sea necesario y hemos acordado que los ítems con código "R" en la Lista de Control deben re-verificarse en intervalos que no excedan las 4 horas.

Traducido por / Translated by  
*Fabiola G. de Cardone*  
FABIOLA GARCES DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**  
CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a  
registrada en esta notaria por:  
FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE  
Doc No: **CE: 20311238**  
De: **BOGOTA D.C.**  
Según la confrontación que se ha hecho de ella.  
A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401824





Si nos enteramos de que el estado de cualquier ítem cambia, inmediatamente informaremos a la otra parte.

Por el barco	Por la costa
Nombre CHARANPAL SINGH Rango: Primer Oficial Firma: firmado y sellado Fecha: 20 de julio 2014 Hora: 1530	Nombre: William Cote P. Posición o título: Loading Master Firma: firmado y sellado Fecha: 20 de julio 2014 Hora: 1530

Registro de pruebas repetitivas:

Fecha	20 de julio 2014	20 de julio 2014				
Hora	1600	2000				
Iniciales por el barco	Firmado	firmado				
Iniciales por la costa	Firmado	firmado				
Fecha						
Hora						
Iniciales por el barco						
Iniciales por la costa						
Fecha						
Hora						
Iniciales por el barco						
Iniciales por la costa						

-----  
La suscrita, **Fabiola Garcés de Cardone**, Traductora Certificada según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, por la presente certifica que esta Traducción Certificada **No. 4756**, consistiendo de 10 páginas es una traducción correcta y verdadera al español del documento en inglés, que he tenido a la vista. Este certificado debe considerarse un reconocimiento de la exactitud de la traducción pero no de la autenticidad del contenido del documento en el idioma original. Firmado en Barranquilla, Colombia el julio 15 de 2019.

Traducido por / Translated by  
*Fabiola G. Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401023





Synergy

**HAZARD IDENTIFICATION AND RISK ASSESSMENT FORM**

106  
180

Refer to Chapter 10 of Health, Safety and Pollution Prevention Manual, for guidance on this form. This form is filled for every foreseeable job, routine and non-routine jobs on board compiled as the HIRCA register.

This form may be used by the Master / Safety Officer in the following occasions:-

1. If the scope of work is not addressed in the existing risks register.
2. New hazards are identified for a particular activity
3. When master reassess an existing work activity.
4. Company requests Master to carry out detailed assessment for a particular work activity.
5. When a critical equipment is shutdown for maintenance (Refer Technical Manual C)

Ship Name: **M.T. EUROCHAMPION 2004**

Date: **10-Jul-14**

Nature of work: **Loading Operation**

Area of Work: **Cargo Control Room/ Deck / Pump RM**

Work Activity being assessed: **Loading Operation**

Likelihood	Consequence			
	SLIGHT HARM	MODERATE HARM	SERIOUS HARM	EXTREME HARM
VERY UNLIKELY	Very Low	Low	Medium	High
UNLIKELY	Low	Medium	High	Very High
LIKELY	Medium	High	Very High	Extreme
VERY LIKELY	High	Very High	Extreme	Catastrophic

Hazard No.	Hazard	Existing Control Measure	Existing Risk		Further Risk Control Measures	Modified Risk		Remedial Action Date
			Likelihood	Consequences		Likelihood	Consequences	
1	Failure to prepare the tank for next cargo - High H2S, HC content	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Tanks to be prepared as per charterers instructions.</li> <li>2) Where additional time is reqd same to be conveyed to operators.</li> <li>3) Port restrictions/ requirements to be complied.</li> <li>4) Comply with Cargo Manual Ch 5, 6</li> </ol>	Unlikely	Moderate	Low	Unlikely	Moderate	
2	Leakage from loading arm/Chickson	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Use proper gaskets during arm connection.</li> <li>2) Person to be stand by on both sides of the manifolds as well as ashore.</li> <li>3) Start cargo at a min rate.</li> <li>4) Spill Kit kept ready for deployment.</li> <li>5) Comply with Cargo Manual CH 5, 6 . ISGOTT CH 24.6.</li> <li>6) Activate emergency shut down.</li> <li>7) Follow SOPEP procedures.</li> </ol>	Unlikely	Moderate	Duty officer to witness the chickson connection and ensure that the connection is pressure tested where the provision is provided.	Unlikely	Low	
3	Improper lineup	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ch off to ensure all tanks are lined up as per his orders, D/o to witness the same .</li> <li>2) Check pressure gauges fitted on unused lines.</li> <li>3) Empty tanks monitored for any change in ullages.</li> </ol>	Unlikely	Moderate	Pre cargo meeting to be held and plan discussed with all personnel involved in the operations	V.Unlikely	Very Low	
4	Faulty Pressure gauges	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Pressure gauges to be checked prior operation.</li> <li>2) Pressure gauges calibrated as per PMS.</li> </ol>	Likely	Slight	Spare Pressure gauges to be provided	Unlikely	Very Low	

**HAZARD IDENTIFICATION AND RISK ASSESSMENT FORM**

5	Over Pressurisation of pipelines due to shut tank v/v	<ol style="list-style-type: none"> <li>V/v line up to be checked prior commencement of cargo.</li> <li>Cargo loading to be started at a min rate.</li> <li>Rate to be increased only after confirming that cargo is recvd in the designated tank.</li> <li>Manifold pressure to be continuously checked.</li> <li>Comply with cargo Manual CH 5, 6, Ref COSWP CH 30.1, ISGOTT CH 7.2</li> </ol>	Unlikely	Moderate	Low	Low	Very Unlikely	Moderate	Very Low	
6	Pipeline leakage on deck	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pipelines to be tested prior operation.</li> <li>Roving watch to be maintained through out the operations.</li> <li>Spill Kit to be kept ready for deployment.</li> <li>Comply with Cargo Manual CH 5.6, Ref COSWP CH 30.1, ISGOTT CH 24.7.1</li> </ol>	Unlikely	Moderate	Low	Low	Very Unlikely	Moderate	Very Low	Dressor couplings along with pipeline repair kit to be available on board.
7	Communication failure	<ol style="list-style-type: none"> <li>Periodic testing of communication.</li> <li>Secondary means to be established.</li> <li>Sufficient walktalkies to be provided.</li> <li>Comply with ISGOTT CH 22</li> </ol>	Likely	Moderate	Medium	Medium	Very Unlikely	Moderate	Very Low	<ol style="list-style-type: none"> <li>Frequency of testing communication to be established.</li> <li>Ensure gangway watch person is in direct line of sight with shore personnel.</li> </ol>
8	Cargo contamination due to valve failure (loading in non designated tanks)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Monitoring of soundings of tanks.</li> <li>Maintain double v/v segregation.</li> <li>Routine testing of v/v's.</li> </ol>	Likely	Moderate	Medium	Medium	Very Unlikely	Moderate	Very Low	Blanks to be inserted for positive segregation.
9	Cargo Vapours in accomodation	<ol style="list-style-type: none"> <li>Vents/ doors to be shut.</li> <li>AC to be on re circulation.</li> </ol>	Unlikely	Moderate	Low	Low	Very Unlikely	Moderate	Very Low	Sensors to be fitted in accomodation spaces
10	Improper IG Valve line up	<ol style="list-style-type: none"> <li>IG v/v's to be lined up as reqd.</li> <li>DO to witness v/v line up.</li> <li>V/V's to be positively locked in the reqd posn.</li> <li>Key to be in the control of COF.</li> <li>PV v/v's to be operated prior arrival.</li> <li>IG Pressure sensors to be calibrated as per PMS.</li> <li>Alarm settings to be verified.</li> </ol>	Very Unlikely	Moderate	Very Low	Very Low	Very Unlikely	Moderate	Very Low	
11	Improper tank wise loaded/ loadable quantity	<ol style="list-style-type: none"> <li>Plan verified by Master.</li> <li>Plan understood by Jr officers</li> <li>Ch off called in time.</li> <li>Comply with Cargo Manual Ch 5.6, ISGOTT CH 22</li> </ol>	Unlikely	Moderate	Low	Low	Very Unlikely	Moderate	Very Low	Pre cargo meeting to be held and plan discussed with all personnel involved in the operations



**HAZARD IDENTIFICATION AND RISK ASSESSMENT FORM**

12	Cargo temperature not suitable for loading	1) Temp agreed in Ship / shore meeting. 2) Thermometers to be fitted at the manifolds and same compared with remote sensors. 3) Comply with ISGOTT CH 22 , 11.1.11	Very Low	Very Low	Very Low	Very Low	Very Low	Very Low	Very Low
13	Failure of cargo equipment , sounding gauge etc	1) All equipments tested prior arrival. 2) Officers to understand the operation and limitations of equipments. 3) Equipment to be maintained as per PMS. 4) Stand by Equipment to be in operational state. 5) Comply with Coswp 30.1	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate
14	Malfunction of valve hydraulic system/ Remote control	1) Equip to be tested prior operations. 2) Familiarise Manual operation .	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely
15	Fire & Explosion	1) Precautions on deck for tools, Mobile phone, camera, Lighter. 2) Stop cargo during lightening and if any Gas leakage	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely
16	Structural damage due to excessive stresses(SF/BM)	1) Stability calculated and checked every hour. 2) Loading computer accuracy check with in last 3 months. 3) Ch off/Master to be informed if there is any difficulty in complying with the plan.	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate
17	Unattended/ Improper moorings	1) Moorings tended every hour . 2) Duty officer taking round every hr. 3) Tide timing at Gangway Weather forecast available. 4) Ropes to be inspected prior use as per PMS. 5) Winch brakes to be correctly set.	Likely	Likely	Likely	Likely	Likely	Likely	Likely
18	Unsafe gangway	1) Gangway manned all times. 2) Net covering full length. 3) Tide timing available. 4) Use extra short ladder if reqd. Ref Coswp CH 18	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate
19	Excessive List and trim	1) Cargo plan understood. 2) Call ch off in time. 3) More than 2 Tank Equalizing valves not opened. 4) Where reqd reduce loading rate.	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely	Very Unlikely



**HAZARD IDENTIFICATION AND RISK ASSESSMENT FORM**

183  
P09

20	Human error / fatigue	1) Master overseeing the rest of officers. 2) Ch off to put down any special instructions in night order book. 3) Work hr rest hr management. 4) Comply with HSPP CH 13	Likely	Moderate	Medium	Additional officer placed where reqd/possible	Very Unlikely	Moderate	Very Low
21	Errors in loadicator	1) Regular verification with stability test conditions. 2) Dedicated computer. 3) Class approved. 4) Comply with Coswp Ch 30.1	Very Unlikely	Moderate	Very Low				
22	Failure of alarms - level alarms / gas alarms / press or temp alarms	1) Alarms checked Prior arrival/compared / calibrated. 2) Operating instructions clearly displayed. 3) Officer to be well familiar with the procedures. 4) Procedure for Manual means to be established. 5) Comply with Coswp CH 30.1	Unlikely	Moderate	Low	Min spares available on board.	Very Unlikely	Moderate	Very Low
23	Loss of hydraulic pressure	Regular maintenance, testing & inspection	Very Unlikely	Moderate	Very Low				
24	Wrong Display of vv indication	VV operation to be closely monitored. Same double checked visually	Very Unlikely	Moderate	Very Low				
25	Loss of control air pressure	1) Regular maintenance, testing & inspection. 2) Comply with ISGOTT CH 7.1.11.2	Very Unlikely	Moderate	Very Low				
26	Pump rm entry	Refer to Pump rm entry RA	Very Unlikely	Moderate	Very Low				
27	Topping up tanks	Refer to Topping up RA	Very Unlikely	Slight	Very Low				



**HAZARD IDENTIFICATION AND RISK ASSESSMENT FORM**

184  
110

28	Venting procedures/ Accumulation of gases on deck.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) VI to comply with port regulations/ requirements.</li> <li>2) Refer to MSDS.</li> <li>3) Portable gas sensors .</li> <li>4) Regulate master vent valve.</li> <li>5) Stand with wind behind.</li> <li>6) Comply ISGOTT CH 7.2</li> </ol>	Very Unlikely	Slight	Very Low				
29	Release of VOC	Compliance with VOC Manual	Very Unlikely	Slight	Very Low				
30	Improper monitoring	Responsible officer to double check all operations.	Unlikely	Slight	Very Low				
31	Excessive loading rate	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Loading rate for various stages to be agreed during pre transfer meeting.</li> <li>2) Rate to be calculated every hr.</li> <li>3) Deviation from the agreed to be notified.</li> <li>4) Comply with ISGOTT CH 22</li> </ol>	Unlikely	Slight	Very Low	Loading rate to be reduced if unable to cope up with deballasting rate.			
32	Exceeding Total nominated qty	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ship/Shore figure to be compared every hour.</li> <li>2) Rate reduced for last tanks.</li> <li>3) Minimise no of open tanks during completion.</li> <li>4) Upright condition.</li> <li>5) Minimum trim.</li> <li>6) Temp and density to be considered for final calculations.</li> <li>7) Comply with ISGOTT CH 22</li> </ol>	Unlikely	Slight	Very Low				
33	Lightening	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) All vents to be closed.</li> <li>2) Operations to be stopped as per pre transfer meeting.</li> <li>3) Comply with ISGOTT CH 22</li> </ol>	Unlikely	Slight	Very Low				
34	Inadequate resources	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Plan to be prepared.</li> <li>2) Ensure multiple operations are not carried out at the same time.</li> <li>3) Debballasting to be completed well in time.</li> <li>4) Mooring to be adjusted .</li> </ol>	Very Unlikely	Slight	Very Low				
35	Unavailability of SOPEP kits	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ship Shore safety checklist.</li> <li>2) Qty on board as per SOPEP manual.</li> </ol>	Unlikely	Slight	Very Low				



**HAZARD IDENTIFICATION AND RISK ASSESSMENT FORM**

36	Expansion/ Freezing of cargo remaining in top lines	1) Ensure lines are drained completely after loading operation. 2) Where reqd/ possible , blow lines. 3) Comply with ISGOTT CH 11.1.15.3	Unlikely	Moderate	Low				
37	Tanks loaded in excess of 98%	1) Cargo loading plan. 2) 98% Ullages to be calculated and clearly highlighted. 3) Final topping off to be with MMC/UTI. 4) List and trim to be considered.	Unlikely	Moderate	Low				
38	Failure to make allowance for thermal expansion when carrying heated cargo ( excess of 10 deg rise in temp)	1) Cargo loading plan. 2) Ullages to be calculated taking into consideration Max temp during transit, disch port. 3) Voy orders to clearly understood.	Unlikely	Moderate	Low				
39	Submerging loadline marks	1) Calculation during fixture stage. 2) Ballast tanks to be stripped dry. 3) Dock water density to be considered. 4) Visual drafts to be checked.	Very Unlikely	Moderate	Very Low				
40	Heavy weather causing 1) Damage to vessel and its equipments 2) Damage to Shore installations and equipments 3) Injury to personnel	Ship shore checklist mentions the difference Wx criteria during which actions to be taken in the order of stopping cargo operation, disconnection of Hoses and unberthing	Unlikely	Serious Harm	Medium			Very Unlikely	Low
						Ensure that the criteria as agreed to in the ship shore safety check list is adhered to. Master to check with agents, port and other sources regarding weather forecasts in order to be able to take early and prompt action			

Risk Assessment done by CHIEF OFFICER Approved By MASTER

Task Commencement Time \_\_\_\_\_ Task Completed Time \_\_\_\_\_

HAZARD IDENTIFICATION AND RISK ASSESSMENT WERE DISCUSSED / BRIEFED TO THE FLWG CREW MEMBERS ( Applicable to level 2 RA only)

Name	Rank	Signature
Capt. Y. Kapoor	Master	
Charanpal	Chief officer	
Arun	2nd off	

Name	Rank	Signature
Subin	Add 2nd off	
Sunil	3rd off	
Vikram	D/cdt	
Hemdy	Bosun	
Samrat	AB1	
Ranjith	AB2	
Selvakumar	CS	

Name	Rank	Signature
Mohan	Chief eng	
Vijaya	2/Eng	
Jogi	P/Prman	
MOHANRAJ	AB	

185

111



agreement between the responsible officer and the terminal representative with regard to who will take responsibility for tending any moorings provided by the terminal.

**23.4.2.6 Anchors**

Whilst moored alongside, anchors not in use should be properly secured by brake and guillotine, but otherwise be available for immediate use.

**23.5 BERTHING AT BUOY MOORINGS**

All the normal precautions taken during berthing alongside a jetty should also be taken when berthing at a buoy mooring.

At terminals with buoy moorings for ocean going tankers it is desirable to have professional advice on those aspects of safety related to the marine operations. This may be by the assignment of a berthing master (mooring master) to the terminal, or by consultation with a port or pilotage authority, if available.

**23.5.1 MOORING AT CONVENTIONAL MULTI BUOY MOORINGS**

At conventional buoy moorings, good communication between bridge and poop is essential to avoid moorings or mooring boats being caught up in the ship's propeller.

Severe loads can sometimes develop in certain mooring lines during the mooring operation. It is essential that good quality moorings of adequate length are used and personnel are closely supervised so as to ensure their safety.

**23.5.2 MOORING AT SINGLE POINT MOORINGS (SPM)**

Complicated and non-standard mooring arrangements at SPMs frequently lead to dangerous and protracted operations. Therefore the fitting, both on ships and on SPMs, of well designed and, in the case of the ship, accurately positioned, items of standard equipment will considerably reduce the risk of injury to personnel. The proper fitting of such equipment will also provide a more efficient method of securing ships to SPMs at offshore terminals.

OCIMF has produced guidelines for SPM mooring equipment entitled 'Recommendations for Equipment Employed in the Mooring of Ships at Single Point Moorings' and it is recommended that these are adopted by all SPM terminals and the ships using them.

A storage drum should be used to heave in the SPM pick-up rope prior to connection of the chafing chain to the stopper. A warping end should never be used for this purpose.

Ship and terminal operators should refer to the OCIMF publication 'Single Point Mooring Maintenance and Operations Guide' for detailed information regarding SPM operations.

**23.5.3 MANAGEMENT OF MOORINGS AT BUOY BERTHS**

While the tanker is at a conventional multi-buoy mooring, frequent and regular inspection is essential to ensure that mooring lines are kept taut and that movement of the tanker is kept to a minimum. Excessive movement may cause rupture of the cargo connections.

At single point moorings, a watchman should be stationed on the forecastle head to report any failure or imminent failure of moorings or leakage of oil. The watchman should also report immediately if the tanker 'rides up' to the buoy and should be equipped with appropriate means to communicate with the officer of the watch.

**23.5.4 ADDITIONAL MOORINGS**

At many conventional buoy mooring berths, the ship's moorings are supplemented by shore moorings run from the buoys or by ground moorings. These wires are often heavy and the handling of them around the warping drum of a winch should therefore only be undertaken by experienced personnel.

#### 26.5.4.2 Emergency Towing-off Pennants - Rigging

Except at terminals where no tugs are available, it has become standard practice to have 'fire wires', or more correctly 'emergency towing off pennants', provided by the tanker so that in an emergency tugs can pull the ship away from the berth, without the assistance of any crew member.

There are various methods for rigging emergency towing-off pennants and the arrangement may vary from port to port. The preferred method is to secure the inboard end to bollards, with a minimum of five turns, and to lead the outboard end direct to a shipside chock with a bight hanging over the side and no slack on deck. The outboard end of the line is provided with an eye to which a heaving line is attached and led back to the deck. During loading or discharging, the heaving line is periodically adjusted to maintain the eye of the emergency towing-off pennant one or two metres above the waterline.

Where terminals require that an alternative method be used, the ship should be advised accordingly.

On tankers alongside a jetty, emergency towing-off pennants should be rigged on the offshore side. For tankers at buoy berths, they should be hung on the side opposite to the hose strings.

The following table gives guidance on minimum breaking loads and lengths for emergency towing-off pennants for various ship sizes. The lengths of pennant may vary, dependent on positioning of mooring bits and the vessel's freeboard. The pennants should be in good condition. It should be noted that this information is provided for guidance only and is not intended to indicate a uniform standard.

kDwt	MBL	Length
Less than 20	30 tonnes	25m
20 -100	50 tonne	45m
100-300	90 tonne	60m
300+	110 tonne	70m

**Table 26.1 Guidance on MBL and Length for Emergency Towing-off Pennants.**

Emergency towing-off pennants should not be attached to a set of bits with a Safe Working Load (SWL) that is less than the Minimum Breaking Load (MBL) of the pennant. (Note: For double bollards, the SWL marked on the bollard should be the maximum allowed when using a wire or rope belayed in a figure of eight near the base of the bollard. This will be half the maximum permissible SWL when a single eye is placed over the bollard).

#### 26.5.4.3 Emergency Towing-off Pennants - Handling

Attention is drawn to the hazards associated with the ship's crew handling heavy wires that are hung over the ship's side, in particular, the risk of strain injuries. Handling of towing off pennants is increasingly being cited as a cause of personal injury, particularly for spinal and muscular back complaints.

It is recommended that terminals review their requirement for emergency towing-off pennants by considering the following:

- Are they really necessary? What is the real risk of them having to be used?

- Do the emergency procedures require the vessel to be removed from the berth if it is immobilised by fire?
- Is it possible to release the ship's moorings to allow it to be removed from the berth?
- How long will it take for tugs to be mobilised?
- Could the deployment of emergency towing-off pennants compromise security arrangements at the terminal?

To avoid any unnecessary handling of large wires on ships, it is suggested that a risk assessment is carried out at the terminal to determine whether or not there should be a routine requirement for ships to rig emergency towing off pennants.

#### **26.5.4.4 Emergency Towing-Off Pennants – Possible Future Developments**

Previous editions of ISGOTT have specifically referred to 'Fire Wires' and 'Emergency Towing-off Wires' as there were no viable alternatives to wires for this purpose. Mooring Equipment Guidelines (OCIMF) specifically prohibits the use of synthetic or natural fibre ropes for this service on the grounds that they would burn in the event of a fire.

Since the 4<sup>th</sup> Edition of ISGOTT was published in 1996, synthetic fibre ropes having the potential to combine high strength, low stretch, light weight (typically about one seventh the weight of a wire of equivalent strength) have become available. It is likely that during the life of this 5<sup>th</sup> Edition, synthetic fibre ropes having fire resistance characteristics comparable to wires will also become available.

This latest edition of ISGOTT therefore leaves open the question of whether emergency towing-off pennants should be of wire or of some other material. If terminals wish to accept the use of synthetic fibre lines that can provide similar functionality to wires, whilst being safer for personnel to handle on the ship and on the tugs, they are encouraged to do so.

115  
189

5.16.1. Abandon Ship Checklist

Abandon Ship Checklist  
By life boats / life rafts

Measures		T	P	C	S	Remarks
1	Raise alarm and muster according to muster plan.	X	X	X	X	
2	Switch on emergency lights for boarding area	X	X	X	X	
3	Prepare life boat for launching	X	X	X	X	
4	Prepare life raft for launching	X	X	X	X	
5	Alert vessels in the vicinity	X	X	X	X	
6	Send distress message	X	X	X	X	
7	Stop ME, overboard discharges	X	X	X	X	
8	Search for missing persons	X	X	X	X	
9	Bring Portable Radio and extra walkie-talkie to survival craft.	X	X	X	X	
10	Activate EPIRB; bring it to lifeboat if not already onboard.	X	X	X	X	
11	Collect survival suits / thermal bags; distribute.	X	X	X	X	
12	Collect medical equipment from hospital	X	X	X	X	
13	Collect ship's logbook, documents	X	X	X	X	
14	Collect extra blankets, warm clothing, extra drink water, extra pyrotechnical equipment	X	X	X	X	
15	Recover a 12 Hour DATA from the VDR / S-VDR	X	X	X	X	
16	Consider - partial abandonment	X	X	X	X	
17	Embark and lower survival craft	X	X	X	X	
18	If advisable, arrange rescue helicopter by radio	X	X	X	X	
19	Check distance, action radius normally 230 nautical miles			X	X	

Measures		T	P	C	S	Remarks
----------	--	---	---	---	---	---------

20	Remember the limited capacity: about 7 persons	X	X	X	X	
21	Consider - partial abandonment	X	X	X	X	
22	Allocate tasks to the crew related to rescue by helicopter	X	X	X	X	
23	Establish communication with helicopter on a telephony emergency frequency	X	X	X	X	
24	Remember the helicopter cannot operate near smoke or flames	X	X	X	X	
25	The helicopter is not suitable for standing by or escorting due to limited action radius	X	X	X	X	
<b>Abandonment - By Other Craft</b>						
<b>Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
26	Prepare line throwing apparatus	X	X	X	X	
27	Establish radio contact with rescue boat	X	X	X	X	
28	Transfer personnel by means of a raft or a lifeboat	X	X	X	X	
<b>After Recovery</b>						
<b>Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
29	Cancel your distress messages	X	X	X	X	
30	Inform your earlier contacts	X	X	X	X	
31	Consult SMPL.	X	X	X	X	

Master

Duty Officer

## 5.16.2 Fire and Explosion checklist

Fire and Explosion Checklist						
General Precautions						
Measures	T	P	C	S	Remarks	
1	Raise the Fire Alarm (if it has not been detected by an automatic fire detection system). Inform bridge, CCR (if in port).	X	X	X	X	
2	Fire team Muster at fire stations. Check if crew/personnel is missing or injured	X	X	X	X	
3	Advise terminal if in port and sound the pre-defined signal. Notify fire brigade at the Terminal	X				
4	Stop all cargo operations.	X				
5	Stop Ventilation, Close fire doors, fire flaps and external doors	X	X	X	X	
6	Isolate electrical equipments	X	X	X	X	
7	Stop ME if necessary	X	X	X	X	
8	Attend injured people if any	X	X	X	X	
9	BA Teams should be ready and prepared as soon as possible	X	X	X	X	
10	Consider - risk of explosion, whether dangerous material is involved in the fire; consider the dangers of toxic fumes, flammable vapours, explosives, possibility of oil spill etc.	X	X	X	X	
11	Fire team leader shall advise the Bridge (Master) regarding situation (Location, extinguishing methods to be used ) and possibilities of fire developing	X	X	X	X	
12	Fire team shall proceed to the place of fire in order to recover any missing crew/personnel / in order to tackle fire.	X	X	X	X	
13	Support team shall cool down surrounding area where fire took place, by means of fire hoses (Consider all six sides). Monitor temperature.	X	X	X	X	
14	Prepare ISC	X				
Measures	T	P	C	S	Remarks	
15	Prepare life boats			X	X	
16	Advise other vessels in the vicinity			X	X	

118  
192

17	Determine the extent of the damage			X	X	
18	Consider - if there is any possibility of oil spill or leakage. Try to minimise, confine			X	X	
19	Consider - whether external assistance is needed	X	X	X	X	
20	Recover a 12 Hour DATA from the VDR / S-VDR	X	X	X	X	
21	Consider - abandoning vessel.	X	X	X	X	
22	Record all actions taken in log book	X	X	X	X	
23	Inform SMPL, Insurance/ P&I. Port Authorities	X	X	X	X	
<b>Explosion in Ballast Tank</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
24	Evaluate further explosions or fire developments and possibilities to get them under control			X	X	
25	Consider - reducing speed; changing course			X	X	
26	Consider - flood ballast tank			X	X	
27	Consider - loss of stability			X	X	
28	Consider - possible damages to cargo hold			X	X	
<b>Explosion in Boiler</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
29	Secure Boiler, isolate FO, feed water, steam, etc.	X	X	X	X	
30	Reduce engine power		X	X	X	
31	Consider - proximity to shore and loss of propulsion in order to determine need for external assistance well in advance		X	X		
32	Consider - the possibility of further explosions and the steps required to regain control	X	X	X	X	

<b>Explosion in Compressor Room/Motor Room, Cargo Handling Room (Deckhouse)</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
33	Cargo Engineer will be in charge to isolate compressor room / motor room from the rest of the cargo system by closing valves.	X	X	X	X	

19  
193

34	Consider – whether evacuation of the area is necessary and activation of fixed fire extinguishing system	X	X	X	X	
35	If fixed fire extinguishing system to be used (consider IG also), raise alarm	X	X	X	X	
36	Make sure nobody is in the location where fixed fire extinguishing medium will be released and all dampers, flaps, doors are closed and fans stopped	X	X	X	X	
37	Chief Engineer will release the fixed fire extinguishing system system with authorisation of the Master	X	X	X	X	
<b>Explosion in Engine Room</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
38	Localise the site of the explosion	X	X	X	X	
39	Determine the extent of the damage. Stability, stresses etc	X	X	X	X	
40	Consider – dropping anchor, make ready emergency towing arrangement		X	X	X	
41	Consider - stopping engine		X	X	X	
42	Consider - proximity to shore and loss of propulsion in order to determine need for external assistance		X	X		
43	Chief Engineer should advise the Master quantity of bunkers FO & GO/DO. Also advise Master if any loss of bunkers have been noticed	X	X	X	X	
44	Consider – whether it is necessary to evacuate the area and activate fixed fire extinguishing system	X	X	X	X	
45	If fixed fire fighting system is to be used, raise alarm	X	X	X	X	
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
46	Make sure nobody is in the engine room and all dampers, flaps and doors are closed; fans stopped and quick closing valves are closed	X	X	X	X	
47	Chief Engineer will release the fixed system with authorisation of the Master	X	X	X	X	
<b>Explosion in Hold Space</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
48	Cargo Engineer will isolate the affected hold from cooling system			X	X	



49	Consider - stability, flooding			X	X	
50	Consider - damage to cargo hold			X	X	
51	Consider - put ballast in adjacent tanks to hold space on fire in order to provide some cooling to surroundings of fire			X	X	
52	Consider - transfer cargo.			X	X	
<b>Explosion in Open Deck Area</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
53	Consider - change course, reduce speed or stop engines	X	X	X	X	
54	Cargo Engineer will take care of cargo systems.	X	X	X	X	
55	Use water fire hoses in order to have radiation protection in the approach to shut-off valves or to leaking jet	X	X	X	X	
<b>Fire in Accommodation</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
56	Stop air condition and galley fans	X	X	X	X	
57	If possible bring important documents (logbooks, Cargo manifest, certificates, vessel's documents) to a safe place.	X	X	X	X	
<b>Fire on the Bridge</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
58	Shut down air condition unit	X	X	X	X	
59	Warn ships in the vicinity if bridge must be unattended during sailing		X	X	X	
60	Isolate the bridge closing all doors in the bridge and fire doors in the accommodation	X	X	X	X	
61	Tackle the fire. Do not use water. Use dry powder / CO <sup>2</sup>	X	X	X	X	
62	Once fire has been extinguished, evaluate damage	X	X	X	X	
63	Consider - possibility of losing means of communication (Satcom, VHF, HF/MF radio)	X	X	X	X	
64	Arrange for service of any damaged equipment	X	X	X	X	

<b>Fire in Compressor Room / Motor Room, Cargo Handling Module (Deckhouse)</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
65	Cargo Engineer will be in charge to isolate compressor room / motor room from the rest of the cargo system by shutting valves	X	X	X	X	
66	Shut down all fans and fire dampers/flaps, and water tight doors in deck house, compressor and motor room	X	X	X	X	
67	Use water fire hoses in order to have radiation protection in the approach to shut-off valves or to leaking jet	X	X	X	X	
68	Consider - whether it is necessary to evacuate the area and activate fixed fire extinguishing system	X	X	X	X	
69	If fixed fire extinguishing system is to be used, raise alarm	X	X	X	X	
70	Make sure nobody is in the location where fixed fire extinguishing medium will be released and all dampers, flaps and doors are closed and fans stopped	X	X	X	X	
71	Chief Engineer will release the fixed fire extinguishing system with authorisation of the Master	X	X	X	X	
<b>Fire in Engine Room</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
72	Chief Eng. shall advise the Bridge (Master) regarding situation and possibilities of fire developing.	X	X	X	X	
73	Chief Eng. should advise the Master regarding bunker tanks and possibility of oil pollution. If oil spill has already occurred, try to minimise and confine	X	X	X	X	
74	Consider – whether the fire can be extinguished without using fixed fire extinguishing system.	X	X	X	X	
75	Prior to use of fixed fire extinguishing system, shut down all fans, close quick closing valves, close all fire flaps and external watertight doors; stop air conditioning. Isolate the engine room before fixed fire extinguishing system is released.	X	X	X	X	
76	Before releasing fixed fire extinguishing system, activate the alarm and ensure all crew/personnel have been evacuated from engine room.	X	X	X	X	

122  
196

77	Chief Engineer will be in charge of releasing fixed fire extinguishing system under Master authorisation	X	X	X	X	
78	Consider - dropping anchor		X	X		
79	Evaluate the possibility of loss of propulsion		X	X	X	
<b>Fire in Forward Storage Area</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
80	Chief Engineer should advise the Master of the quantity of bunkers in Forward FO tank. Monitor temperature and level of Forward bunker tank closely	X	X	X	X	
81	Consider - whether there is any possibility of oil spill or leakage. Try to minimise and confine	X	X	X	X	
82	Stop any bunker transfer operation due piping passing through the storeroom. Isolate Fwd bunker tank closing all necessary valves	X	X	X	X	
<b>Fire in Hold Spaces</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
83	Cargo Engineer will isolate the affected hold from cooling system			X	X	
85	Consider - damage to cargo hold			X	X	
86	Cool down hold boundaries as required by means of fire hoses.			X	X	
87	Consider - put ballast in adjacent tanks to hold space on fire in order to provide some cooling to surroundings of fire			X	X	
88	Consider - transfer cargo.			X	X	
<b>Fires on Open Deck (Non tankers)</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
89	Consider - change course, reduce speed or stop engines	X	X	X	X	
90	Cargo Engineer will take care of cargo systems	X	X	X	X	
91	Use water fire hoses in order to have radiation protection in the approach to shut-off valves or to leaking jet	X	X	X	X	

<b>Fires on Open Deck (Tankers)</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
92	Consider - change course, reduce speed or stop engines	X	X	X	X	
93	Prepare fixed fire fighting system for immediate use	X	X	X	X	
94	Use water fire hoses in order to have radiation protection	X	X	X	X	
<b>Fire On-board Neighbouring Vessel or Terminal</b>						
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
95	Stop cargo operations.	X				
96	Raise Fire Alarm	X	X			
97	Muster at the stations	X	X			
<b>Additional Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
98	Make ready fire extinguishing systems	X	X			
99	Evaluate the situation, getting as much information as possible from terminal representatives/neighbouring vessel	X	X			
100	Check if local fire brigade has been warned.	X	X			
101	Make ready the engine as soon as possible in order to leave berth	X				
102	Require tugs pilot as soon as possible	X				
103	Place some crew at mooring stations in order to let go moorings if situation required	X				
104	Log all the events carefully. Statement of facts	X	X			
105	Leave berth if situation requires such action	X				

Master

Duty Officer

124

198

## 5.16.3 Checklist for Grounding

Grounding						
Measures	T	P	C	S	Remarks	
1	Sound the general emergency alarm, inform the engine room	X	X	X	X	
2	Stop engine; Consider use anchor		X	X	X	
3	Plot vessels position, check soundings to check extent of grounding and identify exact grounding location	X	X	X	X	
4	Check weather forecast, direction and strength of current	X	X	X	X	
5	Determine extent of the damage by monitoring tank levels and by bilge alarm system	X	X	X	X	
6	Attend any injured people		X	X	X	
7	Inform E/R to change over to high sea suction	X	X	X	X	
8	Display appropriate lights / shapes / sound signals		X	X	X	
9	Sound all tanks, wells	X	X	X	X	
10	Close all W/T appliances	X	X	X	X	
11	Check propeller, tail shaft for oil loss	X	X	X	X	
12	Assess the hazards including loss of stability, outflow of oil, gas release, possible ignition of oil / gas, further damage due to pounding	X	X	X	X	
13	Assess the nature of bottom	X	X	X	X	
14	Provide vessel's updated hydrostatic condition to office / class emergency response		X	X	X	
15	Get advice from class emergency response		X	X	X	
16	Start ballast pumps / bilge pumps if required	X	X	X	X	
17	Ch. Eng. to inform Master regarding bunker tanks and possibility of oil spill, take measures to avoid it	X	X	X	X	

125

199

	<b>Measures</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
18	If oil spill in progress, try to minimise and confine	X	X	X	X	
19	Determine stability and bending moments/shearing forces by Load Master	X	X	X	X	
20	Assess if vessel is likely to refloat at next high water	X	X	X	X	
21	Keep vessel upright as far as possible in case of flooding in ballast tanks, by ballasting or deballasting other tanks	X	X	X	X	
22	Consider – whether external assistance is needed, if it is estimated that the situation will worsen	X	X	X	X	
23	Inform SMPL, Authorities, Insurance/P&I, AMVER/AUSREP	X	X	X	X	
24	Consider - actions to reduce further damage	X	X	X	X	
25	Record - draft, course and speed at the time of grounding	X	X	X	X	
26	Record all actions taken in log book	X	X	X	X	
27	Recover a 12 Hour DATA from the VDR / S-VDR	X	X	X	X	
28	If vessel sinking:		X	X	X	
	– Send emergency call and emergency message					
	– Prepare to abandon vessel					

\_\_\_\_\_  
Master

\_\_\_\_\_  
Duty Officer

126  
200

5.16.4 Checklist for Collision / Allison

Collision / Allison						
Measures	T	P	C	S	Remarks	
1	Raise general emergency alarm	X	X	X	X	
2	Stop main engine at once / put on hand steering		X	X	X	
3	Try to pull the vessel away from quay by tugboats and ship's main engine		X			
4	Consider - use anchors in order to hold position and avoid further damage		X			
5	Muster the crew to check if anybody is missing or injured	X	X	X	X	
6	Stop cargo operations.	X	X	X	X	
7	Advise the terminal	X				
8	Consider - leave terminal	X				
9	Treat injured crew/personnel	X	X	X	X	
10	Display appropriate lights / shapes / sound signals	X	X	X	X	
11	Mark - Bridge & E/R eqpts. like data logger, course recorder	X	X	X	X	
12	Note - time of contact, angle of contact, headings, course and speed	X	X	X	X	
13	Check damage to the vessel, if possible assess damage to other vessel or quay and evaluate the situation.	X	X	X	X	
14	Sound all tanks, wells and bilges	X	X	X	X	
15	Close all W/T doors, vents etc.	X	X	X	X	
16	If necessary, start bilge pumps and ballast pumps	X	X	X	X	
17	Assess the hazards including loss of stability, outflow of oil, gas release, possible ignition of oil / gas, pipe line / valve fractures,	X	X	X	X	
18	Keep the ship upright as far as possible in case of flooding of ballast tanks, by ballasting or de-ballasting to other tanks	X	X	X	X	
19	Provide vessel's updated hydrostatic condition to office / class emergency response	X	X	X	X	

127

201

	<b>Measures</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
20	Get advice from class emergency response	X	X	X	X	
21	Consider - external assistance. Rescue operations	X	X	X	X	
22	Prepare boats for the eventuality of abandoning ship or for rescuing persons from the water	X	X	X	X	
23	Establish contact with other vessel, and exchange relevant information -name, port of registry, type of cargo, next port		X	X	X	
24	Urgency message to alert other vessels in the vicinity		X	X	X	
25	Offer your assistance if possible to other vessel	X	X	X	X	
26	Collect all facts about the occurrence	X	X	X	X	
27	Consider - send distress signal including vessel position	X	X	X	X	
28	Evaluate risk of pollution	X	X	X	X	
29	Consider - loss of stability. Determine stability and bending moments/shearing force by the loading calculator	X	X	X	X	
30	Lodge protest to other vessel - consult company for format	X	X	X	X	
31	Record all actions taken in log book	X	X	X	X	
32	Recover a 12 Hour DATA from the VDR / S-VDR	X	X	X	X	
33	Inform SMPL, Owners, Local Authorities, Insurance/ P&I Classification Society	X	X	X	X	

---

 Master

---

 Duty Officer



128

202

## 5.16.5 Checklist for Hull Breach

Structural Failure to Hull					
Measures	T	P	C	S	Remarks
1. Sound the General Emergency Alarm	X	X	X	X	
2. Reduce Speed. Change course if required		X	X	X	
3. Stop Cargo Operations.	X				
4. Consider - leave Terminal	X				
5. Give vessel's position to GMDSS operator	X	X	X	X	
6. All crew/ shore personnel to muster at their stations in order to identify injuries / fatalities	X	X	X	X	
7. Assist injured people and evacuate them if necessary	X	X	X	X	
8. Advise Terminal and local agent if medical assistance required	X	X			
9. Contact local medical facilities or closest rescue centre if external medical assistance required	X	X	X	X	
10. Check soundings of all tanks, the extent of flooding/leakage, rate of ingress, structural damage	X	X	X	X	
11. Try to confine or minimise oil leakage/ spill if any Take proper measures to avoid any oil spill where there is any risk of this happening	X	X	X	X	
12. Check the result of damage, consult damage Stability Plan	X	X	X	X	
13. Provide vessel's updated hydrostatic condition to office / class emergency response	X	X	X	X	
13. Check vessels stability, consider - chances of capsizing	X	X	X	X	
14. Consider - necessary assistance	X	X	X	X	

129

203

	<b>Measures</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
15	Consider - change trim and draft	X	X	X	X	
16	Consider - transfer bunkers in order to avoid spillage	X	X	X	X	
17	Consider - emergency discharge of cargo at sea. Jettisoning		X	X	X	
18	Consider - possibility of towing. Deploy emergency towing	X	X	X	X	
19	Inform vessels in the vicinity by appropriate message	X	X	X	X	
20	Consider - emergency call and emergency message	X	X	X	X	
21.	Consider - beaching the vessel or call port of refuge		X	X	X	
22.	Inform SMPL, Insurance/P&I, Local Authorities	X	X	X	X	
23.	Consider - abandon the vessel	X	X	X	X	
24.	Prepare liferafts and lifeboats	X	X	X	X	
23.	Record all actions taken in log book	X	X	X	X	
24.	Recover a 12 Hour DATA from the VDR / S-VDR	X	X	X	X	

\_\_\_\_\_  
**Master**

\_\_\_\_\_  
**Duty Officer**

## 5.16.6 Checklist for Electrical Power Failure

Loss of Power Supplies (including Emergency Power Supply)					
Measures		T	P	C	S
1	Stop cargo operations.	X			
2	Inform the Master	X	X	X	X
3	Advise Terminal	X			
4	Evaluate situation (keeping in mind weather forecast for next few hours, proximity to shore, vessels) in order to determine the need for external assistance (Tugs).	X	X	X	X
5	Consider - anchoring (inside port limits we will most probably be requested to have tug stand-by)	X	X	X	
6	Hoist/exhibit signals: Not under command / sound signals as appropriate		X	X	X
7	Use emergency radio to broadcast a warning to ships in the vicinity. Advise local Authorities (for example, VTIS if in Singapore strait).	X	X	X	X
8	Consider – Asking for a tug to assist		X	X	X
9	Record all actions taken in log book		X	X	X
10	Recover a 12 Hour DATA from the VDR / S-VDR		X	X	X
When Power has been Restored					
Measures		T	P	C	S
11	Cancel warning to ships in the vicinity	X	X	X	X
12	Check gyro and steering device	X	X	X	X
13	Check navigation equipment	X	X	X	X
14	Check machinery	X	X	X	X
15	Check cargo equipment	X	X	X	X
16	Check all alarms	X	X	X	X
17	When power is restored, cancel the broadcast warning	X	X	X	X
18	Cancel external assistance if required (tugs)	X	X	X	X
19	Advise Terminal	X	X	X	X
20	Advise all parties concerned	X	X	X	X

---

 Master

---

 Duty Officer

131  
205

5.16.7 Checklist for Propulsion Power Failure

PROPULSION POWER FAILURE

Main Engine Failure / Breakdown						
Measures		T	P	C	S	Remarks
1	Inform Master		X	X	X	
2	Change over to hand steering		X	X	X	
3	Use rudder (bow thruster) to the best advantage - to safe area		X	X	X	
4	Plot position, post additional look out, check weather, calculate drift		X	X	X	
5	Exhibit "Not under command" signal		X	X	X	
6	Prepare to anchor if in shallow waters		X	X	X	
7	Broadcast to vessels in the vicinity, inform VTIS/ Port		X	X	X	
8	Consider - are tugboats required. Prepare emergency towing if required		X	X	X	
9	Update dynamic AIS inputs		X	X	X	
10	Inform SMPL, Local Authorities, Agent, Insurance/P&I		X	X	X	
11	Consider - suspending berthing/leaving berth or entering/leaving port		X	X	X	
12	Record all actions taken in log book		X	X	X	
13	Recover a 12 Hour DATA from the VDR / S-VDR		X	X	X	

\_\_\_\_\_  
Master

\_\_\_\_\_  
Duty Officer

## 5.16.8 Checklist Steering Gear Failure

## Steering Failure

Measures		T	P	C	S	Remarks
1.	Inform Master and Engineer on duty		X	X	X	
2.	Try other available means- Change to stand -by pumps, change to Non Follow Up (NFU) mode		X	X	X	
3.	Take action to take vessel away from danger		X	X	X	
3.	Engineer should inform the bridge at once as to the result of the initial check in order to act accordingly		X	X	X	
4.	If emergency steering has to be used (one pump running only) remember limitation regarding speed		X	X	X	
5.	Post additional look out, if necessary		X	X	X	
6	If total steering failure, see steps 8-12		X	X	X	
7	Hoist /exhibit signal NUC (Not under command)		X	X	X	
8	Reduce Speed or stop engines		X	X	X	
9	Prepare anchor if in shallow waters		X	X	X	
10	Broadcast warning to ships in the vicinity, inform VTIS / port		X	X	X	
11	Update dynamic AIS inputs		X	X	X	
12	Request Tug(s) if required		X	X	X	
13	Consider - suspending berthing/leaving berth or entering/leaving port		X	X		
14	When steering failure has been restored, cancel the broadcast warning		X	X	X	
15	Record all actions taken in log book		X	X		
16	Recover a 12 Hour DATA from the VDR / S-VDR		X	X	X	

---

 Master

---

 Duty Officer

207

**5.16.9 Man Over Board**

**Immediate Action**

<i>Measures</i>		<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
1	Witness must immediately release lifebuoy with light and flare/smoke signal. If in daylight, throw overboard any big floating objects that may help to indicate the position. Activate GPS man overboard positioning system (if available).	X	X	X	X	
2	Inform the bridge and the Master, which side person fell overboard	X	X	X	X	
3	Start the Williamson turn (When entering or leaving port - only if possible):					
	- Rudder hard over. Swing stern (propeller) away from the person overboard. Continue the turn until off-course as indicated in the Williamson turn diagram for the specific vessel.		X	X	X	
	- Then put rudder hard over to the opposite side until the vessel has a course opposite the original course.					
4	Sound the General Emergency Alarm	X	X	X	X	
5	Inform Engine Room of occurrence and possible manoeuvring		X	X	X	
6	Check vessel's position, give position to GMDSS operator		X	X	X	
7	Alert ships in the vicinity	X	X	X	X	
8	Broadcast Man-overboard Warning	X	X	X	X	
9	Use extra Lookouts posted to keep person/flare/marking in sight		X	X	X	
10	Prepare a lifeboat or the Rescue Boat, if any, to pick up person overboard. Make sure the boat has a VHF radio onboard for communication with the bridge.	X	X	X	X	
11	Sound three long blasts repeatedly		X	X	X	
12	Inform as necessary, AMVER/AUSEP, SMPL, etc.	X	X	X	X	
13	Record all actions taken in log book, Recover a 12 Hour DATA from the VDR / S-VDR	X	X	X	X	
14	Note the temperature of the seawater and consider the chances of survival. Prepare treatment when survivor is recovered	X	X	X	X	
	Note: Refer also to the IAMSAR.					

134

208

Missing After a Period of Time						
Measures		T	P	C	S	Remarks
15	Follow the steps described in Section "Immediate Action", as appropriate	X	X	X	X	
16	Use a floating article as a demarcation buoy and as the limit for the search	X	X	X	X	
17	Use the Williamson Turn and proceed at an opposite course from the demarcation buoy		X	X	X	
18	Find out when the missing person was last seen and calculate your position at that time. That position is position zero. The missing person should be somewhere between position zero and the demarcation buoy		X	X	X	
19	Consider - current and wind/sea conditions between the two points to calculate the direction a person might drift away from the course line		X	X	X	
20	Consult the IAMSAR handbook to find the most suitable search pattern		X	X	X	
Recovered						
Measures		T	P	C	S	Remarks
21	Broadcast information, cancel man-overboard warning	X	X	X	X	
22	Update those previously informed of the occurrence	X	X	X	X	
23	Give the recovered person the necessary treatment	X	X	X	X	

Master

Duty Officer

135

209

## 5.16.10 Checklist for Gas Release(Tankers)

GAS RELEASE						
Measures		T	P	C	S	Remarks
1	Sound alarm advise bridge / cargo control room / engine Room	X	X	X	X	
2	Muster Emergency / Support Parties	X	X	X	X	
3	Inform Master	X	X	X	X	
4	Evacuate unnecessary personnel from location	X	X	X	X	
5	Determine nature of gas or toxic vapour using explosimeter and toxic gas detector tubes.	X	X	X	X	
6	Check safety data sheets for cargo					
7	Determine location of gas or toxic vapour	X	X	X	X	
8	Wear BA - Close all doors / vents in and around accommodation and stores . Internal circulation employed.	X	X	X	X	
9	Isolate location of gas or toxic vapour	X	X	X	X	
10	Prepare fire extinguishing apparatus	X	X	X	X	
11	Shut down all cargo operations and bunker operations.	X	X	X	X	
12	Arrange for gas freeing / venting or inerting if location is an enclosed space.	X	X	X	X	
13	Check all other enclosed spaces for similar gas or vapour release - All personnel engaged in identifying source of gas or toxic vapour to don personal protective clothing.	X	X	X	X	
14	Rescue trapped personnel (If any) and give first aid as necessary	X	X	X	X	

---

 Master

---

 Duty Officer



210.

## 5.16.11 Checklist for Injury

Work Place Accident					
Measures	T	P	C	S	Remarks
1	Start Acute First Aid treatment; see Section "Acute First Aid". Do not move the patient unless absolutely necessary.				
2	Call for help from other crewmembers				
3	Inform the Master				
4	Consider - treatment onboard and whether medical advice is necessary from professionals. Refer also to the Admiralty List of radio Signals Vol.1: Medical Advice by Radio/MAS Manual				
5.	If professional guidance is wanted, prepare the following information during establishing the contact				
	– Age and sex of the patient				
	– Breathing frequency				
	– Blood pressure and pulse				
	– Body temperature				
	– Description of the injury symptoms				
	– What treatment has been started onboard?				
6.	– Prepare a list of medicines in English				
	Have the following information available for use as required:				
	– Vessel's name, call sign, flag owners				
	– Vessel's position, course, speed, ETA first scheduled port, distance / sailing time to that port, distance/time to nearest port (port of refuge)				
	– Weather conditions, wind direction and force, sea and wave height, visibility				
7.	– Possibilities for rescue helicopter to pick up patient				
	If assistance by helicopter is needed, contact nearest rescue centre				

137

211

	<b>Measures</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
8.	Assistance may be available from AMVER upon request from rescue centre. AMVER has a good overview of all shipping in the vicinity. Possibly, a passenger liner in the vicinity has a doctor onboard	X	X	X	X	
9.	The US Paramedics may be available to shipping through a rescue centre in the United States. The Paramedics will give their instructions on how they will arrive onboard	X	X	X	X	
10.	Inform flag state as required	X	X	X	X	
<b>Acute First Aid</b>						
	<b>Measures</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
11	Observe type of injury suffered, for example drowning, electric shock, poisoning by gas, suffocation or injury after a fall	X	X	X	X	
12	Make the area safe, for example turn off main source of power in the case of electric shock, secure area in case of a fall. Call for assistance.	X	X	X	X	
13	Check whether the patient is conscious.	X	X	X	X	
14	Check whether the patient is breathing. If the patient is breathing but unconscious, put him in the recovery position.	X	X	X	X	
15	If patient is not breathing, check for pulse.	X	X	X	X	
16	If the patient is not breathing but has a pulse, clear airway and begin artificial respiration immediately.	X	X	X	X	
17	If patient is not breathing and has no pulse, begin cardiopulmonary resuscitation (CPR) immediately.	X	X	X	X	
18	Measures 6 – 8, should ideally be carried out by an experienced First Aid Provider. The above instructions are intended as a guide only and should not replace formal First Aid training.	X	X	X	X	

138

212

<b>Death - General</b>						
<b>Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
19	Inform Company / local authorities / Agent	X	X	X	X	
20	Enter all relevant information in the logbook	X	X	X	X	
21	Store body in a cold place (not below 0.5 Degrees C)		X	X	X	
22	Consider - necessary precautions due to the religion of the deceased	X	X	X	X	
23	Inventory of personal effects with witness	X	X	X	X	
24	A death certificate to be obtained from a doctor when the ship arrives in port	X	X	X	X	
25	Fill in Flag State document as required	X	X	X	X	
<b>Death - Personal Belongings</b>						
<b>Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
26	The Master must arrange for witness list to be made of all belongings of the deceased	X	X	X	X	

\_\_\_\_\_  
Master

\_\_\_\_\_  
Duty Officer

## 5.16.12 Checklist for Helicopter Accident

<i>Measures</i>		<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
1	Raise alarm		X	X		
2	Muster, prepare teams for rescue and fire fighting operations		X	X		
3	Alter course, slow down speed		X	X		
4	Switch off the power to the helicopter if the switch can be identified quickly and is accessible		X	X		
5	Rescue / Attend injure personnel		X	X		
6	Prepare the fixed foam fire fighting system - if provided		X	X		
7	Assess hazards - Fire, Oil pollution, structural damage		X	X		
8	Assess the damages		X	X		
9	Prepare life boats		X	X		
10	Maintain records		X	X		

---

 Master

---

 Duty Officer

**5.16.13 Checklist for Navigational Failure**

<b>Maneuvering or Navigational Failure</b>					
<b>Bridge Control/Engine Telegraph Failure</b>					
<i>Measures</i>	<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
1 In co-ordination with duty engineer, switch to Engine Room Control		X	X	X	
2 Inform the Master		X	X	X	
3 Use emergency telegraph		X	X	X	
4 Engine room to be attended during any bridge control failure		X	X	X	
5 Consider - suspending berthing/leaving berth or leaving/entering port		X	X		
<b>Gyrocompass Failure</b>					
<i>Measures</i>	<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
1 If the gyrocompass has failed, where a second gyrocompass is available make the second one active. If a second gyrocompass is not available, see steps 3-9.		X	X	X	
2 If both gyrocompasses (where available) have failed, see steps 3-9		X	X	X	
3 Change to manual steering and steer the vessel by magnetic compass, keeping in mind correction to be applied		X	X	X	
4 Inform the Master		X	X	X	
5 Enter heading in both radars manually		X	X	X	
6 Remember that heading may affect other navigational aids and Sat Communications		X	X	X	
7 If GPS working keep monitoring Course in order to adjust course with magnetic compass		X	X	X	
8 Reduce speed if considered necessary		X	X	X	
9 Steer with Landmarks particularly when in proximity to port		X			

\_\_\_\_\_  
Master

\_\_\_\_\_  
Duty Officer

141

215

5.16.14 Checklist for Rescue from enclosed Spaces

Crew Trapped in an Enclosed Area or Tank

Measures		T	P	C	S	Remarks
1	Notify the officer on duty and give a short description of the occurrence			X	X	
2	Sound General Emergency Alarm to alert the crew			X	X	
3	All teams to Muster at their stations			X	X	
4	Advise by loud speaker that rescue operation will take place (where, when and who have been trapped)			X	X	
5	Make ready BA teams as soon as practicable			X	X	
6	Check atmosphere for O <sub>2</sub> %, flammable gases, etc.			X	X	
7	The Back up Team should bring equipment to provide light and ventilation in the area			X	X	
8	Fire team should bring stretchers, blankets and oxygen apparatus together with first aid equipment, and prepare for treatment			X	X	
9	Consider - contact local medical aid and prepare appropriate documentation			X	X	
10	Consider - contacting AMVER/AUSREP			X	X	
11	Location and circumstance will dictate actions to be taken in order to save persons from the enclosed space as safely and quickly as possible			X	X	
12	Try to contact trapped person in order to give him some support			X	X	
13	Do not start any rescue operation before informing the Duty Officer and/or Master. Remember you may lose your life if you attempt the rescue on your own			X	X	
14	Record all actions taken in log book	X	X	X	X	

Master

Duty Officer

## 5.16.15 Checklist for Heavy Weather Damage

<i>Measures</i>		<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
1.	Assess weather and decide whether to allow persons to go on to weather decks for damage assessment			X	X	
2	Adjust course and speed			X	X	
3	Study weather forecast			X	X	
4	Provide lee for persons going to weather decks for assessment			X	X	
5	Assess watertight integrity of the vessel			X	X	
6	Assess machinery damage			X	X	
7	Casualty assessment			X	X	
8	Assess stability of the vessel, pollution hazards, fire hazards			X	X	
9	Check lashings of anchor, gangway, check pipes for fracture			X	X	
10	Technical team to plan the repairs			X	X	
11	Provide vessel's updated hydrostatic condition and present damage to office / class emergency response			X	X	

---

 Master

---

 Duty Officer

143

217

**5.16.16 Earthquake / Tsunami**

<b>Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
1	Sound alarm	X				
2	Shut down all cargo operations and bunker operations.	X				
3	Follow terminal instructions and agree procedures	X				
4	Monitor mooring, cargo hoses for damage	X				
5	Check gangway for damage - secure					
6	Prepare ME, bridge equipments, mooring equipments for emergency evacuation of berth	X				
7	Call tugs for assistance, if necessary	X				
8	Maintain records	X				
9	Obtain permission from terminal and harbour master prior departure	X				
10	Notify SMPL, all interested parties	X				
11	If terminal requests resuming cargo operation, go through again with ship / shore checklist	X				

\_\_\_\_\_  
**Master**

\_\_\_\_\_  
**Duty Officer**



**5.16.17 Checklist for Salvage**

**SALVAGE**

In a condition of peril the Master must decide if, based on the information and facts available at the time, salvage assistance is needed or if the situation can be stabilised using the vessels own resources.

The master has the authority to take whatever action necessary to safeguard personnel, environment and property without reference to a third party. It must be noted that it is better to overreact on the side of safety and pollution prevention than to delay action in the hope that the situation may improve. It should be assumed that the situation will not improve.

Refer also to the ICS document titled "Peril at Sea and Salvage – a guide for Masters" in addition to other relevant standards and publications available.

Measures		T	P	C	S	Remarks
	Fix time and position					
1.	At a minimum the following must be taken into account when assessing the situation:					
	– Safety of personnel					
	– Weather and sea condition					
	– Nature of seabed and shoreline					
	– Availability of assistance					
	– Risk for further damage to the ship					
	– Threat of pollution					
	– Proximity to shore or shoal water					
	– Current and tide					
	– Potential for safe anchoring					
	– Damage already sustained by the ship					
	– Prospect of maintaining communication					
	– Manpower and material required					
	– Take photos					
2.	If the decision to require assistance has been taken, prompt action to contact any available resource using the most expeditious means at his disposal must be utilised.					
	The master should use the SMPL Crisis Team (see the "Vessel's Casualty Contingency Plan" document) extensively, and any third parties available (refer to "List of Coastal State Contacts" in the document titled "Shipboard Oil Pollution Emergency Plan").					

3.	If third party assistance is required, the "Lloyds Open Form" is most usually offered and should be agreed upon to avoid any delays in the assistance being rendered. Salvage contract negotiations should not in any way delay the engagement of the salvors.			X	X	
4.	Prepare to receive assistance from salvage vessel in order to reduce loss of time. The preparations will depend on the circumstances. The safety of personnel and protection of the environment must be deciding factors in the choice of actions.			X	X	
5.	Inform the salvager of all relevant information regarding vessel details, description of the situation, type of danger or distress, oil pollution equipment onboard etc.			X	X	
6.	Throughout the entire operation the master must constantly evaluate the situation with regard to:			X	X	
	- Safety of personnel					
	- Environmental protection					
	- The vessel's stability considering:					
	- Transfer of cargo / bunkers					
	- Controlled flooding					
	- Jettison of cargo					
	- Stress and stability					
	- Onboard communication					
	- Communication with outside sources of assistance					
	- Mandatory notifications					
	- Advisory messages (securite)					
	- Casualty reports					
<b>Towing/Assistance from Another Vessel</b>						
<b>Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
1.	Prepare to receive the assistance from salvage vessel in order to reduce costs and loss of time. The preparations will depend on the circumstances			X	X	
2.	Contact SMPL for further advice			X	X	

3.	The safety of the complement and the vessel must be a deciding factor in the choice of actions. When the vessel is in state of distress, the Master may have to make his decisions alone. He is obliged and he has the right to sign the Lloyd's Open Form			X	X
4.	Inform the salvage vessel of all relevant information regarding the vessel's name, home port, call sign, tonnage, type of ship, position, description of the situation, type of danger or distress, oil pollution, equipment onboard, etc			X	X
5.	If towing is necessary, the Company must be notified immediately so that hull insurance and shippers' agreement may be obtained. If there is no danger to human lives, the approval of the Company, shippers and hull insurance must be obtained before the towing operation is started			X	X
6.	Prepare a list towing equipment available. Length, diameter, strength of the insurance wire (if any), other heavy wires and hawsers, anchor chains; the dimensions and safe working load of the towing shackles onboard, together with other possible equipment for towing			X	X
7.	Remember that there exists an unqualified obligation to assist persons in distress. However, there are no such obligations for a master to assist in the salvage of a ship or its cargo, including towing.			X	X

Master

Duty Officer

147

221

**5.16.18 Checklist for Search and Rescue**

**Initial Actions**

<b>Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
1	After receiving the distress message from vessel, take immediate contact with nearest coastal radio station and repeat the distress message if the station does not know already.			X	X	
2	Inform the coastal radio station of your vessel's name, call sign, position, speed, and confirm that you are heading for distress position.			X	X	
3	Request information from the vessel/persons in distress.			X	X	
4	Listen on the emergency frequencies			X	X	
5	The coastal radio station will inform whether your assistance will be needed. If not needed, proceed for original destination. Make a report to the Company about extent and means of the search and rescue action.			X	X	
6	Before reaching the search area or distress area, organise the crew into groups and establish a watch arrangement with continuous lookout from several positions. Keep continuous radar watch. Keep ME ready for man'g.			X	X	
7	Consider - the type of rescue methods that may be used under prevailing conditions. Prepare to pick up survivors from sea.			X	X	
8	Pick up wreckage for identification if time permits			X	X	
<b>Rescue of Survivors General</b>						
<b>Measures</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Remarks</b>
9	Consider - existing conditions that can make the rescue operation hazardous. It could be wise to wait until weather has improved or until daylight, for instance		X	X	X	
10	Investigate whether suitable rescue craft are available		X	X	X	

148

222

	<i>Measures</i>	<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
11	If possible, establish communication with the survivors to obtain information about their condition and the circumstances		X	X	X	
12	During all rescue operations the rescuers must wear life-vests for obvious reasons		X	X	X	
13	Refer also to the IMO publication IAMSAR regarding search patterns and alerting authorities and radio stations		X	X	X	
14	Note the dangers of using oils like fuel oil in oil bags to calm the seas as these oils produce toxic hazards to survivors and rescuers, especially if the oil enters the lungs. The use of lubrication oils or spill oils will reduce the danger of poisoning, however, vegetable oils or fish oils are not poisonous.		X	X	X	
15	Report all occurrences to SMPL, MRCC, Owners		X	X	X	
<b>Rescue from Wreck</b>						
	<i>Measures</i>	<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
16	If conditions allow, try direct transfer of survivors from the wreck by means of your vessel's rescue boat or lifeboat		X	X	X	
17	Check the surroundings for drifting wreckage that may endanger the operation		X	X	X	
18	Consider - use of oil to calm the seas either to windward of the wreck or to leeward so that the wreck can drift into the oil slick		X	X	X	
19	Consider - position your own ship to give the rescue boat some shelter		X	X	X	
20	Launching a lifeboat in high seas requires a high degree of seamanship and only the most experienced personnel should try to perform that exercise. Launching is most favourable when the vessel has wind and sea a few degrees on the bow.		X	X	X	

149  
223

<i>Measures</i>		<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
21	If conditions are too difficult, consider using a line-thrower to have a good rope or a hawser pulled over to the wreck. Bring over a second line that can be used to haul a life-raft back and forth between the vessel and the wreck		X	X	X	
22	If it is not possible to shoot a line over the wreck, consider towing a raft from your vessel and let the raft drift down to the wreck by maneuvering your vessel into a suitable position. The towing line must be made fast <b>around</b> the raft as a normal painter would not withstand the strains		X	X	X	
<b>Rescue from Survival Craft</b>						
<i>Measures</i>		<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
23	Consider - use of oil to calm the seas		X	X	X	
24	Prepare taking the survivors onboard from the rescue boat. Do not expect any assistance from the survivors, as they are probably exhausted and seasick		X	X	X	
25	Stretch a boat line from forward to aft to keep the craft in position. Nets should be hung over the side. A raft may be used as a platform. Crewmembers with life buoys and lines should be posted to help survivors who might fall into the sea during the transfer		X	X	X	
26	Some of your crewmembers should be prepared to board the survival craft in order to assist the survivors		X	X	X	
<b>Rescue of Survivors from the Sea</b>						
<i>Measures</i>		<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
27	Survivors in the sea must be regarded as being in imminent danger. The quickest possible rescue is required.		X	X	X	

110  
224

<i>Measures</i>		<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
28	All survivors must be hauled out of the sea in a <b>horizontal</b> position in order to avoid the fatal shock effects of the loss of water pressure against the body when it is taken out of the sea in a vertical position. If possible, spread out a net under the survivor and roll him horizontally out of the sea and over the railing of the rescue boat		X	X	X	
29	Rescuers, who jump into the sea to assist, must be secured by a line and use immersion suits		X	X	X	
30	Survivors must be given the appropriate treatment for the circumstances. Be aware of the dangers of hypothermia		X	X	X	
<b>End of Rescue Action</b>						
<i>Measures</i>		<i>T</i>	<i>P</i>	<i>C</i>	<i>S</i>	<i>Remarks</i>
31	If a survival craft or other boats have to be left adrift after rescue operations, the nearest rescue centre must be notified. Information about the position, description of the boat, weather conditions, possible drift etc., must be given together with information about possible radio transmitters that are automatically sending out distress signals in the area		X	X	X	
32	Notify all earlier contacts when the rescue operations have been ended, and cancel distress calls and messages		X	X	X	
33	Prepare information on deviation and send it to SMPL		X	X	X	

Master

Duty Officer

**FORMATO PARA LA IDENTIFICACION DE PELIGROS Y EVALUACION DE RIESGOS**

Nombre del Barco: M. T. EUROCHAMPION 2004

Fecha: 10 - julio - 14

Naturaleza del Trabajo: Operación de Carga

Área del Trabajo: Sala de Control de Carga / Cuarto de Bombas

Actividad de Trabajo que fue evaluada: Operación de Carga

275

Tabla de Riesgos	Consecuencia			
	Daño Leve	Daño Moderado	Daño Grave	Daño Extremo
Probabilidad				
Muy Poco Probable	Muy Bajo	Muy Bajo		Medio
Improbable	Muy Bajo		Medio	Alto
Probable		Medio	Alto	Muy Alto
Muy Probable	Alto	Alto	Muy Alto	Muy Alto

Consulte el Capítulo del Manual de Salud, Seguridad y Prevención de Contaminación para orientación sobre el diligenciamiento de este formato. Este formato se diligencia para cada trabajo que se esperan realizar, lo mismo que para las tareas rutinarias y no rutinarias, compiladas en el registro HIRA.

Este formato puede ser usado por el Capitán / Oficial de Seguridad en las siguientes ocasiones:

1. Si el alcance del trabajo no es abordado en el registro de riesgos existentes.
2. Se han identificado nuevos peligros para una actividad en particular.
3. Cuando el Capitán reevalúa una actividad de trabajo existente.
4. Cuando la compañía solicita al Capitán realizar una evaluación detallada de trabajo en particular.
5. Cuando hay que apagar un equipo crítico para mantenimiento (Consultar el Manual Técnico C)

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:39 PM



FORMATO PARA LA IDENTIFICACION DE PELIGROS Y EVALUACION DE RIESGOS

Peligro Nº	Peligro	Medidas de Control Existentes	Riesgo Existente			Medidas Adicionales para el Control del Riesgo	Riesgo Modificado			Fecha Acción Remedial
			Probabilidad	Consecuencia	Riesgo		Probabilidad	Consecuencia	Riesgo	
1	Falta de preparación del tanque para la próxima carga - Contenido de H2S, HC	1) Los tanques deben ser preparados de acuerdo con las instrucciones del fletador. 2) Cuando se requiera tiempo adicional, esto mismo se comunicará a los operadores. 3) Se deben cumplir las restricciones / requisitos del puerto. 4) Cumplir con el Manual de Carga Cap. 5 y 6.	Improbable	Moderada	Bajo					
2	Fuga por brazo de carga / Chicksan	1) Usar los empaques apropiados durante la conexión del brazo. 2) Debe permanecer una persona de guardia a ambos lados del colector de admisión (manifold) lo mismo que en tierra. 3) Comenzar a cargar a velocidad mínima. 4) Mantener el kit de derrame listo para ser usado. 5) Cumplir con el Manual de Carga CH 5, 6 - ISGOTT CH 26.6 6) Activar apagada de emergencia. 7) Cumplir con los procedimientos SOPEP	Improbable	Moderada	Bajo	El Oficial de guardia debe presenciar la conexión del brazo de carga Chicksan y asegurar que realice la prueba de presión a la conexión cuando se cuente con esta facilidad.	Improbable	Moderada	Bajo	

226

Traducido por / Translated by  
 Fabiola Garcés de Cardone  
 FABIOLA GARCES DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

152

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a  
registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.  
A peticion de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM



3	Alineación Incorrecta	1) El Primer Oficial debe garantizar que todos los tanques estén alineados de acuerdo con sus órdenes. D/O debe verificar lo mismo. 2) Verificar que los medidores de presión estén colocados en las líneas que no estén en uso. 3) Los tanques vacíos deben ser monitoreados en caso de que haya cambio en el margen de llenado (ullage)	Improbable	Moderada	Bajo	Se debe realizar reunión antes de iniciar la carga y discutir el plan con todo el personal involucrado en las operaciones.	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo
4	Medidores de Presión Defectuosos	1) Los medidores de presión deben ser revisados antes de la operación. 2) Los medidores de presión deben ser calibrados de acuerdo con PMS	Probable	Leve	Bajo	Se debe contar con medidores de presión adicionales.	Improbable	Leve	Muy Bajo

Original: Buque  
 Copia: Synergy

SF-23

Página 1 de 12

Edición N°.

Fecha

227

153

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento correspondiente a la  
registrada en esta notaria por:

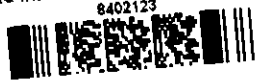
FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM



FORMATO PARA LA IDENTIFICACION DE PELIGROS Y EVALUACION DE RIESGOS

5	Sobre presión de tuberías debido a cierre de v/v de tanque	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Se debe revisar la alineación de la v/v del tanque antes de comenzar la carga.</li> <li>2) Carga se debe comenzar a velocidad mínima.</li> <li>3) Aumentar la velocidad solo después de confirmar que la carga se está recibiendo en el tanque designado.</li> <li>4) La presión del colector de admisión (manifold) se debe chequear continuamente.</li> <li>5) Cumplir con el Manual de Carga Cap. 5, 6 Ref COSWP, CH 30.1, ISGOTT CH 7.2</li> </ol>	Improbable	Moderada	Bajo			
6	Escape por tubería en la cubierta	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Las tuberías deben ser sometidas a prueba antes de la operación. 2) Se deben realizar guardias itinerantes durante todas las operaciones. 3) Mantener el kit de derrame listo para ser usado. 4) Cumplir con el Manual de Carga Cap. 5, 6 Ref COSWP, CH 30.1, ISGOTT CH 24.7.1</li> </ol>	Improbable	Moderada	Bajo	Se deben tener a bordo acoples Dressor junto con el kit para reparar las tuberías.	Muy Poco Probable	Muy Bajo
7	Fallas en la Comunicación	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Pruebas periódicas de las comunicaciones.</li> <li>2) Se deben establecer medios secundarios.</li> <li>3) Se deben proporcionar walkie-talkies suficientes.</li> <li>4) Cumplir con ISGOTT Cap. 22</li> </ol>	Probable	Moderada	Medio	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Se debe establecer la frecuencia de las pruebas de la comunicación.</li> <li>2) Asegurar que la persona de guardia en la pasarela esté en línea de visual directa con el personal en tierra.</li> </ol>	Muy Poco Probable	Moderada

228

154

Traducido por / Translated by  
 Fabiola Garcés de Cardone  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM



8	Contaminación de la carga debido a falla de válvula (carga en tanques no designados)	1) Monitoreo de sondeo de tanques 2) Mantener segregación doble de las v/v 3) Pruebas rutinarias de las v/v	Probable	Moderada	Medio	Se deben insertar ciegos para una segregación positiva.	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo
9	Vapores de carga en los alojamientos	1) Venteos / Puertas deben estar cerrados 2) Aire acondicionado debe estar en recirculación	Improbable	Moderada	Muy Bajo	Se deben colocar sensores en las áreas de alojamiento	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo
10	La alineación de Válvulas de Gas Inerte es incorrecta	1) Las válvulas de Gas Inerte deben estar alineadas según lo requerido 2) DO debe verificar la alineación de válvulas 3) VV deben estar aseguradas positivamente en la posición requerida. 4) Es clave estar en control de COF 5) Las válvulas PV deben ser operadas antes de la llegada 6) Los sensores de presión de Gas Inerte deben ser calibrados de acuerdo con PMS 7) Se debe verificar la configuración de las alarmas	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo				
11	Tanque cargado con la cantidad incorrecta	1) El plan verificado por el Capitán 2) El plan es comprendido por los oficiales 3) El Primer Oficial notificado a tiempo 4) Cumplir con el Manual de Carga Cap 5,6, ISGOTT Cap 22	Improbable	Moderada	Bajo	Se debe realizar reunión antes de iniciar la carga y discutir el plan con todo el personal involucrado en las operaciones.	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo

Original: Buque  
 Copia: Synergy

SF-23  
 Página 2 de 12

Edición N.º.

229  
 Traducido por / Translated by  
 Fabiola de Cardone  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM

8402121



Fecha

FORMATO PARA LA IDENTIFICACION DE PELIGROS Y EVALUACION DE RIESGOS

12	La temperatura de la carga no es adecuada para la operación de carga	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Temperatura acordada en la reunión del buque con el personal de tierra</li> <li>2) Se deben colocar termómetros en los colectores de admisión (manifolds) y estos deben ser comparados con los sensores remotos.</li> <li>2) Cumplir con ISGOTT Cap. 22, 11.1.11</li> </ol>	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo				
13	Falla en equipo de carga, equipo de sondeo, etc.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Se deben realizar pruebas a todos los equipos antes de la llegada.</li> <li>2) Los oficiales deben comprender la operación y las limitaciones de los equipos</li> <li>3) El mantenimiento de los equipos debe ser de acuerdo con los parámetros de PMS</li> <li>4) Los equipos en stand-by debe estar funcionando perfectamente</li> <li>5) Se debe cumplir con COSWP 30.1</li> </ol>	Probable	Moderada	Muy Bajo	Se deben realizar entrenamientos de manera periódica y todo el personal deberá estar muy familiarizado con los procedimientos de operación	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo
14	Mal funcionamiento del sistema de válvulas hidráulicas / Control Remoto	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Se deben realizar pruebas a todos los equipos antes de las operaciones</li> <li>2) Familiarizarse con la operación manual</li> </ol>	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo				
15	Incendio & Explosión	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Precauciones en la cubierta con herramientas, teléfonos celulares, cámaras, encendedores.</li> <li>2) Detener la carga durante tormentas eléctricas y si hay fuga de gases</li> </ol>	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo				

Traducido por / Translated by  
 Fabiola Garcés de Cardone  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

230 156

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la  
registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM



16	Daños estructurales debido a fatigas excesivas (SF/BM)	1) Calcular y revisar estabilidad cada hora 2) Revisión de la exactitud de la computadora de carga en los 3 últimos meses 3) Primer oficial / Capitán deben ser informados si hay alguna dificultad para cumplir con el plan	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo	1) Se debe contar con suficiente personal en cubierta en todo momento 2) REALIZAR rondas regulares en cubierta y monitorear la velocidad del viento, el cambio del estado del tiempo.	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo
17	Amarre sin vigilancia / inadecuado	1) Controlar los amarres cada hora 2) El oficial a cargo deberá realizar rondas cada hora 3) El horario de las mareas está disponible en el pronóstico del tiempo de Gangway Weather. 4) Las amarras deben ser inspeccionadas de acuerdo con PMS 5) Los frenos del chigre deben estar colocados correctamente	Probable	Moderada	Medio	1) Se debe contar con suficiente personal en cubierta en todo momento 2) REALIZAR rondas regulares en cubierta y monitorear la velocidad del viento, el cambio del estado del tiempo.	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo
18	Pasarela Insegura	1) La pasarela debe contar con personal todo el tiempo 2) Una red debe cubrir toda su longitud 3) Se debe tener disponible los horarios de las mareas 4) Usar una escalera corta si se requiere. Ref. COSWP Cap. 18	Probable	Moderada	Medio	1) Se debe contar con suficiente personal en cubierta en todo momento 2) REALIZAR rondas regulares en cubierta y monitorear la velocidad del viento, el cambio del estado del tiempo.	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo
19	Escorado y asentamientos extremos	1) El plan de carga es comprendido 2) Llamar al Primer Oficial a tiempo 3) Más de 2 válvulas equalizadoras de tanque no se abrieron 4) Cuando se requiera reducir velocidad de carga	Probable	Moderada	Medio	Se debe realizar reunión antes de iniciar la carga y discutir el plan con todo el personal involucrado en las operaciones.	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo

Original: Buque  
 Copia: Synergy

SF-23  
 Página 3 de 12

Edición N.º.  
 Fecha

29-1 Traducido por / Translated by  
 Fabiola Garcés de Cardone  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

157

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a

registrada en esta notaria por:  
FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.  
A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM

*Mary Gabriela*  
18/Jul/2019



FORMATO PARA LA IDENTIFICACION DE PELIGROS Y EVALUACION DE RIESGOS

20	Error humano / cansancio	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) El Capitán debe supervisar al resto de los oficiales</li> <li>2) El Primer Oficial debe colocar cualquier instrucción especial en el orden correcto en la bitácora</li> <li>3) Gestionar las horas de trabajo con las horas de descanso</li> <li>4) Cumplir con HSPP Cap 13</li> </ol>	Probable	Moderada	Medio	Se debe colocar un oficial adicional cuando se requiera / sea posible.	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo
21	Errores en el medidor de carga (loadicator)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Verificación periódica con condiciones de prueba de estabilidad</li> <li>2) Computador dedicado</li> <li>3) Clase aprobada</li> <li>4) Cumplir con Coswp Cap 30.1</li> </ol>	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo				
22	Falla de las alarmas – Alarmas de Nivel / Alarmas de Gases / Alarmas de Presión o Temperaturas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Se deben revisar / comparar / calibrar las alarmas antes del arribo.</li> <li>2) Las instrucciones de Operación estar mostradas / publicadas claramente</li> <li>3) El Oficial debe estar familiarizado muy bien con los procedimientos</li> <li>4) Se debe establecer el Procedimiento para la función en Manual.</li> <li>5) Cumplir con Coswp Cap. 30.1</li> </ol>	Improbable	Moderada	Medio	Se deben mantener a bordo los repuestos mínimos	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo
23	Pérdida de Presión Hidráulica	Realizar mantenimiento regular, pruebas e inspecciones periódicas	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo				

232

Traducido por / Translated by  
 Fabiola Garcés de Cardone  
 FABIOLA GARCES DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

158

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM



24	Pantalla equivocada de indicación de v/v	Operación de v/v se debe monitorear cuidadosamente. Se debe revisar el mismo doble chequeado visualmente	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo				
25	Pérdida de la presión del aire de control	1) Realizar mantenimiento regular, pruebas e inspecciones periódicas 2) Cumplir con ISGOTT Cap 7.1.11.2	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo				
26	Entrada Sala de Bomba	Consultar Entrada Sala de Bomba RA	Muy Poco Probable	Moderada	Muy Bajo				
27	Relleno de Tanques	Consultar Relleno de tanques RA	Muy Poco Probable	Leve	Muy Bajo				

Original: Buque  
 Copia: Synergy

SF-23  
 Página 4 de 12

Edición N°.  
 Fecha

233

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

57



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM

8402117



FORMATO PARA LA IDENTIFICACION DE PELIGROS Y EVALUACION DE RIESGOS

28	Procedimientos de Venteo / Acumulación de gases en cubierta	1) V/I cumple con reglamentación / requisitos del puerto 2) Consultar MSDS 3) Sensores de gas portátiles 4) Regular válvula de venteo del mast riser 5) Colocarse de espaldas al viento 6) Cumplir con ISGOTT Cap. 7.2 Cumplimiento del Manual VOC	Muy Poco Probable	Leve	Muy Bajo			
29	Liberación de Compuestos Orgánicos Volátiles (VOC)		Muy Poco Probable	Leve	Muy Bajo			
30	Monitoreo Inapropiado	Oficial responsable debe chequear dos veces todas las operaciones	Muy Poco Probable	Leve	Muy Bajo			
31	Velocidad Excesiva en la Transferencia de Carga	1) Durante la reunión previa a la transferencia de la carga se debe acordar la velocidad de la transferencia de la carga durante sus diferentes etapas. 2) Se debe calcular la velocidad hora por hora. 3) Las desviaciones de lo acordado se deberán notificar 4) Cumplir con ISGOTT Cap. 22	Improbable	Leve	Muy Bajo			Se debe reducir la velocidad de carga si no se puede equiparar con la velocidad del deslastre.

234

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

160

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM

8402116



32	Se excede la cantidad total nominada	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Se deben comparar las cantidades del barco / tierra cada hora</li> <li>2) Se debe reducir la velocidad de carga para los últimos tanques</li> <li>3) Minimizar el número de tanques abiertos durante la completación</li> <li>4) Condición vertical</li> <li>5) Escorado mínimo</li> <li>6) Temperatura y densidad deben ser tenidas en cuenta para los cálculos finales</li> <li>7) Cumplir con ISGOTT Cap. 22</li> </ol>	Improbable	Leve	Muy Bajo				
33	Tormenta eléctrica	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Cerrar todos los venteos</li> <li>2) Se deben detener las operaciones de acuerdo con la reunión previa a la transferencia</li> <li>3) Cumplir con ISGOTT Cap. 22</li> </ol>	Improbable	Leve	Muy Bajo				
34	Recursos Inadecuados	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Planear para estar preparados</li> <li>2) Garantizar que no se ejecuten operaciones múltiples al mismo tiempo</li> <li>3) El deslastre debe completarse bien y de manera oportuna</li> <li>4) Se deben ajustar las amarrias</li> </ol>	Muy Poco Probable	Leve	Muy Bajo				
35	Kits de SOPEP no están disponibles	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Lista de verificación de seguridad cuando el barco está en puerto</li> <li>2) La cantidad a bordo debe ser de acuerdo con el Manual SOPEP</li> </ol>	Improbable	Leve	Muy Bajo				

Original: Buque  
 Copia: Synergy

SF-23  
 Página 5 de 12

Edición N°.  
 Fecha

23/5  
 Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM

8402115



FORMATO PARA LA IDENTIFICACION DE PELIGROS Y EVALUACION DE RIESGOS

36	Expansión / Congelamiento de la carga que quedó en las líneas superiores	1) Garantizar que las líneas sean drenadas completamente después de la operación de carga 2) Cuando se requiera / sea posible soplar las líneas 3) Cumplir con ISGOTT Cap. 11.1.15.3	Improbable	Moderado	Bajo				
37	Tanques cargados en más de 98%	1) Plan de transferencia de la carga 2) El 98% del margen de llenado (ullage) debe ser calculado y resaltado claramente 3) Tener en cuenta el escorado y los asentamientos	Improbable	Moderado	Bajo				
38	No tener en la expansión térmica cuando se transporta carga caliente (más de 10 grados de aumento de la temperatura)	1) Plan de transferencia de la carga 2) El 98% del margen de llenado (ullage) debe ser calculado y teniendo en cuenta la temp máxima durante el tránsito y puerto de descarga 3) Las ordenes VOY deben ser comprendidas claramente	Improbable	Moderado	Bajo				
39	Marcas de líneas de carga sumergidas	1) Cálculos durante la fase de instalación 2) Los tanque de lastre se deben escurrir y secar por completo 3) Se debe tener en cuenta la densidad del agua del muelle 4) Se deben revisar los calados visuales	Muy Poco Probable	Moderado	Muy Bajo				

236

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCES DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a  
registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM

*Mano*  
*Mano*



40	Mal tiempo causa: 1) Daño al buque y a sus equipos 2) Daño a las instalaciones y equipos en tierra 3) lesiones al personal	La lista de verificación del buque menciona los diferentes criterios de clima durante los cuales se deben ejecutar las respectivas acciones con el fin de detener las operaciones de carga, la desconexión de las mangueras y desamarre del barco.	Improbable	Daño Severo	Medio	Garantizar que se cumplan los criterios acordados en la lista de verificación de seguridad del barco / tierra. El Capitán deberá verificar con las agencias, el puerto y otras fuentes los pronósticos del tiempo con el fin de implementar acciones tempranas e inmediatas.	Muy poco Improbable	Daño Severo	Medio
----	---	--	------------	-------------	-------	--	---------------------	-------------	-------

Evaluación del Riesgo realizado por : Primer Oficial

Aprobado por : Capitán

Hora de Inicio: \_\_\_\_\_

Hora de Finalización: \_\_\_\_\_

LA IDENTIFICACION DE PELIGROS Y EVALUACION DE RIESGOS FUERON DISCUTIDOS / PRESENTADOS A LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACION DEL FLWG  
 (Aplicable solo a RA Nivel 2)

Nombre	Rango	Firma
Cap. Y. Kapoor	Capitán	
Charanpel	Primer Oficial	
Arun	Segundo Oficial	

Nombre	Rango	Firma
Subin	Segundo Oficial	
Sumit	Tercer Oficial	
Vikram	D/cdt	
Hendry	Contramaestre	
Samrat	AB1	
Ranjith	AB2	
Selvakumar	OS	

Nombre	Rango	Firma
Mohan	Ing Jefe	
Vijaya	2º Ingeniero	
Jogi	P/pman	
MOHANRAJ	AB	

Original: Buque  
 Copia: Synergy

SF-23  
 Página 8 de 12

Edición N°. \_\_\_\_\_  
 Fecha \_\_\_\_\_

237

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 163  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM

8402113



[...] acuerdo entre el oficial responsable y el representante del terminal en relación con quién asumirá la responsabilidad de prestar atención y cuidado a las amarras proporcionadas por el terminal.

#### **23.4.2.6 Anclas**

Mientras el barco esté amarrado, las anclas que no estén en uso deberán estar debidamente aseguradas por el freno y la guillotina, pero deberán estar disponibles para su uso inmediato.

238

#### **23.5 ATRAQUE EN AMARRES DE BOYAS**

Todas las precauciones normales que se toman durante el atraque a un embarcadero deberán tomarse también al atracar en un amarre a boyas.

En las terminales con amarres de boyas para los buques cisterna oceánicos, es conveniente contar con una asesoría profesional sobre los aspectos de seguridad relacionados con las operaciones marítimas. Esto puede realizarse mediante la asignación de un maestro de atraque (maestro de amarre) al terminal, o por consulta con una autoridad del puerto o de practica, si está disponible.

#### **23.5.1 AMARRE A BOYAS MÚLTIPLES CONVENCIONALES**

En los amarres de boyas convencionales, una buena comunicación entre el puente y la cubierta es esencial para evitar los amarres o los barcos de amarre sean atrapados por la hélice del barco.

Algunas veces se pueden desarrollar cargas severas en ciertas líneas de amarre durante la operación de amarre. Es esencial que se utilicen amarras de buena calidad o que tengan la longitud adecuada y que el personal sea cuidadosamente supervisado para garantizar su seguridad.

#### **23.5.2 AMARRE A UN SOLO PUNTO DE BOYA (SPM)**

La configuración de amarres complicados y no estándar en los SPMs con frecuencia llevan a operaciones peligrosas y prolongadas. Por lo tanto, la instalación, tanto en barcos como en SPMs, de elementos bien diseñados y, en el caso del barco, colocados de manera precisa, reducirá considerablemente el riesgo de lesiones al personal. La instalación adecuada de dichos equipos también proporcionará un método más eficiente para asegurar los buques a los SPMs en las terminales costa afuera.

El OCIMF ha elaborado una guía para equipos de amarre SPM titulada "Recomendaciones para Equipos Empleados en el Amarre de Barcos en Amarres de un Solo Punto" y se recomienda que todas las terminales SPM y los buques que las utilizan la adopten.

Se debe usar un tambor de almacenamiento para empujar la cuerda de recogida del SPM antes de conectar la cadena contra roce al tope. Nunca se debe usar un cabrestante para este propósito.

Los operadores de los buques y los terminales deben consultar la publicación del OCIMF "Guía Para las Operaciones y el Mantenimiento de Amarres de un Solo Punto" para obtener información detallada sobre las operaciones de SPM.

#### **23.5.3 GESTIÓN DE AMARRES EN ATRACADEROS DE BOYAS**

Mientras el buque cisterna se encuentre en un amarre convencional con múltiples boyas, la inspección frecuente y regular es esencial para garantizar que las líneas de amarre se mantengan tensas y que el movimiento del buque se mantenga al mínimo. El movimiento excesivo puede causar la ruptura de las conexiones de carga.

En los amarre de un solo punto, se debe estacionar un vigía en el castillo de proa para informar sobre cualquier falla o falla inminente de los amarres o fugas de hidrocarburo. El vigía también deberá informar inmediatamente si el buque se "sube" a la boya y deberá estar equipado con los medios adecuados para comunicarse con el oficial de guardia.

Traducido por / Translated by



FABIOLA GÁRCES DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Segun la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM

8402112



### 23.5.3 MUELLES ADICIONALES

En muchos muelles de amarre con boyas convencionales, las amarras del buque se complementan con amarres a tierra que se sostienen desde las boyas o desde amarres a tierra. Estos cables a menudo son pesados y su manejo alrededor del tambor de un cabrestante, por lo tanto, solo debe ser realizado por personal con experiencia.

### 26.5.4.2. Cables para Remolque de Emergencia – Amarre

239

Excepto en aquellos terminales donde no hay remolcadores disponibles, se ha convertido en una práctica estándar tener "cables para incendios" o, más correctamente, "cables para remolque de emergencia", proporcionados por el buque cisterna de tal manera que un remolcador de emergencia pueda sacar al buque del muelle, sin necesitar la asistencia de ninguno de los miembros de la tripulación.

Existen varios métodos para manipular los cables para remolque de emergencia y el diseño puede variar de un puerto a otro. El método preferido es asegurar el extremo interior a los bolardos, con un mínimo de cinco vueltas y dirigir el extremo externo directamente a una cuña en el lado del buque con una lazada colgando sobre el costado y sin holgura en la cubierta. El extremo exterior de la línea está provisto de un ojo al que se une una línea de empuje y se lleva de vuelta a la cubierta. Durante la carga o descarga, la línea de empuje se ajusta periódicamente para mantener el ojo del cable para remolque de emergencia, uno o dos metros por encima de la línea de flotación.

En aquellos terminales que requieran que se utilice un método alternativo, se debe informar al buque al respecto.

En los buques cisterna que se encuentren junto a un embarcadero, los cables para remolque de emergencia deben instalarse hacia el lado de la costa. Para los buques cisterna que se encuentren en amarres de boyas, deben colgarse en el lado opuesto a las cuerdas de las mangueras.

La siguiente tabla proporciona una guía sobre las cargas mínimas de resistencia a la rotura y las longitudes para los cables para remolque de emergencia de acuerdo con los diferentes tamaños de los buques. Las longitudes de los cables pueden variar, dependiendo de la posición de los bolardos de amarre y del francobordo del barco. Los cables deben estar en buenas condiciones. Se debe tener en cuenta que esta información se proporciona solo a modo de orientación y no pretende ser indicativo un standard uniforme.

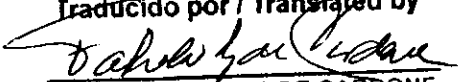
kDwt	MBL	Longitud
Menos de 20	30 toneladas	25 m
20 - 100	50 toneladas	45 m
100 - 300	90 toneladas	60 m
Más de 300	110 toneladas	70 m

**Tabla 26.1 Guía en MBL y Longitud de los Cables para Remolque de Emergencia**

Los cables para remolque de emergencia no deben estar unidos a un conjunto de bitas con una Carga de Trabajo Seguro (SWL) que sea menor que la Carga Mínima de Rotura (MBL) del cable. (Nota: Para los dos bolardos dobles, la SWL marcada en el bolardo debe ser el máximo permitido cuando se usa un cable o cuerda en una figura de ocho cerca de la base del bolardo. Esta será la mitad del SWL máximo permitido cuando se coloca un solo ojo en el bolardo).

### 26.5.4.3. Cables para Remolque de Emergencia – Manipulación

Se llama la atención sobre los peligros asociados para la tripulación del barco que manipula cables pesados que cuelguen a los costados del barco, en particular, el riesgo de lesiones por tensión y

Traducido por / Translated by  
  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM



esfuerzo físico. La manipulación de los cables para remolque de emergencia se menciona cada vez más como una causa de lesiones personales, particularmente en relación con quebrantos por lesiones de la columna vertebral y lesiones de los músculos de la espalda.

Se recomienda que los terminales revisen sus requisitos sobre los cables para el remolque de emergencia teniendo en cuenta lo siguiente:

- ¿Son estos cables realmente necesarios? ¿Cuál es el riesgo real de que tengan que ser utilizados?
- ¿Los procedimientos de emergencia requieren que el buque sea retirado de su sitio de atraque si está inmovilizado por un incendio?
- ¿Es posible liberar los amarres de la embarcación para permitir que se retire del muelle?
- ¿Cuánto tardarán en movilizarse los remolques?
- ¿La utilización de los cables para remolque de emergencia podría comprometer el diseño de la seguridad del terminal?

240

Para evitar la manipulación innecesario de cables grandes en los barcos, se sugiere que se realice una evaluación de riesgos en la terminal para determinar si debería haber un requisito rutinario para que los barcos utilicen cables para remolque de emergencia.

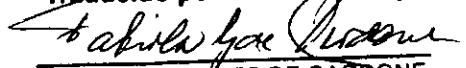
#### **26.5.4.4. Cables para Remolque de Emergencia - Posibles Desarrollos Futuros**

Las ediciones anteriores de ISGOTT han hecho referencia específicamente a "Cables para Incendio" y "Cables para Remolque de Emergencia", ya que no había alternativas viables para los cables con este propósito. La Guía de Equipos de Amarre (OCIMF) prohíbe específicamente el uso de amarras de fibra sintética o natural para este servicio debido a que se quemarían en caso de un incendio.

Desde cuando se publicó la 4ta edición de ISGOTT en 1996, se cuenta con la disponibilidad de cables de fibra sintética que tienen el potencial de combinar alta resistencia, bajo estiramiento y peso ligero (típicamente alrededor de una séptima parte del peso de un cable de resistencia equivalente). Es probable que durante la vida de esta 5ta edición, también estén disponibles cuerdas de fibra sintética que tengan características de resistencia al fuego comparables a los cables.

La última edición de ISGOTT, por lo tanto, deja abierta la inquietud de si cables para remolque de emergencia deberían ser de alambre o de algún otro material. Si los terminales desean aceptar el uso de líneas de fibra sintética que pueden proporcionar una funcionalidad similar a los cables, al tiempo que sean más seguros para que el personal los manipule en el barco y en los remolcadores, se les recomienda que lo hagan.

-----  
La suscrita, **Fabiola Garcés de Cardone**, Traductora Certificada según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, por la presente certifica que esta Traducción Certificada No. 4771, consistiendo de 16 páginas es una traducción correcta y verdadera al español del documento en inglés que he tenido a la vista. Este certificado debe considerarse un reconocimiento de la exactitud de la traducción, pero no de la autenticidad del contenido del documento en el idioma original. Firmado en Barranquilla, Colombia el julio 17 de 2019.

Traducido por / Translated by  
  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la

registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella

A petición de parte interesada. 18/Jul/2019 03:05 PM

8402110



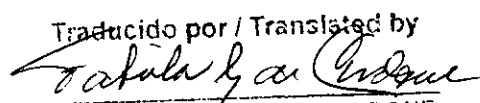
### 5.16.1 Lista de Verificación para Abandonar el Buque

#### Lista de Verificación para Abandonar el Buque Mediante Botes Salvavidas / Balsas

241

Medidas	T	P	C	S	Comentarios
1	X	X	X	X	
2	X	X	X	X	
3	X	X	X	X	
4	X	X	X	X	
5	X	X	X	X	
6	X	X	X	X	
7	X	X	X	X	
8	X	X	X	X	
9	X	X	X	X	
10	X	X	X	X	
11	X	X	X	X	
12	X	X	X	X	
13	X	X	X	X	
14	X	X	X	X	
15	X	X	X	X	
16	X	X	X	X	
17	X	X	X	X	
18	X	X	X	X	
19			X	X	

Medidas	T	P	C	S	Comentarios
---------	---	---	---	---	-------------

Traducido por / Translated by  
  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



*[Handwritten signature]*



168

20	Tener en cuenta el límite de capacidad: Aprox. 7 personas	X	X	X	X	
21	Analizar - Evacuación parcial	X	X	X	X	
22	Asignar las tareas a la tripulación relacionadas con el rescate por helicóptero	X	X	X	X	242
23	Establecer comunicación con el helicóptero en una frecuencia de línea telefónica de emergencia	X	X	X	X	
24	Tener en cuenta que el helicóptero no puede maniobrar cerca del humo o de las llamas	X	X	X	X	
25	El helicóptero no es adecuado para quedarse parado o para escoltar debido a que su radio de acción es limitado.	X	X	X	X	
<b>Evacuación - Por Medio de otra Nave</b>						
<b>Medidas</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
26	Preparar los equipos para tirar la línea	X	X	X	X	
27	Establecer el contacto por radio con embarcación de rescate	X	X	X	X	
28	Trasferir al personal por medio de una balsa o un bote salvavidas	X	X	X	X	
<b>Después de la Recuperación</b>						
<b>Medidas</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
29	Cancelar sus mensajes de auxilio	X	X	X	X	
30	Informar a sus primeros contactos	X	X	X	X	
31	Consultar al SMPL	X	X	X	X	

\_\_\_\_\_  
 Capitán

\_\_\_\_\_  
 Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



109

243

**5.16.2 Lista de Verificación en Caso de Incendio y Explosión**

<b>Lista de Verificación en Caso de Incendio y Explosión</b>						
<b>Precauciones Generales</b>						
<b>Medidas</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>	
1	Activar la Alarma de Incendio (en caso de que no haya sido detectada por un sistema de detección automática de incendios). Informar al Puente de Mando, CCR (si está en el puerto)	X	X	X	X	
2	El Equipo de Contra-Incendio se reunirá en las estaciones de contra-incendio. Verificar si hay miembros de la tripulación / personal que falte o que estén lesionados.	X	X	X	X	
3	En caso de estar en un puerto, avisar al terminal y activar la señal de aviso pre-establecida. Notificar al Cuerpo de Bomberos del Terminal.	X				
4	Suspender todas las operaciones de carga	X				
5	Detener la ventilación. Cerrar las compuertas corta-fuegos, los deflectores de fuego y las puertas externas.	X	X	X	X	
6	Aislar los equipos eléctricos	X	X	X	X	
7	Parar el ME en caso de que sea necesario	X	X	X	X	
8	Prestar ayuda a las personas heridas, si las hubiere	X	X	X	X	
9	Los Equipos BA deberán estar listos y preparados tan pronto como sea posible	X	X	X	X	
10	Analizar - El riesgo de explosión, si hay materiales peligrosos involucrados en el incendio; analizar los peligros de vapores, tóxicos, vapores inflamables, explosivos, la posibilidad de derrame de hidrocarburos, etc.	X	X	X	X	
11	El líder de la brigada contra-incendios deberá informar al Puente de Mando (Capitán) sobre la situación (ubicación, métodos que se deben usar para la extinción) y la posibilidad de que ocurran incendios.	X	X	X	X	
12	La brigada contra-incendios acudirá al sitio del incendio con el fin de recuperar a cualquier miembro de la tripulación / personal que falte, y poder proceder a combatir el fuego.	X	X	X	X	
13	El equipo de soporte deberá enfriar las áreas alrededor del sitio donde se produjo el incendio, usando mangueras contra-incendio (considerar todos los seis lados. Monitorear la temperatura.	X	X	X	X	
14	Preparar el ISC	X				
<b>Medidas</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>	
15	Preparar los botes salvavidas			X	X	
16	Avisar a otras embarcaciones en las inmediaciones			X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



17	Determinar la magnitud de los daños			X	X	
18	Analizar - Si hay alguna posibilidad de derrame o de fugas de hidrocarburos. Tratar de minimizar y confinar.			X	X	244
19	Analizar - Si se necesita ayuda externa	X	X	X	X	
20	Recuperar DATA de 12 horas del VDR / S-VDR	X	X	X	X	
21	Analizar - Si se abandona el buque	X	X	X	X	
22	Registrar en la bitácora todas las acciones ejecutadas	X	X	X	X	
23	Informar a SMPL, Aseguradores / P&I, Capitanía de Puerto / Autoridades Portuarias					

Explosión en Tanque de Lastre						
Medidas Adicionales		T	P	C	S	Comentarios
24	Evaluar otras explosiones o desarrollo de otros incendios y las posibilidades de poder controlarlos.			X	X	
25	Analizar - Si se reduce la velocidad, si se realiza cambio del rumbo			X	X	
26	Analizar - Si se inunda el tanque de lastre			X	X	
27	Analizar - Si hay pérdida de la estabilidad			X	X	
28	Analizar - Posibles daños en la bodega de carga			X	X	
Explosión en Caldera						
Medidas Adicionales		T	P	C	S	Comentarios
29	Asegurar la caldera, Aislar FO, agua de alimentación, vapor, etc.	X	X	X	X	
30	Reducir potencia de las máquinas		X	X	X	
31	Analizar - La proximidad a la costa y la pérdida de la Propulsión con el fin de determinar la necesidad de ayuda externa con la suficiente antelación.		X	X		
32	Analizar - La posibilidad de que ocurran otras explosiones y los pasos que se requieren para retomar el control	X	X	X	X	

Explosión en el Cuarto de Compresores / Sala de Máquinas / Sala para Manejo de la Carga (Casa de Cubierta)						
Medidas Adicionales		T	P	C	S	Comentarios
33	El Ingeniero de Carga estará encargado de aislar el Cuarto de Compresores / la Sala de Máquinas del resto del sistema de Carga mediante el cierre de las válvulas.	X	X	X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

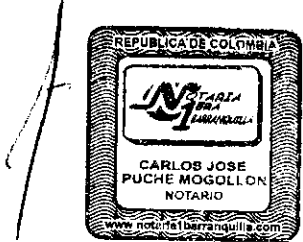
FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



34	Analizar - Si es necesario evacuar el área y se debe realizar la activación del sistema fijo para la extinción de incendios.	X	X	X	X	245
35	En caso de que se decida a utilizar el sistema fijo para la extinción de incendios (considerar IG también) activar la alarma.	X	X	X	X	
36	Asegurar que no haya ninguna persona en el sitio donde se vaya a activar el medio extintor del sistema fijo para la extinción de incendios y que todas las compuertas (dampers) portezuelas y las puertas, estén cerradas y que los ventiladores hayan sido apagados.	X	X	X	X	
37	El Ingeniero Jefe activará el sistema fijo para la extinción de incendios con la autorización del Capitán	X	X	X	X	
<b>Explosión en la Sala de Máquinas</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
38	Localizar el sitio de la explosión	X	X	X	X	
39	Determinar la extensión de los daños. Estabilidad, fatigas, etc.	X	X	X	X	
40	Analizar - Si se fondea, alistar y preparar el dispositivo de remolque de emergencia		X	X	X	
41	Analizar - Si se detienen las máquinas		X	X	X	
42	Analizar - La proximidad a la costa y la pérdida de propulsión con el fin de determinar la necesidad de ayuda externa		X	X		
43	El Ingeniero Jefe deberá informar al Capitán la cantidad de Bunkers de FO & GO / DO. También le informará al Capitán si se ha notado alguna pérdida de bunker	X	X	X	X	
44	Analizar - si es necesario evacuar el área y activar el sistema fijo para la extinción de incendios	X	X	X	X	
45	Si el sistema fijo para la extinción de incendios va a ser utilizado, activar la alarma	X	X	X	X	
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
46	Asegurarse de que no haya ninguna persona en la sala de Máquinas y que todas las compuertas (dampers), las portezuelas y las puertas, estén cerradas; que todos los ventiladores hayan sido apagados y que las válvulas de cierre rápido estén cerradas.	X	X	X	X	
47	El Ingeniero Jefe activará el sistema fijo de contra-incendio con la autorización del Capitán	X	X	X	X	
<b>Explosión en Bodega o Depósito</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
48	El Ingeniero de Carga aislará la bodega afectada del sistema de enfriamiento			X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella

A peticion de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



172  
246

49	Analizar - Estabilidad, inundación			X	X	
50	Analizar - Si hay daños en la bodega o en el depósito			X	X	
51	Analizar - Si se coloca lastre en los tanques adyacentes a la bodega que está incendiándose para proporcionar enfriamiento en los alrededores del incendio			X	X	
52	Analizar - Si se hace transferencia de la carga		X	X		
<b>Explosión en un Área Abierta de la Cubierta</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
53	Analizar - Si se cambia el curso, se reduce la velocidad o se detienen las máquinas	X	X	X	X	
54	El Ingeniero de Carga deberá hacerse cargo del sistema de carga	X	X	X	X	
55	Usar las mangueras de agua de contra - incendio para tener protección contra la radiación cuando se acerquen a las válvulas de cierre o a un chorro que tenga fugas	X	X	X	X	
<b>Incendio en los Alojamientos</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
56	Apagar el aire acondicionado y los ventiladores de la cocina	X	X	X	X	
57	Si es posible, llevar a un sitio seguro los documentos importantes (bitácoras, manifiestos de carga, certificados, documentos del buque)	X	X	X	X	
<b>Incendio en el Puente de Mando</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
58	Apagar la unidad de aire acondicionado	X	X	X	X	
59	Alertar a las embarcaciones que estén en las inmediaciones en caso de que el Puente de Mando vaya a quedar sin atención durante la Navegación		X	X	X	
60	Aislar el Puente de Mando cerrando todas las puertas del Puente de Mando y las compuertas corta-fuegos en los alojamientos.	X	X	X	X	
61	Combatir el incendio. No usar agua. Utilizar polvo seco / CO <sup>2</sup>	X	X	X	X	
62	Una vez que el fuego haya sido extinguido, evaluar los daños	X	X	X	X	
63	Analizar - La posibilidad de perder los medios de comunicación (Satcom, radio VHF, HF / MF)	X	X	X	X	
64	Organizar la reparación de cualquier equipo que se haya averiado	X	X	X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401907



<b>Incendio en el Cuarto de Compresores / Sala de Máquinas / Módulo para Manejo de la Carga (Casa de Cubierta)</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
65	El Ingeniero de Carga estará encargado de aislar el Cuarto de Compresores / la Sala de Máquinas del resto del sistema de Carga mediante el cierre de válvulas.	X	X	X	X	247
66	Apagar todos los ventiladores y compuertas corta-fuegos / dampers y las puertas herméticas en la Casa de Cubierta, la sala del compresor y la sala de máquinas.	X	X	X	X	
67	Usar las mangueras de agua contra - incendio para tener protección contra la radiación cuando se acerquen a las válvulas de cierre o a un chorro que tenga fugas.	X	X	X	X	
68	Analizar - Si es necesario evacuar el área y se debe realizar la activación del sistema fijo para la extinción de incendios.	X	X	X	X	
69	En caso de que se vaya a utilizar el sistema fijo para la extinción de incendios activar la alarma.	X	X	X	X	
70	Asegurar que no haya ninguna persona en el sitio donde se vaya a activar el medio extintor del sistema fijo para la extinción de incendios y que todas las compuertas (dampers) portezuelas y puertas, estén cerradas y que todos los ventiladores hayan sido apagados.	X	X	X	X	
71	El Ingeniero Jefe activará el sistema fijo para la extinción de incendios con la autorización del Capitán.	X	X	X	X	
<b>Incendio en la Sala de Máquinas</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
72	El Ingeniero Jefe informará al Puente de Mando (al Capitán) sobre la situación las posibilidades de que se desarrolle un incendio.	X	X	X	X	
73	El Ingeniero Jefe deberá informar al Capitán sobre los tanques de bunker y las posibilidades de contaminación por Hidrocarburo. En caso de que haya ocurrido ya un derrame de hidrocarburo, se tratará de minimizar y confinarlo.	X	X	X	X	
74	Analizar - Si se puede extinguir el incendio sin la utilización del sistema fijo para la extinción de incendios	X	X	X	X	
75	Antes de usar el sistema fijo para la extinción de incendios, se deberán apagar todos los ventiladores, las válvulas de cierre rápido, cerrar todas las compuertas corta - fuegos y las puertas herméticas externas; parar el sistema de aire acondicionado. Aislar el cuarto de máquinas antes de que se active el sistema de extinción de incendios.	X	X	X	X	
76	Activar la alarma antes de que se proceda a la activación del sistema de extinción de incendios y asegurar que toda la tripulación / personal ha sido evacuado de la sala de máquinas	X	X	X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

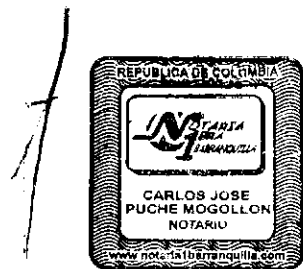
FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Segun la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



77	El Ingeniero Jefe estará a cargo de la activación del sistema de extinción de incendios bajo la autorización del Capitán.	X	X	X	X	
78	Analizar – Si se fondea el buque		X	X		
79	Evaluar la posibilidad de perder propulsión		X	X	X	
<b>Incendio en el Área de Almacenamiento hacia el lado de la Proa</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
80	El Ingeniero Jefe informará al Capitán sobre la cantidad de bunkers en el tanque de FO de Proa. Monitorear la temperatura y el nivel del tanque de bunker de Proa cuidadosamente.	X	X	X	X	
81	Analizar – si existe posibilidad de derrame o fugas de hidrocarburos. Tratar de minimizar y contener.	X	X	X	X	
82	Detener cualquier operación de transferencia de bunker debido a tuberías que pasen por la bodega. Aislar el bunker de Proa cerrando todas las válvulas que sean necesarias.	X	X	X	x	
<b>Incendio en Bodega o Depósito</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
83	El Ingeniero de Carga aislará la bodega afectada del sistema de enfriamiento			X	X	
85	Analizar – Si se han causado daños a la bodega de carga			X	X	
86	Enfriar los alrededores de la bodega, según se requiera, por medio de mangueras de agua.			X	X	
87	Analizar – Si se coloca lastre en los tanques adyacentes a la bodega que está incendiándose con el fin de suministrar enfriamiento a los alrededores del incendio.			X	X	
88	Analizar – Si se realiza transferencia de la carga			X	X	
<b>Incendio en Cubierta Abierta (Buques No Tanqueros)</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
89	Analizar – Si se cambia el curso, se reduce la velocidad o se detienen las máquinas	X	X	X	X	
90	El Ingeniero de Carga tomará el control de los sistemas de carga.	X	X	X	X	
91	Usar las mangueras de agua de contra – incendio para tener protección contra la radiación cuando se acerquen a las válvulas de cierre o a un chorro que tenga fugas.	X	X	X	X	

248

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la  
registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/JUL/2019 02:55 PM



<b>Incendios en Cubierta Abierta (Tanqueros)</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
92	Analizar - Si se cambia el curso, se reduce la velocidad o se detiene máquinas	X	X	X	X	249
93	Preparar el sistema fijo para la extinción de incendios para poder activar y uso el sistema inmediatamente	X	X	X	X	
94	Usar las mangueras de agua de contra - incendio para tener protección contra la radiación	X	X	X	X	
<b>Incendio a Bordo de Embarcación en las Inmediaciones o en el Terminal</b>						
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
95	Detener las operaciones de carga	X				
96	Activar la alarma de incendio	X	X			
97	Reunir al personal en todas las estaciones	X	X			
<b>Medidas Adicionales</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
98	Alistar los sistemas para la extinción de incendios	X	X			
99	Evaluar la situación, obteniendo la mayor cantidad de información posible de los funcionarios del terminal y de la embarcación que se encuentra en las inmediaciones	X	X			
100	Verificar si el cuerpo de bomberos local ha sido alertado	X	X			
101	Preparar máquinas lo más pronto posible con el fin de abandonar el muelle	X				
102	Solicitar el servicio del práctico del remolcador lo más pronto posible	X				
103	Colocar a algunos tripulantes en las estaciones de amarre con el fin de soltar las amarras si la situación lo requiere	X				
104	Registrar todos los eventos cuidadosamente. Enunciar los hechos	X	X			
105	Abandonar el sitio de atraque o el muelle si la situación así lo exige	X				

\_\_\_\_\_  
Capitán

\_\_\_\_\_  
Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A peticion de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401904



**5.16.3 Lista de Verificación en Caso de Encallamiento**

<b>Encallamiento</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Medidas</b>						
1	Activar la alarma de emergencia general. Informar a la sala de máquinas	X	X	X	X	
2	Detener las máquinas; Analizar si se atraca el buque		X	X	X	
3	Graficar (plotear) la posición del buque; revisar los sondeos de profundidades para verificar la extensión del encallamiento e identificar el sitio exacto del encallamiento.	X	X	X	X	
4	Revisar el pronóstico del tiempo, dirección y fuerza de la corriente.	X	X	X	X	
5	Determinar la extensión de los daños mediante el monitoreo de los niveles de los tanques y el sistema de alarma de las sentinas	X	X	X	X	
6	Prestar ayuda a cualquier persona que haya resultado lesionada.		X	X	X	
7	Informar a E/R para cambiar a succión de alta mar	X	X	X	X	
8	Exhibir las señales de luces / formas / sonidos que sean apropiadas		X	X	X	
9	Realizar sondeos a todos los tanques, pozos	X	X	X	X	
10	Cerrar todos los dispositivos W / T	X	X	X	X	
11	Revisar la hélice, el eje de cola, con el fin de verificar si se presenta pérdida de hidrocarburo	X	X	X	X	
12	Evaluar los peligros incluyendo la pérdida de la estabilidad, descarga de aceite, escape de gas, posible ignición de hidrocarburos / gas, otros daños ocasionados por el golpe de las olas.	X	X	X	X	
13	Evaluar la naturaleza del fondo	X	X	X	X	
14	Suministrar una actualización de la condición hidrostática del buque a la oficina / al organismo respuesta de emergencia de clase		X	X	X	
15	Solicitar asesoría del organismo respuesta de emergencia de clase		X	X	X	
16	Arrancar bombas de lastre / bombas de sentina, en caso de que se requiera	X	X	X	X	
17	El Ingeniero Jefe informará al Capitán sobre los tanques de Bunker y la posibilidad de derrame de hidrocarburo y tomar medidas para evitarlo	X	X	X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola G. de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



Medidas		T	P	C	S	Comentarios
18	En caso de que se esté produciendo un derrame de hidrocarburos, tratar de minimizar y confinar.	X	X	X	X	251
19	Determinar la estabilidad y los momentos de flexión / esfuerzos tangenciales o de cizalla usando el Load Master	X	X	X	X	
20	Evaluar si el buque tiene probabilidad de volver a flotar con la llegada de la próxima marea alta	X	X	X	X	
21	Mantener el buque en posición vertical en la medida de lo posible en caso de inundación en los tanques de lastre, mediante el lastrado y deslastrado de otros tanques	X	X	X	X	
22	Analizar - Si se requiere ayuda externa, en caso de que se estime que la situación va a empeorar.	X	X	X	X	
23	Informar a SMPL, a las autoridades, a los Aseguradores / P&I, AMVER / AUSREP	X	X	X	X	
24	Analizar - las acciones para reducir la posibilidad de que ocurran más daños	X	X	X	X	
25	Registrar - calado, curso y velocidad en el momento en que el barco encalló.	X	X	X	X	
26	Registrar en la bitácora todas las acciones que se ejecutaron	X	X	X	X	
27	Recuperar DATA de 12 horas del VDR / S-VDR	X	X	X	X	
28	Si el buque se está hundiendo:		X	X	X	
	- Realizar llamada de emergencia y enviar mensaje de emergencia					
	- Prepararse para abandonar el barco					

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

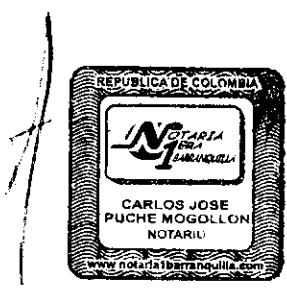
La firma que autoriza el presente documento correspondiente  
registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.  
A peticion de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



**5.16.4 Lista de Verificación en Caso de Colisión Contra Objeto Móvil / Contra Objeto Fijo**

252

Encallamiento						
Medidas	T	P	C	S	Comentarios	
1	Activar la alarma de emergencia general.	X	X	X	X	
2	Detener el motor principal máquinas de inmediato / Activar el gobierno a mano		X	X	X	
3	Tratar de alejar el buque del muelle usando remolcadores y el motor principal del buque		X			
4	Analizar - si se usan anclas para mantener la posición y así evitar daños mayores.		X			
5	Reunir a la tripulación para verificar si falta algún miembro o si hay heridos	X	X	X	X	
6	Detener las operaciones de carga	X	X	X	X	
7	Informar al terminal	X				
8	Analizar - si se abandona el terminal	X				
9	Prestar atención a cualquier tripulante / persona que haya resultado lesionada.	X	X	X	X	
10	Exhibir las señales de luces / formas / sonidos que sean apropiados	X	X	X	X	
11	Marcar - los equipos de Puente de Mando & E/R como la Bitácora de Datos (Data logger), grabadora de rumbo	X	X	X	X	
12	Anotar - Hora de contacto, ángulo de contacto, direcciones, rumbo y velocidad	X	X	X	X	
13	Revisar si el buque sufrió daños. Si es posible evaluar los daños causados a otras embarcaciones o al muelle y evaluar la situación.	X	X	X	X	
14	Realizar sondeos a todos los tanques, pozos y sentinas.		X	X	X	
15	Cerrar todas las puertas estancas (W/T), los venteos, etc.		X	X	X	
16	Arrancar las bombas de lastre y las bombas de sentina, en caso de que se requiera	X	X	X	X	
17	Evaluar los peligros incluyendo la pérdida de la estabilidad, descarga de aceite, escape de gas, posible ignición de hidrocarburos / gas, rotura de líneas / válvulas	X	X	X	X	
18	Mantener el buque en posición vertical lo más que se pueda en caso de inundación en los tanques de lastre, mediante el lastrado o deslastrado de otros tanques	X	X	X	X	
19	Suministrar una actualización de la condición hidrostática del buque a la oficina / al organismo respuesta de emergencia de clase	X	X	X	X	

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.  
A petición de parte interesada.

15/Jul/2019 02:55 PM

8401901



Medidas		T	P	C	S	Comentarios
20	Solicitar asesoría del organismo respuesta de emergencia de clase	X	X	X	X	
21	Analizar – Si se necesita ayuda externa. Operaciones de Rescate		X	X	X	253
22	Preparar botes para la eventual evacuación del buque o para el rescate de las personas que hayan caído al agua	X	X	X	X	
23	Establecer contacto con otras embarcaciones e intercambiar información relevante: nombre, puerto de registro, tipo de carga, próximo puerto		X	X	X	
24	Enviar mensaje de urgencia para alertar a las otras embarcaciones que estén en las inmediaciones		X	X	X	
25	Ofrecer su ayuda a otras embarcaciones, si es posible	X	X	X	X	
26	Recopilar todos los hechos sobre lo ocurrido	X	X	X	X	
27	Analizar - Si se envía mensaje pidiendo auxilio incluyendo la posición del buque	X	X	X	X	
28	Evaluar el riesgo de contaminación	X	X	X	X	
29	Analizar – Si hay pérdida de la estabilidad. Determinar la estabilidad y los momentos de flexión / esfuerzos tangenciales o de cizalla usando la calculadora de carga.	X	X	X	X	
30	Radicar protesta contra otra embarcación – consultar a la Compañía sobre el formato.	X	X	X	X	
31	Registrar en la bitácora todas las acciones que se hayan ejecutado	X	X	X	X	
32	Recuperar DATA de 12 horas del VDR / S-VDR	X	X	X	X	
33	Informar a SMPL, a los Dueños, a las Autoridades Locales, a las Aseguradoras / P&I, a la Sociedad de Clasificación	X	X	X	X	

\_\_\_\_\_  
 Capitán

\_\_\_\_\_  
 Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE  
Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.  
A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



*[Handwritten signature]*



**5.16.5 Lista de Verificación en Caso de Avería del Casco**

Falla Estructural del Casco						
Medidas	T	P	C	S	Comentarios	
1	Activar la Alarma de Emergencia General.	X	X	X	X	
2	Reducir la velocidad. Cambiar el curso si se considera necesario		X	X	X	
3	Detener las Operaciones de Carga	X				
4	Analizar - si se abandona el Terminal.	X				
5	Suministrar la posición del buque al operador GMDSS	X	X	X	X	
6	Reunir a la tripulación en sus estaciones con el fin de verificar o si hay heridos / personas fallecidas	X	X	X	X	
7	Prestar ayuda a cualquier persona que haya resultado lesionada y evacuarlas, si se considera necesario	X	X	X	X	
8	Avisar al Terminal y al Agente Local en caso de que se requiera Asistencia médica - si se abandona el terminal	X	X			
9	Contactar los centros médicos locales o el centro de rescate más cercano en caso de que se requiera asistencia médica externa	X	X	X	X	
10	Revisar los sondeos de todos los tanques, la extensión de inundaciones / fugas, velocidad de ingreso, daños a las estructuras	X	X	X	X	
11	Tratar de confinar o minimizar los derrames o las fugas de hidrocarburos, en caso de que ocurran. Tomar las medidas que sean necesarias para evitar cualquier derrame de hidrocarburo cuando haya cualquier riesgo de que esto suceda.	X	X	X	X	
12	Revisar el resultado de los daños. Consultar el Plan de Estabilidad en caso de daños	X	X	X	X	
13	Suministrar una actualización de la condición hidrostática del buque a la oficina / al organismo respuesta de emergencia de clase	X	X	X	X	
13	Revisar la estabilidad de las embarcaciones - Analizar las posibilidades de que el buque se voltee		X	X	X	
14	Analizar - Si es necesario solicitar ayuda	X	X	X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaría por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE  
Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.  
A petición de parte interesada.

15/Jul/2019 02:55 PM



Medidas		T	P	C	S	Comentarios
15	Analizar - Si se cambia calado y asiento.	X	X	X	X	
16	Analizar - Si se hace la transferencia de bunkers con el fin de evitar derrames	X	X	X	X	255
17	Analizar - Si se realiza descarga de emergencia de carga al mar. Arrojar carga por la borda		X	X	X	
18	Analizar - Si se realiza remolque. Activar el remolque de emergencia	X	X	X	X	
19	Alertar a las embarcaciones que estén en las inmediaciones enviando el mensaje apropiado	X	X	X	X	
20	Analizar - si se realiza llamada de emergencia y enviar el mensaje de emergencia	X	X	X	X	
21	Analizar - si se encalla el buque o si se realiza llamada a puerto de emergencia		X	X	X	
22	Informar a SMPL, Aseguradores / P&I, Capitanía de Puerto / Autoridades Portuarias	X	X	X	X	
23	Analizar - si se abandona el buque	X	X	X	X	
24	Preparar los botes y balsas salvavidas	X	X	X	X	
23	Registrar en la bitácora todas las acciones ejecutadas	X	X	X	X	
24	Recuperar DATA de 12 horas del VDR / S-VDR	X	X	X	X	

\_\_\_\_\_  
Capitán

\_\_\_\_\_  
Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

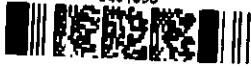
FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



182  
 256

**5.16.6 Lista de Verificación en Caso de Falla Eléctrica**

<b>Pérdida de los Suministros de Energía (Incluyendo el Suministro de Energía de Emergencia)</b>					
<b>Medidas</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
1	Detener las Operaciones de Carga	X			
2	Informar al Capitán	X	X	X	X
3	Informar al Terminal	X			
4	Evaluar la situación (teniendo en cuenta el pronóstico del tiempo en las próximas horas, la proximidad a la costa, las embarcaciones) con el fin de determinar la necesidad de ayuda externa (remolcadores)	X	X	X	X
5	Analizar - Si se tiran anclas (dentro de los límites del puerto lo más probable es que se nos solicite tener un remolcador en Stand -by)	X	X	X	
6	Izar / exhibir señales: Sin gobierno / señales sonoras, según corresponda		X	X	X
7	Usar la radio de emergencia para transmitir una advertencia a las embarcaciones en las inmediaciones. Avisar según sea necesario a las Autoridades locales (Por ej. VTIS si se encuentran en el estrecho de Singapur)	X	X	X	X
8	Analizar - Si se solicita la ayuda de un remolcador		X	X	X
9	Registrar en la bitácora todas las acciones ejecutadas		X	X	X
10	Recuperar DATA de 12 horas del VDR / S-VDR		X	X	X
<b>Cuando se haya Restaurado la Energía</b>					
<b>Medidas</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
11	Cancelar las advertencias a las embarcaciones que están en las inmediaciones	X	X	X	X
12	Revisar el Giroscopio y los dispositivos del sistema de gobierno	X	X	X	X
13	Revisar los equipos de navegación	X	X	X	X
14	Revisar las máquinas	X	X	X	X
15	Revisar los equipos de carga	X	X	X	X
16	Revisar todas las alarmas	X	X	X	X
17	Cuando se restaure la energía, cancelar los mensajes de alarmas que se transmitieron	X	X	X	X
18	Cancelar la ayuda externa - en caso de que se requiera (remolcadores)	X	X	X	X
19	Informar a todas las partes involucradas	X	X	X	X

\_\_\_\_\_  
 Capitán

\_\_\_\_\_  
 Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE  
Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**  
Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.  
A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



184

**5.16.7 Lista de Verificación en Caso de Falla en el Poder de Propulsión**  
**FALLA EN EL PODER DE PROPULSIÓN**

257

Falla / Daño en Falla de la Máquina Principal		T	P	C	S	Comentarios
1	Informar al Capitán		X	X	X	
2	Cambiar a gobierno manual		X	X	X	
3	Usar el timón (propulsor de proa) para obtener la mejor ventaja - para dirigirse a un área segura.		X	X	X	
4	Graficar (plotear) la posición, colocar vigías adicionales, Analizar el estado del tiempo, calcular la deriva		X	X	X	
5	Izar / exhibir: la señal de "Sin Gobierno" (NUC)		X	X	X	
6	Prepararse para anclar si se está en aguas superficiales		X	X	X	
7	transmitir advertencias a las embarcaciones en las inmediaciones. Avisar a VTIS / Autoridades Portuarias		X	X	X	
8	Analizar - Si se requiere la ayuda de remolcadores. Prepararse Para utilizar remolques de emergencia, si se requieren.		X	X	X	
9	Actualizar entradas (inputs) dinámicas de AIS		X	X	X	
10	Informar a SMPL, Autoridades Locales, Agente, Compañías de Aseguradores / P&I,		X	X	X	
11	Analizar - si se suspende el atraque / se abandona el sitio de Atraque / se abandona el puerto.		X	X	X	
12	Registrar en la bitácora todas las acciones ejecutadas		X	X	X	
13	Recuperar DATA de 12 horas del VDR / S-VDR		X	X	X	

\_\_\_\_\_  
Capitán

\_\_\_\_\_  
Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*

FABIOLA GARCES DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella  
A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



5.16.8 Lista de Verificación en Caso de Falla del Sistema de Gobierno

258

Falla de Gobierno

Medidas	T	P	C	S	Comentarios
1 Informar al Capitán y al Ingeniero de Turno Detener las Operaciones de Carga		X	X	X	
2 Intentar con otros medios disponibles - Cambiar a bombas en stand-by. Cambiar a modo de No - Monitoreo (NFU)		X	X	X	
3 Implementar acciones para alejar al buque de peligros		X	X	X	
3 El ingeniero deberá informar al Puente de Mando de inmediato los resultados de la revisión inicial con el fin de que se ejecuten acciones correspondientes		X	X	X	
4 Si se tiene que utilizar el sistema de gobierno de emergencia (una sola bomba funcionando únicamente) recordar las limitaciones en relación con la velocidad	X	X	X		
5 Colocar vigías adicionales, si se considera necesario		X	X	X	
6 Si hay falla total del sistema de gobierno, ver pasos 8 - 12		X	X	X	
7 Izar / exhibir: la señal de "Sin Gobierno" (NUC)		X	X	X	
8 Reducir velocidad o parar máquinas		X	X	X	
9 Prepararse para anclar si se está en aguas superficiales		X	X	X	
10 Alertar a las embarcaciones que estén en las inmediaciones, informar a VTIS / puerto		X	X	X	
11 Actualizar entradas (inputs) dinámicas de AIS		X	X	X	
12 Solicitar ayuda de remolcadores en caso de que se requiera		X	X	X	
13 Analizar - si se suspende el atraque / se abandona el sitio de atraque / se abandona el puerto.		X	X		
14 Cuando se supere la falla en los sistemas de gobierno, cancelar los mensajes de alarmas que se transmitieron	X	X	X	X	
15 Registrar en la bitácora todas las acciones ejecutadas	X	X	X	X	
16 Recuperar DATA de 12 horas del VDR / S-VDR		X	X	X	

Capitán

Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



### 5.16.9 Hombre Al Agua

259

#### Acciones Inmediatas

Medidas		T	P	C	S	Comentarios
1	El testigo de la caída deberá soltar inmediatamente una boya con señal luminosa y señal de bengala / humo. Si es durante un día con sol, deberá tirar por la borda objetos flotantes que puedan ayudar a indicar la posición. Activar el sistema de posicionamiento de GPS hombre al agua ( en caso de que esté disponible)	X	X	X	X	
2	Informar al puente de mando y al Capitán, de qué lado cayó la persona Al agua		X	X	X	
3	Iniciar giro Williamson (Cuando se esté entrando o saliendo del Puerto - solo si es posible): - Girar totalmente la caña del timón. Virar la popa (hélice) lejos hombre que cayó al agua. Continuar el giro hasta que se cambie el curso, según lo indicado en el diagrama de giros Williamson para la embarcación específica. - Después girar totalmente la caña del timón hacia el lado opuesto hasta que el buque siga un curso opuesto al curso original.		X	X	X	
4	Activar la Alarma de Emergencia General.	X	X	X	X	
5	Informar a la Sala de Máquinas de lo ocurrido y posibles maniobras		X	X	X	
6	Verificar la posición del barco, informar de la posición al Operador del GMDSS		X	X	X	
7	Alertar a las embarcaciones que estén en las inmediaciones,	X	X	X	X	
8	Difundir el Mensaje de Alerta de Hombre al Agua	X	X	X	X	
9	Usar vigías adicionales posicionados para mantener en su visual a la persona / bengala / marcación		X	X	X	
10	Preparar un bote salvavidas o el Bote de Rescate, en caso de que haya, para recoger a la persona que cayó al agua. Asegurarse de que el bote esté equipado con radio VHF para su comunicación con el puente	X	X	X	X	
11	Sonar la alarma de tres pitazos largos de manera repetida		X	X	X	
12	Informar, según sea necesario, a AMVER / AUSEP, SMPL, etc.	X	X	X	X	
13	Registrar en la bitácora todas las acciones que se hayan Ejecutado. Recuperar DATA de 12 horas del VDR / S-VDR.	X	X	X		
14	Anotar la temperatura del agua del mar y analizar las posibilidades de supervivencia. Preparar tratamiento cuando el sobreviviente sea rescatado.	X	X	X	X	
Nota: Consultar también al IAMSAR						

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



Desaparecido Después de Cierta Período de Tiempo						
Medidas	T	P	C	S	Comentarios	
15	Siga los pasos descritos en la Sección "Acciones Inmediatas", según se considere apropiado	X	X	X	X	
16	Usar un elemento de flotación como boya de demarcación y como límite para la búsqueda	X	X	X	X	
17	Iniciar giro Williamson y proceder a un curso opuesto al curso original a partir de la demarcación de la boya	X	X	X	X	
18	Averiguar cuándo la persona desaparecida fue vista por última vez y calcular la posición del buque en ese momento. Esa posición será la posición cero. La persona desaparecida deberá estar entre la posición cero y la boya de demarcación		X	X	X	
19	Analizar - la corriente y las condiciones de viento / mar entre los dos puntos para calcular la dirección hacia la cual una persona podría ir a la deriva y alejarse de la línea del curso		X	X	X	
20	Consultar el manual de IAMSAR para determinar el patrón de búsqueda que sea más adecuado.		X	X	X	
Rescatado						
Medidas	T	P	C	S	Comentarios	
21	Compartir la información, cancelar la alerta de hombre al agua	X	X	X	X	
22	Dar un reporte actualizado a aquellos a los que se les informó Sobre el incidente	X	X	X	X	
23	Suministrar el tratamiento requerido a la persona rescatada	X	X	X	X	

\_\_\_\_\_  
Capitán

\_\_\_\_\_  
Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401820



5.16.10 Lista de Verificación en Caso de Escape de Gas (Buques Cisterna)

261

ESCAPE DE GAS		T	P	C	S	Comentarios
Medidas						
1	Activar la alarma, notificar al Puente de Mando / Sala de Control / Sala de Máquinas	X	X	X	X	
2	Reunir a los Grupos de Emergencia / Apoyo	X	X	X	X	
3	Informar al Capitán	X	X	X	X	
4	Evacuar del sitio a todo el personal que no sea necesario	X	X	X	X	
5	Determinar la naturaleza del gas o de los vapores tóxicos - usar un explosímetro y tubos para la detección de gases tóxicos	X	X	X	X	
6	Revisar las hojas con la información de seguridad de la carga					
7	Determinar la ubicación del gas / vapores tóxicos	X	X	X	X	
8	Usar Equipo de Respiración (BA) - Cerrar todas las puertas / Venteos dentro y alrededor de los alojamientos y bodegas. Emplear circulación interna.	X	X	X	X	
9	Aislar la ubicación del gas / vapores tóxicos	X	X	X	X	
10	Preparar los equipos para la extinción de incendios	X	X	X	X	
11	Suspender todas las operaciones de carga y las operaciones de Bunker	X	X	X	X	
12	Organizar la liberación de gases / venteo o inertización si la localización es en un espacio cerrado	X	X	X	X	
13	Verificar si todos los otros espacios cerrados tienen fugas similares de gases o de vapores - Todo el personal involucrado en la identificación de la fuente de gases o vapores tóxicos deberá utilizar ropa de seguridad para su protección personal	X	X	X	X	
14	Rescatar al personal atrapado (si los hubiera) y proceder a proporcionarles los primeros auxilios, si fuera necesario.	X	X	X	X	

Capitán

Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

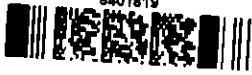
Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada.

15/Jul/2019 02:55 PM



**5.16.11 Lista de Verificación en Caso de Lesiones**

<b>Accidente en el Lugar de Trabajo</b>						
<b>Medidas</b>	<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>	
1	Iniciar "Tratamiento de Primeros Auxilios en casos Severos". No mueva al paciente a menos que sea absolutamente necesario	X	X	X	X	
2	Pedir ayuda a otros miembros de la tripulación	X	X	X	X	
3	Informar al Capitán	X	X	X	X	
4	Analizar - Proporcionar tratamiento a bordo o si es necesario Asesoría Médica de profesionales. Consulte también la Lista de Almirantazgo de Señales de Radio Vol 1: Asesoría Médica por Radio / Manual MAS	X	X	X	X	
5	En caso de que se requiera asesoría médica, preparar la siguiente información durante el establecimiento del contacto	X	X	X	X	
	- Edad y Sexo del Paciente					
	- Frecuencia de la Respiración					
	- Presión sanguínea y pulso					
	- Descripción de los síntomas de la lesión					
- Qué tratamiento se inició a bordo?						
- Preparar una lista de las medicinas en inglés						
6.	Tenga la siguiente información disponible y a la mano en caso de que se requiera:	X	X	X	X	
	- Nombre del Buque, indicativo de la llamada, propietarios de la bandera					
	- Posición del buque, curso, velocidad, Tiempo Aproximado de Llegada (ETA) al primer puerto programado, distancia / hora al puerto más cercano (puerto de refugio)					
	- Condiciones climáticas, dirección y fuerza del viento, altura del mar y de las olas, visibilidad					
- Posibilidades de rescate en helicóptero para recoger al paciente						
7	En caso de que se requiera asistencia de un helicóptero, se deberá contactar al centro de rescate más cercano	X	X	X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A peticion de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



Medidas		T	P	C	S	Comentarios
8	AMVER puede tener ayuda disponible a partir de la solicitud realizada desde un centro de rescate. AMVER tiene muy buena información de toda la navegación que se produce en las inmediaciones. Posiblemente un crucero que esté en las inmediaciones tenga un doctor a bordo.	X	X	X	X	263
9	Los paramédicos de EE UU pueden estar disponibles para las embarcaciones a través de un centro de rescate en los EE. UU. Los paramédicos darán instrucciones de cómo van a llegar a bordo	X	X	X	X	
10	Informar sobre el estado de bandera, según se requiera	X	X	X	X	
<b>Primeros Auxilios en Caso de Lesiones Severas</b>						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
11	Observar el tipo de lesión sufrida, por ej. Ahogamiento, choque eléctrico, envenenamiento por gas, sofocación o lesiones ocasionadas por una caída.	X	X	X	X	
12	Asegure el área, por ejemplo: desconecte la principal fuente de energía en caso de un choque eléctrico, asegure el área en caso de una caída. Pida ayuda.	X	X	X	X	
13	Revise al paciente para verificar si está consciente.	X	X	X	X	
14	Revise al paciente para verificar si está respirando. Si respira pero está inconsciente, colóquelo en posición de recuperación	X	X	X	X	
15	Si el paciente no está respirando, chequee su pulso.	X	X	X	X	
16	Si el paciente no está respirando pero tiene pulso, despeje las vías respiratorias y comience a suministrar respiración artificial de manera inmediata.	X	X	X	X	
17	Si el paciente no está respirando y no tiene pulso, comience la reanimación cardio - pulmonar (CPR) de manera inmediata.	X	X	X	X	
18	Lo ideal es que las medidas 6 - 8 sean practicadas por una Persona Proveedora de Primeros Auxilios. Las instrucciones anteriores son solo una guía y no deberán reemplazar el entrenamiento formal de Primeros Auxilios	X	X	X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/JUL/2019 02:55 PM

8401846



<b>Muerte - Aspectos Generales</b>						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
19	Informar a la Compañía / a las Autoridades Locales / A la Agencia	X	X	X	X	264
20	Registrar toda la información relevante en la Bitácora	X	X	X	X	
21	Guardar el cuerpo en un lugar frío (que no esté a menos de 0.5 Grados C	X	X	X	X	
22	Tener en cuenta - Las precauciones necesarias de acuerdo con la religión de la persona fallecida	X	X	X	X	
23	Realizar el inventario de los efectos personales con la presencia de testigos	X	X	X	X	
24	Se debe obtener un certificado de defunción cuando el buque llegue al puerto	X	X	X	X	
25	Diligenciar el documento de estado de bandera según se Requiera	X	X	X	X	
<b>Muerte - Objetos Personales</b>						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
26	El Capitán deberá organizar que un testigo presencie la elaboración que se haga de todos los objetos personales de la persona fallecida	X	X	X	X	

\_\_\_\_\_  
 Capitán

\_\_\_\_\_  
 Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



**5.16.12 Lista de Verificación en Caso de Accidente de Helicóptero**

Medidas	T	P	C	S	Comentarios
1 Activar la alarma		X	X		
2 Reunir al personal, preparar los equipos de rescate y para las Operaciones de contra - incendio		X	X		
3 Alterar el curso, reducir la velocidad de la navegación		X	X		
4 Cortar la energía del helicóptero si se puede identificar el interruptor rápidamente y este está accesible		X	X		
5 Rescatar / Prestar ayuda al persona herido		X	X		
6 Preparar el sistema de contra - incendio fijo con espuma , si se cuenta con este.		X	X		
7 Evaluar los peligros - Incendio, contaminación con hidrocarburos, daños estructurales		X	X		
8 Evaluar los daños		X	X		
9 Preparar los botes salvavidas		X	X		
10 Mantener los registros actualizados		X	X		

\_\_\_\_\_  
Capitán

\_\_\_\_\_  
Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



**5.16.13 Lista de Verificación en Caso de Fallas en la Navegación**

Fallas de Maniobras o en la Navegación						
Fallas en el Control del Puente de Mando / Telégrafo de la Máquina						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
1	En coordinación con el ingeniero de turno, cambiar a Control de la Sala de Máquinas		X	X	X	
2	Informar al Capitán		X	X	X	
3	Usar el telégrafo de emergencia		X	X	X	
4	La sala de máquinas debe estar atendida durante cualquier falla en el control del puente de mando		X	X	X	
5	Analizar – Si se suspende el atraque / la salida del muelle o la salida / arribo al puerto		X	X		
Fallas en el Girocompás						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
1	Si el girocompás presenta fallas, en caso de contar con un segundo girocompás está disponible, proceder a activarlo. Si no se cuenta con un girocompás de repuesto, ver pasos 3 - 9		X	X	X	
2	Si ambos girocompases (cuando haya dos disponibles) han fallado, ver pasos 3 -9		X	X	X	
3	Cambiar a navegación manual y operar el buque usando la brújula magnética, teniendo en cuenta la corrección que debe ser aplicada		X	X	X	
4	Informar al Capitán		X	X	X	
5	Ingresar la dirección / orientación en ambos radares manualmente		X	X	X	
6	Tener presente que la dirección puede afectar otras ayudas para la navegación y las Comunicaciones Satelitales		X	X	X	
7	Si el GPS que está funcionando continúa monitoreando el Rumbo con el fin de ajustar el rumbo con la brújula magnética		X	X	X	
8	Reducir la velocidad si se considera necesario		X	X	X	
9	Navegar usando puntos de referencia geográfica, particularmente si se encuentran en las cercanías del puerto		X			

\_\_\_\_\_  
 Capitán

\_\_\_\_\_  
 Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaría por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



**5.16.14 Lista de Verificación en Caso de Rescate de Espacios Cerrados**

Tripulación Atrapada en una Área Confinada o en un Tanque					
Medidas	T	P	C	S	Comentarios
1			X	X	
2			X	X	
3			X	X	
4			X	X	
5			X	X	
6			X	X	
7			X	X	
8			X	X	
9			X	X	
10			X	X	
11			X	X	
12			X	X	
13			X	X	
14	X	X	X	X	

Capitán

Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GÁRCES DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia.

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la  
registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



**5.16.15 Lista de Verificación en Caso de Daños Severos Causados por el Mal Tiempo**

Tripulación Atrapada en una Área Confinada o en un Tanque					
Medidas	T	P	C	S	Comentarios
1			X	X	
2			X	X	
3			X	X	
4			X	X	
5			X	X	
6			X	X	
7			X	X	
8			X	X	
9			X	X	
10			X	X	
11			X	X	

Capitán

Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde  
registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



5.16.16 Terremoto / Tsunami

Medidas	T	P	C	S	Comentarios
1 Activar la alarma	X				
2 Suspender todas las operaciones de carga y las operaciones de Bunker	X				
3 Obedecer las instrucciones del terminal y acordar el procedimiento	X				
4 Monitorear las amarras, las mangueras de carga para detectar daños	X				
5 Evaluar los pasadizos, los portales para detectar daños					
6 Preparar ME, equipos del Puente de Mando, equipos de Amarras para la evacuación de emergencia del muelle	X				
7 Llamar a los remolques para que brinden ayuda, si es necesario	X				
8 Mantener los registros actualizados	X				
9 Obtener permiso del terminal y de Capitanía de Puerto antes del zarpe	X				
10 Notificar a SMPL y a todas las partes interesadas	X				
11 Si el terminal lo solicita, reiniciar las operaciones de carga, Revisar nuevamente la lista de verificación con el personal de tierra	X				

\_\_\_\_\_  
Capitán

\_\_\_\_\_  
Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



196  
 270

**5.16.17 Lista de Verificación en Caso de Salvamento  
 SALVAMENTO**

En aquellas condiciones en la que existe peligro, el Capitán deberá decidir si, con base en la información y los hechos disponibles en ese momento, se requiere ayuda para salvamento o si la situación puede ser estabilizada utilizando propios recursos del buque.

El Capitán tiene la autoridad de implementar cualquier acción que sea necesaria para salvaguardar al personal, proteger al medio ambiente y a la propiedad sin referencia a un tercero. Debe tenerse en cuenta que es preferible reaccionar de manera exagerada hacia el lado de la seguridad y la prevención de la contaminación que retardar una acción con la esperanza de que la situación puede mejorar. Se debe asumir que la situación no va a mejorar.

Se recomienda consultar también el documento Titulado Peligro en el Mar y Salvamento una guía para los Capitanes (“*Peril at Sea and Salvage – a Guide for Masters*”) además de otros estándares y publicaciones relevantes que estén disponibles.

Medidas		T	P	C	S	Comentarios
	Fijar hora y posición					
1	Como mínimo, se deberá tener en cuenta lo siguiente cuando se evalúe la situación:					
	- Seguridad del personal					
	- El Estado del Tiempo y las Condiciones del Mar					
	- La naturaleza del lecho marino y la línea costera					
	- Disponibilidad de ayuda					
	- Riesgo de que el buque sufra más daños					
	- Amenaza de contaminación					
	- Proximidad de la costa o aguas con bancos de arena			X	X	
	- Corrientes y mareas					
	- Potencial para un fondeado seguro					
	- Daños sufridos ya por el buque					
	- Prospecto de mantener comunicación					
	- Mano de obra y materiales requeridos					
- Toma de fotografías						
2	Si se ha tomado la decisión de solicitar ayuda, se debe actuar de Manera inmediata para contactar a los recursos disponibles utilizando el medio más expedito que se tenga a disposición. El Capitán deberá utilizar el Equipo de Crisis SMPL de manera extensa (consultar el Plan de Contingencia para Accidentes de Buques), lo mismo que cualquier tercero disponible (Consultar la Lista de Contactos del Estado Costero (“ <i>List of Coastal State Contacts</i> ”) en el documento titulado “Plan de Emergencia por Contaminación con Hidrocarburos Causada por Buques (“ <i>Shipboard Oil Pollution Emergency Plan</i> ”).			X	X	
3	Si se requiere ayuda de terceros el documento que más se utiliza es					

Traducido por / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*

FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A peticion de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



	el Formato Abierto de Lloyd's ("Lloyd's Open Form") y se deberá llegar a un acuerdo al respecto con el fin de evitar cualquier atraso en relación con la ayuda que se pueda conseguir. Las negociaciones para contratar el salvamento no deberán atrasar por ningún motivo la participación de los que participen en el salvamento.			X	X	271
4	Prepararse para recibir ayuda del buque de salvamento con el fin de reducir la pérdida de tiempo. Las preparaciones dependerán de las circunstancias. la seguridad del personal y la protección del medio ambiente deberán ser factores decisivos en la escogencia de las acciones.			X	X	
5	Comunicar a quién vaya ejecutar el salvamento toda la información relevante relacionada con detalles del buque, la descripción de la situación, el tipo de peligro o emergencia, el equipo con que se cuenta a bordo para la contaminación con hidrocarburos etcétera.			X	X	
6	Durante toda la operación, el Capitán deberá evaluar de manera constante la situación en relación con:			X	X	
	- La seguridad del personal					
	- La protección del medio ambiente					
	- La estabilidad del buque teniendo en cuenta:					
	- La transferencia de carga / bunkers					
	- Inundación controlada					
	- Arrojar carga por la borda					
	- Fatigas y estabilidad					
	- Comunicaciones a bordo					
	- Comunicaciones con las fuentes externas de ayuda					
- Notificaciones obligatorias						
	- Mensajes de los asesores ( de seguridad)					
	- Reportes de Siniestros					
<b>Remolque / Ayuda de Otras Embarcaciones</b>						
<b>Medidas</b>		<b>T</b>	<b>P</b>	<b>C</b>	<b>S</b>	<b>Comentarios</b>
1	Prepararse para recibir ayuda de un buque de salvamento con el fin de reducir los costos y la pérdida de tiempo. Las preparaciones dependerán de las circunstancias.			X	X	
2	Contactar a SMPL si se requiere una mayor asesoría			X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garces de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

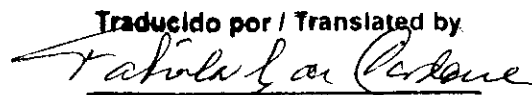
A peticion de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



3	La seguridad del complemento y la embarcación deberán ser un factor decisivo en la escogencia de las acciones. Cuando el buque esté en un estado de peligro, es posible que el Capitán tenga que tomar decisiones por sí solo. Él está obligado y tiene el derecho de firmar el Formato Abierto de Lloyd's ("Lloyd's Open Form")			X	X	272
4	Proporcionar al buque de salvamento toda la información relevante relacionada con el nombre del buque, el puerto de matrícula, el indicativo de llamada, el tonelaje, el tipo de buque, la posición, la descripción de la situación, el tipo de peligro o problema, la contaminación con hidrocarburo, el equipo que se tiene a bordo, etc.			X	X	
5	Si es necesario remolque, la Compañía deberá ser notificada de manera inmediata de tal manera que se pueda obtener el seguro de casco y el acuerdo del cargador. En caso de que no haya peligro para la vida de las personas, se deberá obtener la aprobación de la Compañía, de los cargadores y del seguro de casco antes de que se pueda iniciar la operación de remolque.			X	X	
6	Preparar una lista de los equipos disponibles para el remolque. La longitud, el diámetro, la resistencia del cable de la aseguradora (en caso de que exista), otros cables pesados y estachas, cadenas de anclaje; las dimensiones y carga de trabajo seguro, de los grilletes de remolque a bordo, junto con todos los otros posibles equipos disponibles para el remolque			X	X	
7	Tener presente que existe una obligación no calificada para ayudar a personas en peligro. Sin embargo no hay una obligación de este tipo para que un Capitán ayude en el salvamento de un barco o de su carga incluyendo el remolque.			X	X	

\_\_\_\_\_  
 Capitán

\_\_\_\_\_  
 Oficial de Guarda

Traducido por / Translated by  
  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento correspondiente a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

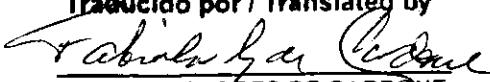
8401837



**5.16.18 Lista de Verificación en Caso de Búsqueda y Rescate**

**Acciones Iniciales**

Medidas		T	P	C	S	Comentarios
1	Después de recibir el mensaje de llamado de auxilio de una embarcación, inicie de inmediato el contacto con la estación de radio costera más cercana y repita el mensaje de auxilio recibido en caso de que la estación aún no tenga conocimiento sobre el hecho			X	X	
2	Informe a la estación de radio costera el nombre de su buque, el indicativo de la señal de llamada, su posición, velocidad y confirme que usted se está dirigiendo a la posición del llamado de solicitud de auxilio.			X	X	
3	Solicite información sobre el buque / las personas que están en peligro			X	X	
4	Escuche las frecuencias de emergencia			X	X	
5	La estación de radio costera le informará si su ayuda es necesaria. En caso de que no necesiten de su ayuda, proceda hacia su destino original. Redacte un reporte a la Compañía sobre la extensión y medios de la búsqueda y las acciones de rescate.			X	X	
6	Antes de llegar al área de búsqueda o el área donde existe de socorro, organice a su tripulación en grupos e integre una estructura de vigías que observen continuamente desde diferentes puestos. Mantenga una observación continua sobre el radar. Mantenga el ME listo para su utilización.			X	X	
7	Analizar - El tipo de métodos de rescate que pueden ser utilizados bajo las condiciones prevalentes. Prepararse para rescatar sobrevivientes que estén en el agua.			X	X	
8	Recoger restos de naufragio para su identificación si el tiempo lo permite			X	X	
<b>Rescate de Sobrevivientes - Aspectos Generales</b>						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
9	Analizar - Las condiciones existentes pueden hacer que las operaciones de rescate sean peligrosas. Podría ser aconsejable esperar hasta que las condiciones climáticas hayan mejorado o hasta que amanezca, por ejemplo.			X	X	X
10	Investigar si hay disponibles embarcaciones de rescate adecuadas.			X	X	X

Traducido por / Translated by  
  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia



**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



Medidas		T	P	C	S	Comentarios
11	Si es posible, establecer comunicación con los sobrevivientes con el fin de obtener información sobre su condición y sobre las circunstancias		X	X	X	274
12	Durante todas las operaciones de rescate, los rescatistas deberán usar chalecos salvavidas por razones obvias		X	X	X	
13	Consultar también la publicación IMO de IAMSAR relacionada con los patrones de búsqueda y alerta a las autoridades y a las estaciones de radio		X	X	X	
14	Es conveniente tener en cuenta los peligros de usar combustibles como el Fuel oil en bolsas de aceite para calmar las aguas turbulentas ya que estos aceites generan peligros tóxicos para los sobrevivientes y los rescatistas, especialmente si el hidrocarburo entra en los pulmones. El uso de aceites para la lubricación o los aceites para derrame reducirán el peligro de envenenamiento, sin embargo los aceites vegetales o los aceites de pescado no son venenosos.		X	X	X	
15	Reportar todo lo que ocurra a SMPL, MRCC, a los Propietarios		X	X	X	
<b>Rescate de Naufragios</b>						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
16	Si las condiciones lo permiten, intente realizar la transferencia directa de sobrevivientes del naufragio por medio del bote de rescate o el bote salvavidas de su embarcación.		X	X	X	
17	Revise los alrededores en caso de que haya restos del naufragio flotando a la deriva que puedan poner en peligro la operación.		X	X	X	
18	Analizar - el uso de aceite para calmar las aguas turbulentas, ya sea a barlovento del naufragio o a sotavento, para que el naufragio pueda deslizarse en la mancha de aceite		X	X	X	
19	Analizar - la posición de su buque para darle a la embarcación de rescate cierto grado de protección.		X	X	X	
20	El lanzamiento de un bote salvavidas en alta mar requiere de un alto grado de pericia marinera y solo el personal más experimentado debe intentar realizar ese ejercicio. El lanzamiento es el más favorable cuando el barco tiene viento y mar a pocos grados de la proa.		X	X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaría por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



Medidas		T	P	C	S	Comentarios
21	Si las condiciones son demasiado difíciles, considere usar un lanzador de cuerdas para arrojar una buena amarra o una cuerda de remolque en el naufragio. Traiga una segunda línea que se pueda usar para enviar y regresar una balsa salvavidas de ida y vuelta entre el barco y el naufragio.		X	X	X	275
22	Si no es posible disparar una línea sobre el naufragio, hay que considerar remolcar una balsa desde su buque y dejar que la balsa derive hacia el naufragio maniobrando su buque en una posición adecuada. La línea de remolque debe amarrarse rápido <b>alrededor</b> de la balsa ya que es posible que no resista las tensiones.		X	X	X	
<b>Rescate desde Embarcaciones de Supervivencia</b>						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
23	Considere el uso de aceite para calmar las aguas		X	X	X	
24º	Prepare el recibo a bordo de su buque de los sobrevivientes que se encuentren en una embarcación de supervivencia. No espere ninguna colaboración por parte de los sobrevivientes ya que ellos probablemente están cansados y tienen náuseas		X	X	X	
25	Extender una línea de barco desde la proa hacia la popa para mantener la embarcación en posición. Se deben colgar redes por el lado. Una balsa puede ser utilizada como plataforma. Se deben colocar tripulantes con boyas y líneas de vida para ayudar a los sobrevivientes que podrían caer al mar durante el traslado.		X	X	X	
26	Algunos de los tripulantes del buque deberán estar preparados para abordar la embarcación de supervivencia con el fin de ayudar a los sobrevivientes		X	X	X	
<b>Rescate de Sobrevivientes que están en el Mar</b>						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
27	Los sobrevivientes que están en el mar deben considerarse en peligro inminente. Se requiere realizar su rescate lo más rápido posible.		X	X	X	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Res. 2495  
 Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A peticion de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401834



Medidas		T	P	C	S	Comentarios
28	Todos los sobrevivientes deben ser arrastrados fuera del mar <b>en una posición horizontal</b> para evitar los efectos fatales del impacto de la pérdida de presión del agua contra el cuerpo cuando el cuerpo se saca del mar en una posición vertical. Si es posible, extienda una red debajo del sobreviviente y hágalo rotar horizontalmente fuera del mar sobre la barandilla del bote de rescate.		X	X	X	276
29	Los rescatistas, que saltan al mar para ayudar, deberán estar asegurados con una línea y usar trajes de inmersión.		X	X	X	
30	Los sobrevivientes deben recibir el tratamiento adecuado de acuerdo con las circunstancias. Hay que ser conscientes de los peligros de la hipotermia.		X	X	X	
<b>Fin de la Acción de Rescate</b>						
Medidas		T	P	C	S	Comentarios
31	Si una embarcación de supervivencia o cualquier otra embarcación debe dejarse a la deriva después de las operaciones de rescate, se deberá notificar al centro de rescate más cercano. Se deberá proporcionar información sobre la posición, la descripción de la embarcación, las condiciones climáticas, la posible deriva, etc. junto con la información sobre los posibles transmisores de radio que están enviando automáticamente señales de socorro en el área.		X	X	X	
32	Notificar a todos los contactos anteriores cuando se hayan finalizado las operaciones de rescate y cancelar las llamadas y mensajes de socorro.		X	X	X	
33	Prepare información sobre desviaciones y envíela a SMPL		X	X	X	

\_\_\_\_\_  
Capitán

\_\_\_\_\_  
Oficial de Guarda

\_\_\_\_\_  
Capitán

\_\_\_\_\_  
Oficial de Guarda

La suscrita, **Fabiola Garcés de Cardone**, Traductora Certificada según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, por la presente certifica que esta Traducción Certificada No. 4764, consistiendo de 36 páginas es una traducción correcta y verdadera al español del documento en inglés, que he tenido a la vista. Este certificado debe considerarse un reconocimiento de la exactitud de la traducción pero no de la autenticidad del contenido del documento en el idioma original. Barranquilla, Colombia el julio 15 de 2019.

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
\_\_\_\_\_  
FABIOLA GARCES DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento correspondiente a la  
registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: CE: 20311238

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.  
A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



203

278

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS -  
DILIGENCIA DE AUDIENCIA PÚBLICA

Coveñas, Julio veintinueve (29) de Dos Mil Catorce (2014)

En la fecha y siendo las 09:00 horas se constituye el Despacho en Audiencia Pública para reanudar la celebración de la primera audiencia pública dentro de la investigación jurisdiccional que se adelanta por el Siniestro Marítimo - Contaminación con ocasión del cargue del BT EUROCHAMPION 2004 de bandera Liberiana, hechos ocurridos el día 20 de julio/2014 aproximadamente a las 20:45 horas, cuando al parecer se produjo la fuga de una parte del crudo que se encontraba dentro de las mangueras. Presentes en la diligencia el señor Capitán de Fragata ANDRES MAURICIO ZAMBRANO GARCÍA Capitán de Puerto de Coveñas, la señora Profesional en Defensa SIRLEY ISLENY GÓMEZ CARDONA asesora jurídica de la Capitanía de Puerto y la señorita ASD. ARIETH GONZALEZ ALVARINO Secretaria Sustanciadora. En éste estado de la diligencia se hicieron presentes: el señor GABRIEL REINA CORZO identificado con la cédula de ciudadanía No. 9071621 de Cartagena (Bolívar) en calidad de Piloto Práctico del BT EUROCHAMPION 2004. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Capitanejo (Santander), tengo 65 años de edad, de estado civil unión libre, de profesión u oficio Piloto Práctico Maestro, resido en Sincelejo, calle 32ª No. 14-47, Conjunto residencial Barcelona, Casa No. 14, teléfono 3157466785 correo electrónico lasmotos1@hotmail.com. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor GABRIEL REINA CORZO manifestó que rendirá la diligencia sin la asistencia de un profesional del derecho, pero en cualquier momento que lo requiera le daré el respectivo poder haciendo uso del derecho. Presente la Dra. MARÍA ELVIRA GOMEZ identificada con la cédula de ciudadanía No. 39.681.857 de Bogotá, abogada titulada y en ejercicio, portadora de la tarjeta profesional No. 57355 del C. S. de la J. Presente la Doctora ELIZABETH ROSANA SALAS JIMENEZ identificada con la cédula de ciudadanía No. 41.736.405 de Bogotá, portadora de la tarjeta profesional No. 29151 del C. S. de la J. en su calidad de apoderado del OLEDUCTO CENTRAL S. A. OCENSA. Seguidamente se hace presente el señor JUAN DIEGO COLONIA OSPINA identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.262.103 de Manizales, en calidad de gerente (e) del terminal marítimo oleoducto central S. A. OCENSA. Presente el Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.247.343 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 71000 del C. S. de la J. Presente en la diligencia el Doctor REMBERTO ALFONSO OSORIO ZAPATA identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.822.283 de Bogotá, en su calidad de apoderado sustituto de la agencia Marítima CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S. A. - CARIBBSA en adelante CARIBBSA. Igualmente se hicieron presentes el señor CN @JUAN CARLOS ROA CUBAQUE, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.133.578 expedida en Cartagena, en su condición de perito Oficial Superior en uso de buen retiro. El señor ALVARO DUARTE MENDEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.076.526 expedida en Cartagena, en su condición de perito marítimo en Navegación, Oceanografía, Salvamento y Contaminación. Presente el Dr. OLIVERIO DEL VILLAR HERNÁNDEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.334.426 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 57152 del C. S. de la J. En éste estado de la diligencia procede el señor Capitán de Puerto a manifestar a las partes que ésta es la oportunidad de aportar el escrito de que habla el artículo 37, numeral 5 del Decreto Ley 2324 de 1984,



recibiendo lo correspondiente de manos del doctor CARLOS ALBERTO ARIZA apoderado de los capitanes y armadores de los remolcadores CAREX y CAPIDALL a través del cual aporta como pruebas: 1) el permiso de operación de los remolcadores CAREX Y CAPIDALL 2) estado de hechos ocurridos del R/M CAPIDALL en relación con el incidente con el BT EUROCHAMPION 2004, 3) licencias de los capitanes de los remolcadores, 4) certificado de matrícula de los remolcadores, 5) minuta de navegación del R/M CAPIDALL, 6) certificado de bollard pull de los remolcadores y solicita la práctica de las siguientes pruebas: 1) Se decreta la declaración y representante legal o administrador del terminal portuario de OCENSA o quien haga sus veces, 2) La declaración del representante legal de la agencia marítima en Coveñas de las naves comprometidas en el siniestro de la referencia; 3) se oficie al CIOH para que informe las condiciones meteorológicas, vientos, corrientes, mareas de los días 19, 20 y 21 2014. En este estado de la diligencia el despacho manifiesta al apoderado se solicitará las condiciones para el día 19 toda vez que las correspondientes a los días 20 y 21 reposan en el expediente, 4) solicitar la terminal de OCENSA aportar los soportes del mantenimiento a la TLU a las mangueras de conexión y demás sistemas de sujeción o de amarre. En este estado de la diligencia procede el despacho a trasladar la solicitud de mencionada prueba al apoderado del terminal OCENSA quienes manifestaron se dan por enterados y procederán a dar cumplimiento. 5) solicitar a la empresa OCENSA allegar al expediente copia del reglamento técnico de operaciones del puerto. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto hace claridad que ya fue solicitada en el auto de apertura de investigación. Por su parte la DRA. MARIA ELVIRA GÓMEZ apoderada de la tripulación del BT EUROCHAMPION 2004 a través del cual aporta la siguientes: 1) VDR fue aportado durante la versión libre del capitán, aclarando que la hora es en UTC y que el software será aportado en 2 semanas, 2) copia de la licencia del capitán del buque, del primer y segundo oficial las aportara en el transcurso del día, 3) certificado IOPP, certificado de clase del BT EUROCHAMPION 2004, 4) certificado CLC en un folio ya aportado, pendiente entregar el otro folio, 5) copia de la bitácora en puerto, de máquinas, libro de campana, de cubierta, ingeniero jefe, 6) particularidades del buque y solicita la práctica de las siguientes pruebas: 1) declaración del representante legal de OCENSA, piloto práctico, loading master, capitanes de los remolcadores, director de operaciones terminal OCENSA, peri en contaminación, en este de la diligencia le señor capitán de puerto manifiesta que las pruebas solicitadas han sido decretadas por el despacho en el auto de apertura. 2) declaración de funcionarios de amarradores de CONECTAR que se encontraba a bordo en proa. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto solicita en audiencia al gerente (e) del terminal OCENSA para que aporte la lista del personal de conectores durante la maniobra para identificar quien estaba en proa y poder citarlo a la declaración, 3) declaración del director de suministro de OCENSA o quien haga su veces, ante la solicitud el señor capitán de puerto hace la claridad que a quien debe llamarse es al responsable del mantenimiento de los equipos utilizados en las operaciones del terminal marítimo de OCENSA, 4) solicitar los siguientes oficios: - al CIOH suministrar las condiciones meteorológicas de los días 19 al 21 de julio/2014, la cual ya fue decretada; - a OCENSA aporte características, certificación de la capacidad de tensión, certificado de la vida útil del cabo HAWSER; - reglamento de operaciones técnicas de operaciones la cual ya fue decretada, - descripción del sistema de seguridad del HAWSER y de las mangueras; - certificación de la vida útil de las mangueras en lo posible por el fabricante; - certificación de la fecha de adquisición de las mangueras y de la puesta en servicio de las mangueras; y de las horas del servicio de las mangueras; - última certificación de presión de las mangueras y de la prueba hidrostática de las mismas, ante lo cual procede el señor aclarar que la prueba solicitada debe ser la ficha de las característica técnicas de las mangueras por

204 200

279

el fabricante y la última prueba hidrostática, - la cedula de zafarrancho de OCENSA a efectos de emergencia del cargue, la cual es aclarada y corresponde al procedimiento de emergencia en condiciones anormales; en este estado de la diligencia el señor capitán de puerto a través de la presente audiencia pública solicita a los apoderados de OCENSA hagan llegar las pruebas solicitadas por la apoderada del buque, quienes manifestaron darse por notificados, entenderlas, no interpone recursos y procederán allegarlas. 5) Oficiar a la empresa INTERTUG allegue las siguientes pruebas: - certificado de bollard pull del remolcador, permiso de operación del remolcador, copia de bitácora del remolcador para el día de los hechos. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto procede a manifestar a la apoderada del buque que estas pruebas ya fueron aportadas por el apoderado de la empresa INTERTUG. Seguidamente fue aportado el escrito por parte del apoderado de la agencia marítima CARIBBSA, solicita pruebas testimoniales: capitán y primer oficial del buque tanque, piloto practico, perito en contaminación, capitán de los remolcadores, loading master del terminal, ante esta solicitud el señor capitán de puerto manifiesta que estas pruebas ya fueron decretadas en el auto de apertura y como documentales oficiar al CIOH aportar las condiciones meteomarinas del día 20 de julio/2014, ante esta solicitud el señor capitán de puerto manifiesta que estas pruebas ya fueron pedidas por las demás partes y por el despacho en el auto de apertura. Seguidamente el Dr. OLIVERIO DEL VILLAR como apoderado de JUAN DIEGO COLONIA presenta escrito a través del cual solicita sean citados a rendir a testimonios los señores: Fernando Flechas Hernández, Januario Barbosa y Hernán Bedoya, en este estado de la diligencia el señor capitán de puerto procede a manifestar que los testimonios pedidos serán decretados y el alcance de los testimonios será lo competente y pertinente a la investigación adelantada por ésta capitania en relación con el siniestro marítimo - contaminación. Seguidamente el señor GABRIEL REINA CORZO presentó escrito solicitando la práctica de las siguientes pruebas: - se ordenE llegar a este despacho todas aquellas consignadas en el estado de hechos del BT EUROCHAMPION 2004. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto hace claridad al señor piloto práctico manifestando que lo solicitado por él como prueba se puede evidenciar en los libros de bitácora del buque aportados por la apoderada, así como también en las declaraciones rendidas por la tripulación, pruebas documentales y de parte que reposan dentro del proceso. En este estado de la diligencia procede el despacho a recepcionar la versión libre del señor GABRIEL REINA CORZO en calidad de piloto práctico del BT EUROCHAMPION 2004, formulando el siguiente cuestionario. PREGUNTADO: Diga al despacho qué experiencia posee en el puerto de Coveñas como piloto práctico? CONTESTÓ: Mi experiencia en el puerto de Coveñas como piloto práctico es de 22 años, atendiendo buques graneleros en el puerto de Tolú y buques tanques en los terminales de ECOPETROL y OCENSA. Esta experiencia estuvo soportada para llegar a ser piloto práctico de las siguientes trayectoria: 6 años como oficial de la marina de guerra, 8 años como oficial de la marina mercante, como 3 oficial, 2 oficial, 1 oficial y capitán de la marina mercante y como piloto: en 2 categoría, 1 categoría y la última como piloto maestro hace 14 años. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, a qué hora recibió usted comunicación de que debía asistir a la maniobra del buque tanque EUROCHAMPION 2004 para su amarre a la monoboya TLU-2? e indique a qué hora lo abordó? CONTESTÓ: La información recibida a través de la agencia CARIBBSA con su representante JOSÉ ROLDAN fue recibida el 19 de julio en las horas de la tarde, el 20 de julio en las horas de la mañana fui citado para estar en el terminal a las 1200 del día y del terminal nos dirigimos en el bote ACUAVIT para abordar el BT EUROCHAMPION 2004 y abordé el mismo a las 13:06 horas. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, si antes de dar inicio de la maniobra, se llevó a cabo el intercambio de información con el capitán del BT EUROCHAMPION 2004?

En caso afirmativo, indique cual fue la información compartida? CONTESTÓ: Como ocurre normalmente inmediatamente se llega al puente de mando del buque después del saludo protocolario con el capitán y sus demás miembros de tripulación se procede a darle la información correspondiente a todos los procedimientos que se van a llevar a cabo para amarrar el buque indicándole el proceso mismo del desplazamiento hasta llegar al amarre con seguridad. La información compartida, el piloto recibe una carta que se llama LA CARTA HACIA EL PILOTO en donde están contenidas todas las características del buque, su propulsión, sus elementos para seguridad como anclas que en este caso no se utilizan, todo lo que tiene que ver con sus cabos de amarre, lo relacionado con el timón su estado, los distintos estados de potencia del buque tanto marcha adelante como marcha atrás eso en términos generales y de parte del piloto lo anotado anteriormente, la maniobra que se va hacer, la boya a la cual va quedar amarrado el buque en este caso la boya número 2, el remolcador que se utilizará como asistencia de amarre y posteriormente el mismo colocado en popa como remolcador de seguridad, para el caso de esta maniobra el remolcador denominado CAPIDAHL y el bote de asistencia de amarre y manejo de mangueras que fueron un remolcador pequeño denominado CAREX y el bote ACUAVIT. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, si durante el intercambio de información con el Capitán del BT EUROCHAMPION 2004, se contempló algún procedimiento de emergencia? En caso afirmativo, indique cuál fue? CONTESTÓ: en estos terminales se tiene la prevención de posibles aumentos en la fuerza del viento y para tal situación se establece que la maquina quede en un stand by de manera que se pueda utilizar en un mínimo tiempo de 10 minutos desde el momento que se pueda presentar la necesidad de utilizarla. Lo único que se contempla es que la maquina se pueda utilizar en el caso de emergencia. PREGUNTADO: Sírvase indicar al despacho cuál es la función de asistencia del piloto practico al capitán del buque en este tipo de maniobras? CONTESTO: La razón de la presencia del piloto practico a bordo es la de asesorar al capitán en la maniobra de amarre o en la maniobra de desamarre estas maniobras dadas por situaciones normales o por situaciones requeridas de una manera distinta a las anteriores, la permanencia del piloto a bordo es todo el tiempo que la operación de cargue lo requiera, es decir desde su amarre hasta su desamarre. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho, entendienddo que está a bordo durante toda la maniobra, qué consignas de seguridad impartió usted al capitán del BT durante su permanencia? CONTESTO: La consigna especifica que normalmente en mi caso dejo a todos los capitanes es que, en caso de que se presente una fuerza de viento mayor a 24 nudos el oficial de guardia verifique o localice al piloto para que lo entere de esta situación, es decir que el viento supere los 24 nudos de fuerza, porque el piloto normalmente dispone de un radio portátil donde está oyendo todo lo que se desarrolla en la operación, excepto cuando se encuentra en descanso. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, cuáles eran las condiciones meteorológicas reinantes en el puerto para el momento del arribo del buque tanque, e indique qué información le suministró usted al Capitán a este respecto? CONTESTÓ: En el momento de la maniobra las condiciones que reinaban en el área de maniobra eran condiciones normales, con vientos oeste, suroeste y con fuerza de alrededor de 16 nudos y cielo despejado, oleaje normal no había un oleaje distinto al normal y en esas condiciones se amarró el buque tanque. La información meteorológica es de conocimiento general pero específicamente es parte del intercambio de la información que se lleva a cabo en el puente, el viento se puede constatar a través del anemómetro. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, si usted contaba con el pronóstico del tiempo para el día de la maniobra y en caso afirmativo, de donde lo obtuvo y qué pronosticaba? Se lo enseñó al Capitán del BT EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Para el área local no teníamos pronóstico, nosotros asumimos el que está reinando en el área, lo obtenga de la

205 2014

280

experiencia diaria del comportamiento del viento. En las tardes en ésta época normalmente son vientos del oeste y hacen un giro en la noche hacia el noroeste, amanecen vientos del norte hacia el noroeste y van girando hacia el este, sureste, sur y llegan nuevamente al suroeste cuando tienen su mayor intensidad.

PREGUNTADO: Sírvase hacer un relato cronológico, de los hechos ocurridos antes, durante y después de la emergencia ocurrida durante la permanencia del BT EUROCHAMPION 2004 en la TLU-2? CONTESTÓ: Como se dijo anteriormente en uno de esos puntos estuve a bordo a las 13:06 y se inició el procedimiento para la maniobra de amarre una vez autorizada la misma por el loading master, esta autorización se dio a las 13:30 horas, el buque se amarra a las 14:30 horas, después de amarrado el buque inician el procedimiento para conectar mangueras y proceden al inicio de la carga, el cargue en este buque se inicia alrededor de las 15:48 horas, la situación de condiciones generales es normal, durante este tiempo hacia adelante normalmente paso por el puente observando las situaciones generales meteorológicas y continúan normales, normalmente de manera manuscrita y personal anoto condiciones de viento, fuerza, dirección, aproamiento del buque, colocación del remolcador en popa y posición de la boya en relación con el buque. En esos pasos de rutina por el puente pude notar a las 20:20 horas una situación normal con un aproamiento del buque en 328 grados, una fuerza del viento de 13 nudos, con una dirección de 337 aproximadamente, de lo dicho anterior también se hizo verificación de rutina de posición del remolcador de popa y de posición de boya, las cuales se encontraban en condiciones normales, permanezco en el puente como ocurre de rutina y a las 20:33 horas el loading master llega también al puente y recibe información de tierra de algún comienzo de tormenta eléctrica, en ese momento oigo que en coordinación con el primer oficial y en coordinación con personal de tierra por seguridad sobre lo que la tormenta eléctrica representaría iniciarían un proceso para parar la carga, repito este procedimiento de parar la carga cuando hay tormenta eléctrica es por seguridad en el sentido de que se pueda ocasionar algún incendio, las condiciones que mencioné anteriormente para el buque seguían iguales normales, en el momento que ellos tomaron la decisión de parar la carga 20:38 el viento empieza a disminuir, el aproamiento del buque se mantiene y la dirección del viento cambia unos 15 grados es notoria la disminución de la fuerza del viento, disminuye hasta unos 3 nudos, en ese momento se le pide al remolcador CAPI DAHL observar en su pantalla de radar las condiciones a 12 - 15 millas y reporta una nubosidad a unas 9 millas esto estamos hablando de 20:39 - 20:40, el buque mantiene todavía su aproamiento, la velocidad del viento después de haber disminuido hasta 3 nudos comienza a aumentar y su dirección empieza a cambiar, ya para ese momento el capitán del buque se encuentra en el puente y nos alistamos para atender el posible aumento del viento con su aproamiento son las 20:40 horas, un minuto después a las 20:41 el viento pasa a 44 nudos y llega a las 20:41:30 hasta 53 nudos el viento tiene una dirección que viene aproximadamente por el 120 es decir pegando por la aleta de estribor, este es un registro que queda en el VDR pero yo alcanzo a ver en el indicador del viento que la aguja alcanza a marcar hasta 60 nudos, esto origina que las personas que estamos encargadas de la maniobra del buque capitán y piloto nos dispongamos a prepararnos para una maniobra de desamarre de emergencia, la maniobra de desamarre normal o la maniobra de desamarre de emergencia no se puede llevar a cabo hasta tanto las mangueras no hayan sido desconectadas y arriadas, además una vez en el agua estar seguros de que dichas mangueras se encuentran aseguradas al remolcador para que puedan ser retiradas del costado del buque y evitar de esta manera un accidente, a partir de este momento como no era posible desamarrar observamos además que por la acción de la fuerza del viento el buque tanque se dirigía o se aproximaba peligrosamente hacia la boya, la boya es la parte más crítica de los elementos que tienen que ver con la operación de cargue, todavía no disponíamos por lo corto del tiempo de la máquina

del buque para ayudar a contrarrestar esta situación de emergencia, con el remolcador de popa CAPI DAHL y con su máquina que llegó a utilizarse hasta su máxima potencia atrás se evitó que la proa del buque colisionara contra la boya, este tiempo estamos hablando de 20:41 a 20:44 y en el minuto 20:46 la máquina del buque está disponible, con la ayuda de la máquina del buque y el remolcador con toda la potencia atrás se evitó la colisión con la boya, en la hora 20:48 reportan que el cabo de amarre del HAWSER se desconecta el buque tanque se desplaza hacia el costado de babor derivando por la acción de la fuerza del viento, el personal encargado de desconexión trabajan de la manera que pueden bajo la inclemencia de esta fuerza de viento acompañada de fuertes lluvias para desconectar mangueras, desconectado el cabo de amarre y con la deriva considerable que hacia el buque hacia el costado de babor ya observando la boya por el costado de estribor se oye que las mangueras desconectan también automáticamente, en algún momento de estos minutos lograron desconectar una de las mangueras pero dicho tramo al arriarlo o bajarlo a la superficie del agua quedó flotando, no era posible por la oscuridad, por la cantidad de agua que caía acelerada por la fuerza del viento que continuaba en el orden de los 42, 53, 48 nudos de manera constante, no era posible identificar la posición de esa manguera. Tuvimos un momento muy crítico porque teníamos remolcador asegurado y debíamos evitar que la propela pudiera originar un daño a la manguera que se encontraba flotando, una vez en un tiempo muy corto por la acción rápida del remolcador CAREX que identificó y aseguró la manguera flotando pudimos maniobrar con la máquina del buque para evitar un daño con las mangueras que estaba conectadas a la boya y un daño o accidente a la misma boya. A las 21:18 el viento empezó a disminuir y ya pudimos empezar a abandonar el área circundante hacia mangueras y boya, yo tengo que recalcar que por la efectividad del remolcador de popa y por la efectividad de los tripulantes del CAREX y por la acción de los conectores lo que pudo ser un grave accidente quedó disminuido únicamente a la desconexión automática del HAWSER y a la desconexión automática de las mangueras, de igual manera el capitán y sus oficiales coadyuvaron de una manera muy profesional a la maniobra que se realizó para evitar un accidente de mayores proporciones. El remolcador finalmente lo pudimos liberar una vez las condiciones del tiempo mejoraron a las 21:54 a partir de esa hora el buque se dirigió al área de fondeo y allí quedó fondeado a las 22:30, es posible que haya pequeños detalles en ese corto tiempo de emergencia que no haya podido ahora expresarlos pero que se pueden verificar especialmente por los datos que reposan en el VDR, tanto los que están en pantalla como alguna grabación que haya quedado de toda lo que se pueda oír en la misma, en mi concepto fue una intempestiva situación impredecible y de una gran fuerza que actuó sobre el buque que tenía en ese momento alrededor de 14 metros de franco bordo para una eslora de 274 metros, lo que se constituía dicho en términos marinos en una gran vela, por lo cual el buque derivó muy rápidamente hasta la hora indicada en que ancló el buque es lo que puedo manifestar sobre lo acontecido. Siendo las 14:34 horas el señor capitán de puerto deja claro a las partes de la necesidad de presentar el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984 en la primera o durante la primera audiencia a la cual ellos concurren, razón por la cual éste Despacho concede como plazo límite para la presentación a más tardar el día 30 de julio/2014 a las 08:00 horas. Ante lo cual los apoderados del terminal OCENSA manifiestan que: el único interés de las personas a quienes represento en la presente investigación es dejar claro que actuaron conforme a las normas y reglamentos. Sobre la base de lo anterior con el ánimo de acatar la decisión de la capitania mis poderdantes presentaran el día de mañana a las 08:00 am el documento de que trata el decreto 2324 de 1984, bajo el entendido de que ellos podrán posteriormente de manera verbal o escrita solicitar más pruebas para la investigación. Al señor capitán de puerto respetuosamente solicito aclarar el plazo máximo dentro del cual mis poderdantes podrán hacer uso del derecho a solicitar las

pruebas que mencioné anteriormente. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra la doctora ELIZABETH SALAS para manifestar que OCENSA presentará el escrito de la primera audiencia dentro del plazo señalado por el capitán de puerto y de la misma manera entiende que se podrá solicitar pruebas adicionales para la aclaración de todos los hechos de la presente investigación, coadyuvo la solicitud del apoderado de los funcionarios del terminal en el sentido de que se establezca, de acuerdo con el procedimiento el plazo dentro del cual podremos hacer uso de este derecho. En este estado de la diligencia el DR. CARLOS ARIZA solicita el uso de la palabra para manifestar que, solicito que los "funcionarios" de que habla la doctora ELIZABETH SALAS sean escuchados en su condición de tales funcionarios de OCENSA S. A. En este estado de la diligencia procede el despacho a clarificar a las partes que podrán solicitar la práctica de pruebas hasta antes del cierre de la investigación. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra el Dr. REMBERTO OSORIO ZAPATA apoderado de la agencia marítima quien manifiesta al despacho: antes de continuar con la intervención del señor piloto practico pido excusas al despacho y a los presentes toda vez que debo ausentarme y viajar inmediatamente a la ciudad de Cartagena quedando con el compromiso de firmar con posterioridad la presente acta. En este estado de la diligencia procede el despacho a continuar con la formulación de preguntas al señor PILOTO PRÁCTICO. PREGUNTADO: Para incorporar al expediente, sírvase realizar mano-alzada de su puño y letra, indique gráficamente la secuencia seguida durante la maniobra realizada? CONTESTO: Si y hago entrega al despacho de un folio que contiene un gráfico de la maniobra realizada. El despacho deja constancia que recibe en original y copia del respectivo documento y se incorpora al proceso como prueba. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, cuál era la posición, distancia y ángulo del BT EUROCHAMPION 2004 con respecto a la monoboya TLU 2, antes durante y después de la emergencia? CONTESTÓ: En el momento que deciden parar la carga o por lo menos ordenar tal situación estamos hablando alrededor de las 20:35 horas, la proa o rumbo que el buque mantenía era de 328 grados y el viento tenía una dirección de alrededor de 348 con una fuerza de alrededor de 8 nudos, la boya, el buque y el remolcador se encontraban en línea, esta es la posición normal de un tanquero en condiciones repito normales de cargue. En el evento en que empieza a aumentar la fuerza del viento y su dirección empieza a cambiar es decir a las 20:40 la proa del buque sufre un ligero cambio solo unos 3 grados llegando a 331 grados en ese momento la fuerza del viento es de 14 nudos como se explicó en alguna parte anterior a las 20:41 es decir un minuto después el viento súbitamente cambia a 44 nudos y ya se percibe que está pegando por la aleta de estribor sin embargo el aproamiento del buque tampoco tiene una variación apreciable, sólo cambia a 335 grados de posición, es decir, 7 grados con en relación con la posición inicial. De las 20:41 a las 20:42 los vientos subieron de 44 nudos hasta 53 nudos con ráfagas que oscilaban entre los 44 y 53 nudos es decir 50, 48, 42, 42, 53 hubo una oscilación de la fuerza del viento y la dirección se mantenía con la misma dirección inicial, es decir, se mantenía pegando por la aleta de estribor; de acuerdo a los datos recogidos del VDR del buque. Curiosamente pero entendidos por la forma como pegaba el viento el aproamiento del buque solo cambió 10, 12 grados es decir llegó a 340 grados. Lo que sucedió hizo que el buque por esa acción derivara hacia el costado de babor, explicado en otros términos se desplazaba de manera lateral y la boya estaba quedando por la amura de estribor. El remolcador CAPI DAHL en este corto periodo de tiempo mantenía un aumento en su fuerza de potencia con maquina atrás, con el fin de evitar que al mismo tiempo que había deriva lateral, también tenía un desplazamiento longitudinal que se traducía en acercamiento a la boya. Para evitar que se presentara una colisión de la parte de proa del buque contra la boya, la cual estuvo según reporte de algún tripulante o conector estuvo a 10 metros, se utilizó la máxima potencia del remolcador, es decir, se le orientó a su capitán para

que llevara toda la maquina atrás. En una grabación del buque VDR este tiempo es de las 20:44 minutos. Por fortuna la máquina del buque entra en servicio a las 20:46 y con ella dando algunas ordenes de maquina atrás y estando el remolcador también con toda máquina atrás logramos evitar que el buque tanque se aproximara y colisionara con la boya. Posteriormente cuando el peligro de aproximación y colisión hacia la boya termina y presumiblemente por efectos de la deriva lateral el cabo de amarre se desconecta de manera automática, es decir, llegó al punto de máximo esfuerzo por su propio diseño. La acción inmediata una vez desconectado este cabo de amarre se centró en dos cosas, seguir evitando colisionar con la boya con la utilización del remolcador y máquinas propias y timón del buque y por otro lado, buscando que las mangueras no tuvieran ningún daño ocasionado por el buque, objetivo que se consiguió; el buque no toca ni boya ni toca mangueras. Se recibe el reporte a las 20:53 que las mangueras han sufrido una desconexión; las mangueras en esa boya, por consulta de aspectos técnicos, disponen de un mecanismo que cuando llegan a un punto de máximo esfuerzo opera el mecanismo y las desconecta. En este periodo que he mencionado de 20:40 a 20:53 que se desconectan las mangueras, a pesar de las inclemencias del tiempo de la lluvia torrencial y las fuerzas ya mencionadas del viento, los operadores que ejecutan la conexión y desconexión de mangueras trabajan acuerdo a la información del loading master y a mi oído del radio que tengo en el puente, de la mejor manera para desconectar las mangueras del buque. Una vez desconectadas las mangueras continuamos en la maniobra con remolcador para evitar colisionar o dañar algunas de las mangueras que se encontraban a flote en el agua, objetivo que también se consiguió. Posteriormente uno de los tramos de las mangueras que fueron desconectados y echados al agua del buque quedó flotando pero por la dificultad de la no suficiente luz tuvimos algunos 2 o 3 minutos de espera para identificarlas y asegurarlas al remolcador CAREX. Concluido esta etapa y con vientos aun de 31 nudos, 40 nudos, 35 nudos nos dimos a la tarea de retirar buque y remolcador del área que constituía peligro para la boya y los tramos de manguera que estaban conectados a la boya. Este periodo de maniobra se llevó a cabo de las 20:53 más o menos, a las 21:18. A esta hora el viento empieza a bajar y posteriormente en lugar seguro retirado del área de la boya llevamos la velocidad del buque hasta 0.5 nudos para poder largar el remolcador utilizando el procedimiento normal de seguridad para tal fin. El remolcador queda libre a las 21:54 horas. Con el remolcador libre y en área fuera de peligro continuamos la maniobra para llevar el buque a área de fondeo donde queda fondeado a las 22:30 horas y prácticamente terminamos el evento de emergencia en esas condiciones. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, cuántos remolcadores utilizó para llevar a cabo la maniobra de emergencia, indicando las instrucciones y órdenes impartidas a cada uno para prestar la asistencia requerida? CONTESTÓ: El único remolcador con el cual se tiene una acción directa para la maniobra es el remolcador que está asegurado en la popa en este caso el remolcador CAPI DAHL, varias órdenes que se dieron que son por obvias razones verbales a través del radio en el canal 08 canal de operación que se utiliza en este terminal o boya se dan de acuerdo a la decisión que se toma en el puente coordinadas con el capitán. En este caso específico se dieron unas tres órdenes que fueron de aumento de potencia, de despacio atrás, de media atrás y de toda atrás, estas órdenes se dieron paulatinamente como respuesta al acercamiento que se reportaba por algún tripulante de cubierta en metros de acercamiento de la distancia a la boya. Los minutos fueron unos 2 o 3 que permanecemos con esa potencia del remolcador atrás y posteriormente se cambian cuando la máquina del buque como dije anteriormente estuvo disponible, la máquina del buque se utilizó con orden hasta "muy despacio atrás" por un periodo de alrededor de un minuto con estas dos fuerzas remolcador y maquina se consiguió alejar la proa del buque de la boya como punto crítico. Paradas las maquinas del buque y remolcador y una vez el cabo de amarre

desconectado de manera automática se utilizó la máquina del buque junto con el timón "todo a estribor" para hacia adelante y con órdenes de "muy despacio" y "despacio avante" para contrarrestar la deriva o desplazamiento a babor del buque y de esta manera evitar el daño a mangueras. No es posible recordar todas las pequeñas órdenes por los distintos cambios que había que tratar de hacer esquivando la posibilidad de chocar contra las mangueras y la boya. El remolcador CAREX estaba atento a misión mangueras, a cuidar de las mangueras, en un momento determinado no preciso el tiempo se pretendió que nos ayudara a contrarrestar el desplazamiento lateral del buque tanque pero manifestado por el mismo remolcador le era imposible por la posición de las mangueras que aún se encontraban conectadas, una vez desconectadas las mangueras ya el remolcador CAREX quedó comprometido con la operación relacionada con las mangueras.

PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, cómo estaba asegurado al buque el remolcador CAPIDAHL e indique si tiene conocimiento cuál era la carga de rotura de la línea de remolque? CONTESTÓ: El remolcador CAPIDAHL estaba asegurado como normalmente se hace por el centro del buque y su línea asegurado a una bita del buque, la capacidad en toneladas de tensión de la línea no la conozco, realmente en un evento de emergencia y extraordinario como este, la línea entregó su máximo esfuerzo pero no sé en medida cual sería, ese dato lo debe tener el propio remolcador. En el remolcador CAPIDAHL, el remolcador entrega su línea al buque.

PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho las características del remolcador CAPIDAHL incluyendo su bollard pull? CONTESTO: Es un remolcador de tipo azimutal, el término azimutal quiere decir que es un remolcador que gira prácticamente en su mismo puesto los 360 grados, por lo tanto es un remolcador muy versátil para estas condiciones extremas de maniobra, las demás características de bollard pull sé que está alrededor de las 75 toneladas.

PREGUNTADO: De acuerdo con lo declarado, informe al despacho si pudo evidenciar el momento de la desconexión de las mangueras y para ese momento identificar de acuerdo con la inercia del buque cual era la dirección del mismo respecto de la monoboya TLU2? CONTESTÓ: En la explicación anterior se mencionó que el buque estaba haciendo una deriva o desplazamiento lateral hacia le costado de babor, por los rumbos o aproamientos mencionados se deduce que este desplazamiento o deriva guardaba un estrecho margen en la parte del evento aproximadamente en secuencia paralela a cada movimiento, de la posición original del buque durante el evento hizo una deriva o desplazamiento paralelo al aproamiento original, las mangueras están conectadas a la izquierda del cabo de amarre, estas boyas tienen o disponen de un sistema que ronza, es decir, gira con todos los elementos que están atados a la misma. Esto le permite tanto a las mangueras como al cabo de amarre que se mantengan de manera paralela al costado del buque tanque, permanentemente están paralelas al costado del buque en este caso al costado de babor que era donde estaban conectadas, es un mecanismo de seguridad para evitar daños en las mangueras.

PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho si tiene conocimiento, en qué momento se rompió el hawser? CONTESTÓ: El hawser se rompe de acuerdo a la información de la persona que estaba informando sobre las condiciones de la boya, mangueras y cabo de amarre, a las 20:48.

PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, cuál era la posición del buque, dirección y distancia respecto a la boya, al momento en que se rompió el hawser? CONTESTÓ: el hawser se rompe como manifesté de acuerdo a la información de la grabación a las 20:48 y en ese momento la boya se encontraba en una posición de alrededor de las 3, es decir, por la amura de estribor y por supuesto si el hawser estaba todavía en condiciones normales de amarre la distancia de la proa a la boya debería estar de 50 a 60 metros por la posición de las 3, porque en condiciones normales en posición de las 12 la longitud del hawser es de 60 metros de la boya a la proa del buque.

PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, durante la ejecución de la maniobra de



emergencia cómo fue considerada y cómo se tuvo en cuenta el área vélica del BT EUROCHAMPION 2004? CONTESTO: se conoce la dirección y en ese momento se tiene información de la fuerza del viento, más la consideración de la misma como respuesta no es posible determinarla simplemente lo que se procedió hacer como dije antes fue con la ayuda del remolcador evitar lo que se estaba viendo que era un acercamiento del buque tanque a la boya. Lo que de anotar es que este fenómeno fue como se dijo anteriormente intempestivo y de una fuerza muy alta del viento, quiero dejar una nota consignada que en la escala de clasificación del viento a partir del factor 62 nudos es huracán y nosotros estuvimos a 9 nudos, en buena parte, de estar considerado un huracán. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho qué capacidad de halado se hubiere requerido para controlar el efecto ejercido por el viento, sobre el área vélica del buque tanque EUROCHAMPION 2004, durante la ocurrencia del fenómeno súbito conocido como "culo de pollo"? CONTESTÓ: Lo que se requiere como ya se ha podido analizar lo expresado anteriormente es disponer de una herramienta que permita contrarrestar la fuerza lateral que recibe el buque por el costado, en este caso de estribor que haga las veces de un mismo equipo de propela lateral o throaster, para suplir esta necesidad lo aconsejable sería tener un remolcador en proa yo calculo no inferior a unos 2000 hp en bollard pull de unos 25 o 30 toneladas, es la forma como se podría mitigar este tipo de acción de fuerza lateral. Debo anotar de manera reiterada, tal vez, que las herramientas disponibles en este evento, tal vez, se hicieron un poco menos notorias debido nuevamente a lo intempestivo de la aparición del fenómeno que no dio tiempo para ningún tipo de preparación al respecto. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho sí o no, el apoyo provisto por el remolcador, fue eficiente y eficaz en relación con las órdenes que fueron impartidas por usted y si los resultados obtenidos durante la maniobra fueron los esperados por usted como director de la misma? CONTESTO: Si con calificación de excelente. En éste estado de la diligencia a petición de las partes se suspende la diligencia y se programa continuarla el día 30 de julio a las 08:00 horas. Siendo las 08:30 horas del día treinta (30) de julio del año dos mil Catorce (2014) previa asistencia de los apoderados y las partes, se constituye el Despacho en audiencia pública para continuar con la primera audiencia pública dentro de la presente investigación. Acto seguido el señor capitán de puerto procede a recibir el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, recibiendo lo pertinente de manos de la Dra. ELIZABETH SALAS JIMENEZ apoderada de OCENSA S. A. a través del cual solicita la práctica de las siguientes pruebas: a) Se cite a declaración al señor RICARDO IZQUIERDO rendirá testimonio en relación con el funcionamiento de la monoboya y sus sistemas conexos. B) se cite a declaración a DIANA RUEDA domiciliada en la ciudad de Bogotá quien rendirá testimonio sobre el comportamiento hidráulico del crudo dentro de los sistemas de transporte y carga. Y sean aportadas las siguientes pruebas documentales: a) los informes presentados a la capitanía de puerto quedan cuenta de las acciones desplegadas por OCENSA para hacer frente al derrame de crudo y las labores de contención y limpieza, los cuales solicito se anexen al expediente. Al respecto el señor capitán de puerto manifiesta que de OCENSA ha recibido informes vía correo electrónico relacionados con la activación del plan de contingencia y de las acciones tomadas por OCENSA, el primero de ellos fue con el que se dio apertura a la investigación. mencionados informes serán aportados. b) los extractos de prensa del meridiano de Sucre del 21 de julio y el Heraldó del 22 de julio publicados los cuales informaron sobre los "vientos huracanados" que se presentaron en las horas de la noche del 20 de julio/2014 y afectaron los municipios de Coveñas y Tolú, el cual se aporta en 2 folios. c) el informe de inspectorate sobre la cantidad de crudo derramado el cual se aporta en 6 folios. Acto seguido el señor capitán de puerto manifiesta a la apoderada de OCENSA que las pruebas las considera pertinentes y por tanto decreta su práctica. Seguidamente el Dr. OLIVERIO DEL VILLAR en

208 212

283

representación de los señores JOSE MIGUEL BECERRA, FABIAN IDELFONSO VIDAL ANAYA y JORGE ELIECER QUINTERO ARDILA, presenta escrito a través del cual manifiesta reservarse el derecho a interrogar a todas aquellas personas citadas mediante auto de apertura de investigación y aquellas personas cuyos testimonios han sido decretados e igualmente se reserva el derecho a solicitar en el transcurso de la investigación las pruebas adicionales que se consideren necesarias. En este estado de la diligencia siendo las 09:08 horas el señor capitán de puerto continúa con el interrogatorio del piloto práctico. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho si tiene conocimiento, si en el terminal existe algún manual que contenga los procedimientos de emergencia correspondientes a la ruptura de la línea de amarre o "havser"? En caso afirmativo, indique quién elaboró y aprobó dicho procedimiento? CONTESTÓ: Sobre le tema no tengo un conocimiento exacto y yo solicito que se pida a OCENSA si tienen ese manual de procedimiento. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, durante el tiempo que usted ha ejercido funciones como Piloto Práctico en el Puerto de Coveñas, cuántos buques con las mismas características que las del BT EUROCHAMPION 2004 ha ingresado? Cuántos con destino a la monoboya TLU-2? CONTESTÓ: El número exacto de ese tipo de buques no lo tengo en mi cabeza son un número que puedo decir más de 20 unidades en general, no sé cuántos coinciden con la TLU2, pero podría conseguirse este dato en los archivos que reposan en la capitanía, para agregar este no es el tipo de buques de mayor tamaño que he maniobrado, este es un buque de tamaño intermedio de 274 metros de eslora y normalmente he maniobrado buques hasta de 333 metros de eslora. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, durante el tiempo que usted ha ejercido funciones como Piloto Práctico en el Puerto de Coveñas, que tan frecuentemente ha observado la ocurrencia del súbito fenómeno atmosférico conocido como "culo de pollo"? CONTESTÓ: Durante mi ejercicio como piloto práctico he notado en algunas ocasiones fenómenos parecidos pero de mucha menor intensidad para mí ha sido el único el que se nos presentó en este buque, ha sido único por la gran intensidad de la fuerza del viento, como se anotó en otros puntos anteriores. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, si la ocurrencia de estos fenómenos se presenta en una época general de laño y si eso ha sido identificado por usted u otras personas? CONTESTÓ: Yo creo que es de conocimiento general del área la ocurrencia de éste tipo de fenómenos parecidos que suelen ocurrir por lo general en la época que llamamos de invierno aun cuando no tenemos estaciones marcadas en el área, que son precisamente éstas épocas de julio a noviembre, diciembre, es la época que se considera como época de invierno en el área. Debo anotar que como la mayoría pudo haberse enterado ese mismo día el 20 de julio y con horas muy próximas a la hora de la ocurrencia de nuestra emergencia se presentaron graves daños en infraestructuras terrestres. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho sí en su experiencia como piloto en el área de Coveñas ha tenido que soportar estos fenómenos en su ejercicio como piloto a bordo de un buque tanque? CONTESTÓ: Como dije en un punto anterior, como piloto he tenido la experiencia con fenómenos parecidos pero de mucha más baja intensidad, este es el primero que se me presentó con esas características cercanas a las de huracán. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, comparándola con las anteriores oportunidades en que se ha presentado el fenómeno conocido como "culo de pollo", qué se hizo distinto durante la emergencia registrada con el buque tanque EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Hay procedimientos generales que son similares en cuanto a la maniobra en sí pero por la fuerza y la dirección del viento por obvias razones cada una de las acciones tomadas respecto a maniobra son totalmente diferentes. Por ejemplo si un viento de 30 nudos toma al buque por la proa prácticamente la acción se reduce a estar atentos mientras dicha intensidad pase y no hay lugar a ningún daño excepto tomar medida de precaución. En este estado de la diligencia y siendo las 09:30 horas se hizo presente el Doctor JOSÉ

ANTONIO FORERO FORERO identificado con la cédula de ciudadanía No. 7.457.900, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 34141 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en la ciudad de Cartagena, Plazoleta de Telecom, Edificio Comodoro, Oficina 708, Centro La Matuna, celular 3157334307, correo electrónico forjosant@gmail.com. A quien le otorga poder para representarlo en toda la investigación, a partir de este estado de la diligencia, para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica a la Doctor JOSÉ ANTONIO FORERO FORERO para que represente al capitán del BT EUROCHAMPION 2004 dentro de la presente investigación. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Fusagasuga (Cundinamarca), tengo 65 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio abogado, residente en de la ciudad de Cartagena Urbanización Mayorca, manzana A, lote 5, Barrio El Recreo. En este estado de la diligencia y siendo las 09:41 horas continua el señor capitán de puerto con el interrogatorio del señor GABRIEL REINA CORZO piloto práctico. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si ha tenido conocimiento o ha podido tener la experiencia de soportar en un fenómeno similar y de menor intensidad, la ruptura del cabo de amarre a la TLU o cabo HAWSER? CONTESTO: Si he tenido una experiencia. Hace un poco más de un año, unos días y meses, en una situación muy distinta y con una intensidad de vientos de alrededor de 30 nudos sin ninguna consecuencia distinta a la de la ruptura del cabo de amarre. En la TLU2. PREGUNTADO: De acuerdo con su criterio y experiencia como Piloto Práctico en el Golfo de Morrosquillo, hablando del fenómeno conocido como "culo de pollo" que según su manifestación ha sido el origen de estas situaciones de emergencia. Informe al despacho con cuánto tiempo de antelación sería necesario recibir la información del fenómeno o la alerta temprana, de modo que permita disponer del tiempo necesario para poder tomar acciones preventivas tales como suspender el cargue, desconectar las mangueras y zarpar y movilizar el buque? CONTESTÓ: en el caso hipotético de la pregunta lo que se requiere para llevar a cabo una maniobra de desamarre en condición segura y normal es de aproximadamente 35 a 40 minutos que es el tiempo que normalmente puede demorar la desconexión de mangueras. Debo anotar que si las mangueras de cargue conectadas al buque tanque no están desconectadas y retiradas con seguridad el desamarre del buque tanque no debe ser llevado a cabo. Lo anterior indicaría que si dispusiéramos de una estación meteorológica que nos indicara la hora aproximada del paso del evento por el lugar donde se encuentra el buque ese sería el tiempo requerido para llevar a cabo la maniobra de desamarre. PREGUNTADO: Según su experiencia, en una emergencia, Sírvase informar al despacho una vez desconectadas las mangueras cuanto tiempo necesita para zarpar el buque? CONTESTÓ: Desconectadas las mangueras normalmente de acuerdo a la experiencia cuando se dispone de un solo cabo de amarre este tiempo se reduce aproximadamente a 6 minutos. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, sí o no usted retransmitía al capitán del buque tanque las órdenes dadas al remolcador CAPIDAHL? CONTESTÓ: Como asesor del capitán todas las órdenes emanadas del puente son conocidas y coordinadas con el capitán. Si no en detalle si la acción propia que estaba generando el remolcador que además es evidente por la visualización PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, según su criterio, experiencia y conocimiento, cuál o cuáles pudieron ser las causas que dieron origen al siniestro marítimo? CONTESTÓ: Las causas que en mi experiencia y en mi concepto profesional que originaron el estado de emergencia fueron como explique en la versión sobre los hechos, la aparición intempestiva de unos vientos muy cercanos a la calificación de huracán (hasta 53 nudos) y el efecto por la posición en

que le pega a la estructura del buque generando una fuerza no calculada pero si evidenciada en la acción del desplazamiento lateral del buque tanque y el escaso tiempo para que pudieran hacer la desconexión de mangueras. PREGUNTADO: Sírvase indicar al despacho cuales fueron sus actividades en las últimas 72 horas previas a la realización de ésta maniobra específica de asistencia al BT EUROCHAMPION 2004, especialmente en lo relacionado a horas de trabajo como piloto o en otra actividad. Así mismo explique a este despacho el esquema de trabajo y descanso como piloto? CONTESTÓ: Las últimas 20 horas estaba en periodo de descanso sin ninguna actividad específica. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra a los apoderados que deseen interrogar al señor piloto práctico GABRIEL REINA. Procediendo la Dra Maria Elvira Gómez a manifestar que solicito al señor capitán de puerto que decrete como prueba el documento en el cual el señor piloto práctico se ha basado para su declaración, documento que cuenta con información relevante para el caso que se investiga. En este estado de la diligencia le señor capitán de puerto solicita al señor GABRIEL REINA en su condición de piloto práctico para que aporte las notas personales que utilizó para rendir su versión libre, seguidamente el señor piloto práctico realizó la aclaración de que en este cuadro sinóptico de notas personales hay una columna que está referida a la fuerza del viento el cual fue traducido a nudos ya que el VDR muestra metros por segundo. En este estado de la diligencia la Dra. María Elvira Gómez procede a interrogar al señor GABRIEL REINA en su condición de piloto práctico. PREGUNTADO: Informe al despacho como es cierto sí o no que toda la información por usted requerida del buque a efectos de la maniobra fue suministrada a usted por el capitán del buque? CONTESTÓ: Si. PREGUNTADO: Informe al despacho en condiciones normales meteorológicas, cual es la velocidad promedio del viento en el área de maniobra de la TLU2 y cuál es la dirección del mismo? CONTESTÓ: El viento dependiendo de la hora de las 24 horas del día tiene distinta fuerza y dirección, oscila entre 0 nudos y alrededor de 22 nudos. Los cambios de dirección rotan los 360 grados. PREGUNTADO: Con base en su respuesta anterior por favor informe al despacho a partir de las 20:40 del día 20 de julio del 2014 cuál era la intensidad del viento y la dirección del mismo? CONTESTÓ: Esta pregunta está absuelta en la versión de los hechos. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho en cuanto tiempo las condiciones meteorológicas, específicamente las del viento cambiaron? CONTESTO: Esta respuesta también esta consignada en la versión de los hechos en orden cronológico. De acuerdo al resumen de los datos recogidos del VDR del buque tanque a las 20:40 se observaron 14 nudos de fuerza y a las 20:41 44 nudos de fuerza, es decir, en un minuto aumento la fuerza del viento en 30 nudos. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si las máquinas y equipos del buque respondieron adecuadamente al momento de la emergencia que se presentó? CONTESTÓ: De acuerdo a los datos obtenidos del libro de campana (el que recoge las ordenes que se dan a la maquina juntos con los tiempos), la maquina se utilizó de manera normal a las 20:46:22, es decir, alrededor de 9 minutos después de que dichas maquinas recibieron la orden de alistamiento, lo consignado para el buque tanque es un stand by o estar listas a 10 minutos después de recibir la orden, es decir en mi concepto estuvieron dentro del tiempo de lo ordenado en el procedimiento. PREGUNTADO: Considera usted que todos los involucrados, buque, remolcadores, piloto, loading master y terminal, actuaron de manera indica y pertinente al momento de la emergencia procurando preservar la vida humana en el mar, el medio ambiente y las propiedades. CONTESTO: Considero que todos los involucrados en la maniobra de emergencia actuaron de manera profesional, oportuna y eficiente. PREGUNTADO: Informe al despacho, en su experiencia cuales habrían sido las consecuencias si el buque colisiona con la monoboya TLU2? En este momento el apoderado del piloto práctico objeta la pregunta argumentando: esta pregunta no es pertinente porque se

está partiendo de un supuesto y por lo tanto se constituye como subjetiva y que el capitán no está en capacidad de medir las consecuencias de algo que nunca sucedió. En este estado de la diligencia el Despacho le corre traslado a la apoderada del buque respecto de la objeción presentada por el apoderado del piloto y quien manifiesta: el señor piloto práctico en su declaración utilizó la expresión "Lo que pudo ser un grave accidente" haciendo relación a lo que se hubiera generado si el buque impacta la monoboya, de otra parte en su condición de piloto práctico está precisamente apoyar la maniobra evitando que esa clase de hechos se sucedan. Por lo tanto debe conocer cuál es el riesgo mayor y las posibles consecuencias de un hecho de esta naturaleza. En este estado de la diligencia el Despacho solicita a la apoderada del buque que por favor replantee la pregunta, toda vez que está dirigida a una situación específica que no sucedió, por tanto tiene que orientarla en forma hipotética. Al respecto la Doctora MARIA ELVIRA GÓMEZ reformula la pregunta en el siguiente sentido. PREGUNTADO: Por favor explíqueme al despacho qué quiso usted decir cuando expresó "lo que pudo ser un grave accidente quedó disminuido a la desconexión automática del hawser y a la desconexión automática de las mangueras"? CONTESTO: La explicación al respecto tiene que ver con que no hubo deterioro o accidente en vidas humanas que participaban en la emergencia, y en su orden de riesgo a la infraestructura con sus elementos boya, cabo de amarre, mangueras, buque y remolcadores no hubo daño en el buque como estructura superior, en la boya como estructura de mayor riesgos y en los remolcadores como estructuras adicionales. PREGUNTADO: Usted ha expresado "las mangueras se desconectan automáticamente" hace usted referencia a Marine Breakaway Coupling - GALL THOMSON? CONTESTO: En una respuesta anterior hice la manifestación de que las mangueras se habían desconectado por punto de tensión máximo a través del mecanismo de diseño para tal fin que según información este mecanismo es de marca GALL THOMSON. PREGUNTADO: Usted ha expresado que "el capitán y sus oficiales coadyuvaron de una manera muy profesional a la maniobra que se realizó para evitar un accidente de mayor proporciones", hace esta respuesta relación al capitán y oficiales del buque EUROCHAMPION 2004? CONTESTO: Si. PREGUNTADO: Conoce usted el tiempo que tomó el tripulante de la embarcación CAREX para pasar de dicha embarcación a la monoboya? CONTESTO: No lo conozco porque no es subordinado a mis atribuciones. PREGUNTADO: En el tiempo en que la máquina del buque estuvo hasta muy despacio atrás, cual fue la orden dada al R/M CAPIDAHL? CONTESTO: Como quedó consignado en la versión de los hechos esta orden de marcha atrás a la máquina del buque tanque se dio para apoyar la fuerza de la potencia que en ese momento sostenía el remolcador CAPIDAHL que específicamente era toda atrás. PREGUNTADO: En su concepto los fenómenos meteorológicos que como usted ha expresado se presentan en la época de invierno del año, como el acaecido el 20 de julio/2014 son previsibles y su ocurrencia puede ser determinada con anterioridad? CONTESTO: No son previsibles ni en fecha ni en hora y como anoté anteriormente no disponemos de una estación meteorológica local que pueda servir de ayuda para obtener alguna información al respecto. En este estado de la diligencia la apoderada del buque manifiesta no tener más preguntas. Seguidamente el Despacho concede el uso de la palabra al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA quien procede con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Acuerdo a la ley 658 del 2001 y artículo 1492 del Código de Comercio usted es asesor del capitán de la nave y solidariamente responsable en algunos eventos, teniendo en cuenta estos, cuál es su coordinación con el loading master y cuáles son sus funciones con relación a la operación del terminal de OCENSA? En este estado de la diligencia el apoderado del piloto objeta la pregunta argumentando: a pesar de que efectivamente la ley establece las responsabilidades solidarias del asesor del capitán de la motonave EUROCHAMPION 2004, en este momento procesal no es pertinente utilizar el término solidario hasta tanto no se

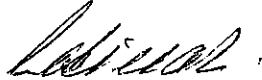
140 285

haya dictado un fallo o sentencia que disponga tal solidaridad porque estamos partiendo entonces de un hecho ya juzgado. En este momento el señor capitán de puerto corre traslado de la objeción al doctor CARLOS ARIZA quien manifiesta reformulará la pregunta. PREGUNTADO: Cómo amalgama usted su actuación como asesor del capitán en maniobras de practicaje con la coordinación que desarrolla con el loading master en operación de cargue y descargue? CONTESTÓ: Como asesor del capitán y con la función específica de coordinar con el mismo, es decir el capitán, las maniobras de amarre y desamarre por razones de lenguaje transmitimos de manera directa las ordenes que se refieren para llevar a cabo dichas maniobras con seguridad sin embargo el capitán es conocedor de este tipo de maniobras las cuales desarrolla a través de todos los puertos del mundo, la asesoría prestada por el piloto no releva en ningún momento la responsabilidad del capitán quien en cualquier momento puede intervenir para que el asesor piloto no continúe con la maniobra. La relación y coordinación con el loading master o jefe de carga tiene que ver tanto en la maniobra de amarre como en la desamarre de la siguiente forma: en la de amarre constatar que el buque tanque esté debidamente asegurado en proa y en popa a través del remolcador para de este manera iniciar todo el proceso de instalación o conexión de las mangueras al buque y poder así dar comienzo al respectivo cargue. En la maniobra de desamarre una vez terminado el proceso de desconexión de las mangueras y aseguradas estas al respectivo remolcador informa al piloto la disposición segura para iniciar la maniobra de desamarre, en el periodo de permanencia del piloto a bordo el loading master verifica la disponibilidad del piloto para un eventual desamarre por condiciones extremas de tiempo referido a condiciones atmosféricas. PREGUNTADO: De acuerdo a lo manifestado por usted incide el loading master en los tiempos de atraque y desatraque, amarre o desamarre de la nave? CONTESTÓ: En los tiempos específicamente de duración de la actividad no. Como representante del terminal en este caso TLU2 hace acto presencial para verificar la seguridad de la infraestructura en este caso boya, cabo de amarre, mangueras, remolcadores y bote de asistencia. PREGUNTADO: Considera usted que la capacidad velica del buque tanque EUROCHAMPION 2004 sirvió para evitar afectar la operación de la TLU1? CONTESTÓ: Por la distancia 2.3 millas entre uno y otro buque no guarda ninguna relación una posible protección o socaire, teniendo en cuenta además la dirección de los vientos. PREGUNTADO: Teniendo en cuenta su presencia a bordo del BT EUROCHAMPION 2004 puede usted pronunciarse si procedió o no procedió el derrame de hidrocarburos desde dicho buque? CONTESTÓ: No tiene nada que ver con mi función ya que esta función es específica del jefe de carga o loading master. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra a la Dra ELIZABETH SALAZ JIMÉNEZ quien procede con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Podría por favor informar al despacho las diferencias entre los fenómenos conocidos ordinariamente como "culo de pollo" y el fenómeno que usted experimentó en la noche del 20 de julio/2014 estando a bordo del BT EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Las diferencias básicamente se deben a la fuerza de la intensidad del viento los culos de pollos los denominan por un lado porque a partir de los 26 nudos acompañados de lluvias fuertes generan un roleo o rotación, es decir, los vientos cambian súbitamente de dirección y por dar una gráfica el culo de pollo es el plumaje del pollo en la parte trasera, viene le viento de distintas direcciones, desde luego por las distintas fuerzas cada fenómeno es diferente y produce efectos de daño distintos, no me atrevería a calificar el fenómeno que se nos presentó con esta denominación porque fue un fenómeno con vientos cercanos a los calificados como huracán y por otro lado permanecieron alrededor de 38 minutos de una manera casi estacionaria en su dirección. Razón por la cual aumentó la gravedad de la emergencia. En este estado de la diligencia procede el señor capitán de puerto a PREGUNTAR: Informe al despacho si tiene algo más que agregar, corregir, aclarar, enmendar a la presente

diligencia? CONTESTO: Nada para agregar, me reservo el derecho de aclarar cualquier punto consignado en la presente diligencia. En este estado de la diligencia siendo las 12:10 minutos se hizo presente le señor RAFAEL LARA HERRERA identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.071.704 de Bogotá, en calidad de representante legal de la empresa de pilotos prácticos del caribe PILCAR Ltda., Interrogado el capitán sobre sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 67 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio piloto práctico maestro, resido en la ciudad de Cartagena, Boca Grande, carrera 3, calle 5ª No. 5-120, edificio lelymar, apartamento 5B, celular 3157348080, correo electrónico larara30@hayoo.com. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor RAFAEL LARA HERRERA manifestó que rendirá la versión de los hechos representado por el Dr. JOSÉ ANTONIO FORERO FORERO identificado con la cédula de ciudadanía No. 7.457.900 de Barranquilla, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 34141 del Minjusticia. y quien manifestó puede ser ubicado en Ciudad de Cartagena, Plazoleta de telecom, edificio Comodoro, oficina 708, la Matuna Centro, celular 3157334307. A quien le otorga poder para representarlo en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. JOSÉ ANTONIO FORERO FORERO para que represente al representante legal de la empresa PILCAR dentro de la presente investigación. Interrogada la abogada por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Fusagasuga (Cundinamarca), tengo 65 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio abogado, residente en de la ciudad de Cartagena en la Urbanización Mayorca, manzana A, lote 5 barrio El recreo. En este estado de la diligencia siendo las 12:22 horas procede el despacho a recepcionar la versión libre del representante legal de PILCAR. PREGUNTADO: Informe al despacho sí o no conoce el motivo por el cual se encuentra rindiendo versión libre? CONTESTÓ: No. En este estado de la diligencia procede el despacho a ilustrar al señor RAFAEL LARA HERRERA respecto del siniestro ocurrido el día 20 de julio donde se vio involucrado el BT EUROCHAMPION 2004 y a bordo se encontraba el piloto practico de su empresa, así mismo el despacho hace entrega del expediente para que lo lea. PREGUNTADO: Informe al despacho que conocimiento tiene de los hechos materia de investigación? CONTESTÓ: Muy vagos ya que no me encontraba en el área sino en Cartagena y únicamente he recibido información del piloto GABRIEL REINA. PREGUNTADO: Informe al despacho en qué momento se enteró de lo ocurrido y cuál fue la información recibida? CONTESTÓ: Aproximadamente a las 09:00 de la mañana del día 21 de julio/2014 recibí una llamada telefónica del piloto GABRIEL REINA a donde me comentaba que la noche anterior en el momento que estaba comenzando el cargue del BT EUROCHAMPION 2004 se había presentado vientos huracanados denominados "culos de pollo" la cual se había reventado el hawser, habían tenido que desconectar de emergencia las mangueras y habían tenido que sacar le buque el área de fondeo y estaban en espera de que iba a pasar sobre la apertura de investigación, etc, etc. No recibí más información. PREGUNTADO: Informe al despacho si tomó alguna acción especial o dio alguna instrucción en particular? CONTESTÓ: Si procedimos inmediatamente a informar a la aseguradora y a informar de esto al jurídico aquí presente al doctor Forero y darle apoyo jurídico al piloto GABRIEL REINA. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra a los apoderados que deseen interrogar al señor RAFAEL LARA HERRERA. Seguidamente los apoderados manifestaron no tener preguntas. En este estado de la diligencia el despacho realiza la última PREGUNTA: Informe al

211 286 290

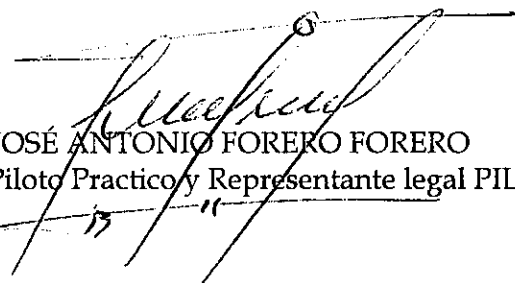
despacho si tiene algo más que agregar, aclarar, corregir a la presente diligencia?  
CONTESTÓ: No pero estoy en disposición de ésta capitania cuando requieran mi presencia ya sea como gerente general o como piloto practico maestro del puerto de Coveñas. En este estado de la diligencia y siendo las 12:39 horas el despacho suspende LA primera audiencia para la firma del señor piloto practico y representante legal de la empresa PILCAR. Así mismo se deja constancia que la presente audiencia pública se reanudará a las 14:00 horas del día 30 de julio/2014.



GABRIEL REINA CORZO  
Piloto Práctico BT EUROCHAMPION 2004



RAFAEL LARA HERRERA  
Representante Legal PILCAR LTDA



DR JOSÉ ANTONIO FOREIRO FORERO  
Apoderado Piloto Practico y Representante legal PILCAR

En este estado de la diligencia siendo las 14:22 horas y previa presencia de todas las partes, el señor capitán de puerto reanuda la primera audiencia pública. Acto seguido se hicieron presentes: el señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.573.514 de Cartagena (Bolívar) en calidad de capitán del R/M CAREX. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Cartagena, tengo 38 años de edad, de estado civil unión libre, de profesión u oficio Oficial de Puente, resido en Cartagena Barrio Juan 23 Diagonal 23 No. 44C-75, teléfono 6470721 correo electrónico flopez@intertug.com. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ manifestó que otorgo poder al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.247.343 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 71000 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Calle 94 No. 11-20 oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3102470334, 6354640 y 6354634. A quien le otorga poder en toda la investigación en nombre propio del armador y tripulación del remolcador y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA para que represente al señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ dentro de la presente investigación. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 58 años de edad, de estado civil separado, de profesión u oficio abogado. Así mismo se hace presente en la diligencia



el señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 13.484.251 de Cúcuta (N. Santander) en calidad de capitán del R/M CAPID AHL. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Cúcuta, tengo 47 años de edad, de estado civil casado, de profesión u oficio Capitán de Puente de Altura, resido en Barranquilla barrio Villa Santos carrera 49D No. 106-17, teléfono 3005165015 correo electrónico jsoto@intertug.com. A quien el despacho le coloca de presente el derecho que posee de estar asistido por un abogado si lo desea, ante lo cual el señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ manifestó que otorgo poder al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.247.343 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 71000 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Calle 94 No. 11-20 oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3102470334, 6354640 y 6354634. A quien le otorga poder en toda la investigación en nombre propio del armador y tripulación del remolcador y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA para que represente al señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ dentro de la presente investigación. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 58 años de edad, de estado civil separado, de profesión u oficio abogado. En este estado de la diligencia y siendo las 14:38 procede el despacho a interrogar al señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ en calidad de capitán del remolcador CAPID AHL. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, desde cuándo se encuentra desempeñándose en funciones a bordo del remolcador "CAPID AHL"? CONTESTO: Desde principios de noviembre del 2012 en función de capitán. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, a qué hora recibió usted la información correspondiente para prestar la asistencia a la maniobra de arribo y amarre del buque tanque EUROCHAMPION 2004, el día domingo 20 de julio de 2014? CONTESTO: La maniobra se anunció en horas de la mañana por radio VHF canal 08 el Loading Master WILLIAM COTE anunció la maniobra. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, en qué consistió el apoyo prestado por usted durante la maniobra de arribo y amarre del buque tanque EUROCHAMPION 2004? CONTESTO: Aclaro que la maniobra de apoyo, asistencia al amarre del buque tanque EUROCHAMPION 2004 fue realizada por el primer oficial JOHAN RINCÓN. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho donde se encontraba durante el apoyo prestado por el remolcador al buque tanque EUROCHAMPION 2004. CONTESTO: A bordo del remolcador. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, en qué consistió el apoyo prestado por el remolcador CAPID AHL durante la maniobra de arribo y amarre del buque tanque EUROCHAMPION 2004? CONTESTO: Aproximarse al tanquero por proa estribor, asegurarse con un cabo de maniobra, seguir las indicaciones e instrucciones del piloto y una vez finalizado el amarre, pasar a popa del tanquero asegurarse con un cabo de maniobra a popa del tanquero y mantener línea seca a crujía. PREGUNTADO: Sírvase hacer un relato breve del uso del remolcador antes, durante y después de la emergencia. CONTESTO: El remolcador prestó guardia normal de seguridad desde las 15:00 horas hasta las 20:30 aproximadamente hora en que inicia la emergencia. Se siguieron las instrucciones del piloto Gabriel Reina hasta las 21:50 en que se recoge el cabo de popa de maniobra y el remolcador queda libre para proceder a órdenes del Loading Master. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, qué ordenes le impartió el piloto practico durante la maniobra y si éstas fueron cumplidas a cabalidad? CONTESTO: Mantenerme en crujía, aumentar potencia, media fuerza atrás, full atrás y fueron órdenes varias. El uso del remolcador es para evitar que el tanquero se vaya contra la maniobra. La orden fue

aumentar fuerzas para evitar que el tanquero colisionase con la boya. Fueron órdenes varias y cumplidas a cabalidad. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, sí o no, si el Piloto Práctico le impartió instrucciones adicionales debidas a que se estaba presentando alguna situación especial. En caso afirmativo, indique en qué momento de la maniobra lo hizo? CONTESTO: La instrucción del piloto fueron con respecto a fuerza y posición, se le repitió la instrucción por radio para que se enteraran que se habían entendió la orden y una vez realizada se confirmaban nuevamente por radio. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho si los equipos y sensores del remolcador CAPIDAHIL fueron utilizados para monitorear las condiciones climáticas en el área durante la operación del buque tanque CONTESTO: Si se utiliza la estación meteorológica y el radar, para mantener una vigilancia alrededor del tanquero y de la boya y se reporta cualquier novedad en el cambio de presión barométrica, cambio en la fuerza de dirección e intensidad del viento y las nubosidades que aparecen en el radar y la actividad eléctrica que se detecta por observación en el horizonte. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho la interacción que tuvo usted como capitán del remolcador o en su efecto identificar quien lo hizo con respecto a la identificación y difusión de la información relacionada con fenómenos adversos momentos previos a la emergencia?. CONTESTO: Yo me encontraba de guardia detecté una nubosidad a través del radar y actividad eléctrica sobre Coveñas a unas nueve millas de distancia y en el momento en que tomé el radio para informarle al Loading Master Fabián Vidal, aproximadamente 20:30 horas, éste me llamo por radio y me pregunta sobre actividad eléctrica yo le informo inmediatamente de la situación o de los eventos ya mencionados; actividad eléctrica sobre Coveñas aproximadamente a nueve millas, que veía relámpagos mas no rayos cayendo. Unos minutos después aproximadamente cinco minutos el viento cambia bruscamente del noroeste a sureste, nubes y rayos a seis millas viniendo de Coveñas. Se le reporta al Loading Master. Unos minutos después menos de cinco minutos se le reporta al Loading Master vientos muy fuertes por la aleta de estribor del remolcador y del tanquero, porque estábamos alineados, aproximadamente a las 20:45 horas, se registran vientos superiores a 45 nudos, olas bastante altas fue una situación de temporal, tormenta súbita muy rápida, muy fuerte. Se reciben instrucciones del piloto de incrementar fuerza atrás, allí viene varias conversaciones por radio del personal que estaba interviniendo en las acciones para atención de emergencia. A las 20:50 horas aproximadamente se informa que la boya está a 10 metros de la proa del tanquero, próximo a colisión, el piloto ordena full maquina atrás en esa sucesión de eventos y debido a las condiciones meteorológicas tan fuertes y adversas hago pitada de emergencia para que todo el personal de tripulación y buzos pasen al puente con sus respectivos chalecos a las 20:52 horas aproximadamente se para máquinas de mi remolcador por orden del piloto y escucho por radio que se rompió el cabo hawser. A las 20:56 horas el remolcador CAREX y el personal de proa del tanquero informan del desprendimiento de mangueras de cargue de la TLU2. A las 21:00 horas maniobras y ordenes varios del piloto con el propósito de evitar colisión con la boya TLU2 y también con las mangueras de cargue de la TLU2. A las 21:30 horas aproximadamente empieza a disminuir el temporal y las 21:50 horas, navegando por el tanquero hacia zona de fondeo acompañando al tanquero inicia maniobra de recoger cabo de maniobra a popa del buque tanque, todo el tiempo tuvimos con el cabo ayudándonos para mantener cierta seguridad y apoyo al tanquero debido a que en esas condiciones no era posible recoger el cabo porque podría causar que se enredará en la hélice o el timón del tanquero. A las 22:00 horas quedamos libres del cabo y el Loading Master ordena proceder a TLU2. PREGUNTADO: Informe al despacho las características técnicas que utiliza para asistir al buque tanque y aclare la expresión "quedamos libres del cabo". CONTESTO: El cabo de maniobra es proporcionada por el remolcador CAPIDAHIL, se encuentra ubicado en un carrete

del winche de proa, este cabo se pasa al tanquero para ser asegurado en una de sus pitas a crujía en popa y una vez asegurado sobre esa bita, se procede a darle largo hasta quedar en posición segura denominada línea seca a crujía. El tipo de cabo utilizado es un cabo kapa neema plus de cuya descripción y características aporto una copia simple del certificado. En este estado de la diligencia el despacho deja constancia que recibe el documento en un folio. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho una descripción del equipo de trabajo de la tripulación y pasajeros que llevaba a bordo de su remolcador, indicando el nombre del líder de los buzos. CONTESTO: La tripulación está conformada por seis tripulantes y cuatro buzos que apoyan las operaciones haciendo inspecciones submarinas o de buceo de todo el sistema de la TLU2, trabajos de mantenimientos submarinos e inspecciones antinarcóticos a los tanqueros antes del zarpe, son contratados por Ocesa. El líder de ellos es Suboficial RINO PALACIOS. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, qué ordenes estaba desarrollando el remolcador entre las 20:20 y las 20:45 horas? CONTESTO: Mantener línea seca a crujía, con potencia mínima de trabajo. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho si el remolcador CAPIDAHL cuenta con cualquier sistema de grabación o VDR?. CONTESTO: No. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, cual es la máxima capacidad de tiro a punto fijo (el "bollard pull") del remolcador a su cargo? Cuál es el máximo "bollard pull" sostenido? CONTESTO: 75 toneladas de halado de acuerdo con el certificado de bollard pull realizado en Cartagena por la casa clasificadora Lloyds Register el 20 de noviembre de 2012. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, cuánto tiempo hace que trabaja en este puerto? CONTESTO: Desde noviembre del 2012 en Coveñas pero aclaro que tengo 24 años y medio de experiencia como oficial mercante, hice mis ascensos de tercero, segundo y primer oficial y capitán de puente de altura, tengo experiencia como capitán de remolcador de casi 10 años y he trabajado en operaciones off shore en argentina, Chile, la Patagonia, Brasil para Petrobras, México, Trinidad y Tobago, Panamá en operaciones de supply, remolques de altura, manejos de anclas, tendido de tubería submarina, prospección sísmica, maniobras de bahía, apoyo, atraque desatraque, control de contaminación, operaciones con buzos. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, si el fenómeno presentado durante la maniobra puede ser identificado coloquialmente como un "culo de pollo" y si en maniobras anteriores se había presentado este fenómeno? En caso afirmativo que se hizo en ese entonces? CONTESTO: si se puede denominar "culo de pollo", fue demasiado súbito, fuerte, puntual o sea de poca extensión con vientos arrachados hasta 65 nudos según el sensor del remolcador CAPIDAHL. Si se ha presentado no con la rapidez o con la intensidad de este evento y en ocasiones anteriores dio tiempo de seguir el procedimiento de emergencia sin consecuencias. PREGUNTADO: De acuerdo con lo manifestado por usted indique al despacho cual es el procedimiento de emergencia para este tipo de eventos? CONTESTO: Una vez identificado el fenómeno se suspenden las operaciones de cargue, se cierran todas las válvulas se procede a desconectar mangueras, se lanzan las mangueras al agua. Estas puntas de mangueras en lo posible y si las condiciones lo permiten son aseguradas por el remolcador CAREX alejándolas del tanquero, se desconecta el tanquero del cabo hawser, el remolcador CAPIDAHL asiste a la maniobra de desamarre alejando el tanquero de la boya y una vez en posición segura, se libera la línea del remolcador a popa del tanquero y el tanquero procede a zona de fondeo. PREGUNTADO. Sírvase informar al despacho en donde puede ubicarse este procedimiento indicado por usted como también la forma en que usted tuvo conocimiento del mismo? CONTESTO: Este procedimiento hace parte de los manuales o directrices de Ocesa para el Loading Master y cada determinado tiempo se revisa y se repasa las instrucciones para que todos los involucrados en la operación estén enterados, informados acerca del procedimiento. No tengo manual abordo pero los

procedimientos se familiarizan o se socializan para cada evento que desarrolla Ocesa. Nosotros tenemos estas directrices que nos da Ocesa y donde se relaciona específicamente la función de cada embarcación involucrada, sus responsabilidades, actividades y demás. Aclaro que no tengo el manual completo pero si la parte que corresponde al remolcador CAPIDAH, el cual apporto copia. Este estado de la diligencia el despacho deja constancia que se recibe el documento "ANEXO 1 especificaciones técnicas apoyo a la operación y mantenimiento costa afuera del terminal Ocesa en Coveñas" en 5 folios. En referencia de cuando tuve conocimiento, informo que al ingreso de labores a la regional de Intertug Coveñas la cual maneja el contrato para Ocesa, recibí una inducción sobre las operaciones que se realizan en el área. PREGUNTADO: De acuerdo a lo manifestado por usted indique a este despacho si conoce y cuáles son los parámetros operativos del terminal de OCENSA, para... "se suspenden las operaciones de cargue, se cierran todas las válvulas se procede a desconectar mangueras, se lanzan las mangueras al agua."?. CONTESTO: El evento principal es la presencia de actividad eléctrica, rayos que vengán en dirección de la boya TLU2 ya que los gases generados por el cargue pueden ocasionar una explosión si cae un rayo. La actividad eléctrica es lo más peligroso que tiene la operación por la generación de gases así no haya vientos muy fuertes pero si hay presencia de actividad eléctrica en dirección a la boya TLU2 se suspende la operación y las condiciones de mar fuerte y viento las cuales deben ser analizadas por el piloto y el Loading Master para determinar acciones a seguir. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, si usted conoce de algún Plan de Manejo de Emergencias para los buques que cargan en las monoboyas? En caso afirmativo, cuál es? Conoce los parámetros operativos del terminal de OCENSA? CONTESTO: Sé que existe uno, no recuerdo los parámetros operativos, pero sé que dice que el Loading Master y el piloto práctico determinan las acciones a seguir. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, si usted conoce el sistema de válvulas de seguridad, localmente denominadas por su marca, "Gall Thomson"? En caso afirmativo, describa su función y explique su funcionamiento?. CONTESTO: Pues conozco en términos generales que son unas válvulas que se activan en caso de emergencia y que cortan el fluido del combustible, el paso del combustible, de líquido de fluido, de crudo no se exactamente su funcionamiento. PREGUNTADO: Sírvase incorporar al expediente, a mano-alzada de su puño y letra, indique gráficamente la secuencia seguida durante la maniobra realizada?. CONTESTO: Estando en situación normal alienado boya, tanquero, remolcador CAPIDAH con línea seca a cruzía seguí las indicaciones del piloto, pero desde las perspectiva del puente del remolcador y teniendo en cuenta que el tanquero tiene bastante manga no pude apreciar nada de lo que sucedía a proa del tanquero puesto que la manga que es de 50 metros me impedía ver. PREGUNTADO: Sírvase indicar al despacho de sus actividades las últimas 72 horas previas a la realización de la maniobra, especialmente en lo relacionado a horas de trabajo como capitán del remolcador o en otra actividad? CONTESTO: Las últimas 72 horas yo estive a bordo del remolcador y el régimen de turnos abordó es el siguiente: Capitán presta guardia de 06:00 a 12:00 a.m y de 18:00 a 24:00 horas Cuando no estuve de guardia realice labores administrativas y descanso. PREGUNTADO: Según lo manifestado por usted "a las 20:56 horas el remolcador CAREX y el personal de proa del tanquero informan del desprendimiento de mangueras de cargue de la TLU2", sírvase informar al despacho, si su buque o tripulación fue empleada para verificar las condiciones y situación final de las mangueras de cargue, explique. CONTESTO: Si, después de quedar libres del tanquero a las 22:00 horas, salimos hacia TLU2 y las 23:00 horas se inicia inspección de boya TLU2 y mangueras con personal de buzos. A las 00:10 del día 21 de Julio finaliza la inspección y los buzos no reportan novedad. Cuando me refiero novedad me refiero no había mancha de hidrocarburos o algo apreciable. Pero allí ya se sabía que a bordo del tanquero quedaron dos tramos de manguera, los

string 1 y 2 y el número 3 fue asegurado a la boya por el remolcador CAREX. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si su buque o su tripulación fue requerida para inspeccionar los string 1 y 2 que quedaron sujetos al buque tanque y el string número 3 que fue asegurado a la boya por el remolcador CAREX?. CONTESTO: Si el Loading Master Fabián Vidal como ya lo mencione nos envió a la TLU2, junto con los buzos a verificar se había alguna mancha o algo y posteriormente a la 00:45 horas nos aproximamos al tanquero EUROCHAMPION 2004 por su costado de babor para verificar si las mangueras estaban despidiendo alguna fuga; se verifico con reflector y no se encontró nada, posteriormente se procedió a recoger estos dos tramos de mangueras y se remolcaron hasta TLU2 donde quedaron asegurados a las 02:40 horas. Cabe resaltar que la noche era muy oscura y hasta donde se pudo apreciar no se encontró evidencia de fuga, de derrame algo así. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cual era el equipo de buzos embarcado a bordo del remolcador CAPIDAHL?. CONTESTO: Eran tres buzos al mando del Suboficial RINO PALACIOS, los nombres no los recuerdo siempre interactuó con el jefe de ellos. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si en algún momento fue informado de un evento de derrame de hidrocarburos y describa por favor? CONTESTO: el lunes 21 de Julio a las 10:45 horas estando en la TLU2 el personal de operaciones Ocesa me ordena dirigirme a la posición latitud 09° 42, 11 N longitud 075° 45, 21 W para contención de una mancha de crudo dirigiéndose hacia el sector de isla palma, luego a las 12:30 en proximidades de isla palma se despliegan barreras de contención del remolcador CAPIDAHL en posición 09° 43, 54 N y longitud 075° 44, 42 W posiciones por gps. A las 12:50 horas lancha GUAYABAL inicia recolección con sistema mopa. A las 13.00 horas barrera desplegada conteniendo la mancha y recolectando material. A las 15:30 horas se inicia la recolección de barreras. PREGUNTADO: Sírvase identificar al despacho los sensores meteorológicos, y si de ellos existe algún registro físico? CONTESTO: Sensores tenemos el anemómetro que indica la dirección e intensidad del viento, el barómetro para la presión atmosférica y el termómetro los tres anteriores conforman la estación meteorológica. El despliegue de la información es digital en una pantalla y no queda registro físico. Igualmente no dejamos registros. En este estado de la diligencia el señor Capitán de Puerto concede el uso de la palabra al Honorable Tribunal de Capitanes quienes manifiestan no tener preguntas. Seguidamente se le concede el uso de la palabra a los apoderados manifestando la doctora ELIZABETH SALAS JIMENEZ, quien procede con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: En respuesta a unas de las preguntas anteriores usted informo que a las 20.52 horas del 20 de Julio se paran maquinas del remolcador CAPIDAHL por orden del piloto. Nos podría explicar a que obedeció esa orden de parar maquinas cuando en su misma respuesta usted informo que a las 20.50 es decir dos minutos antes, el piloto ordena full maquina atrás?. CONTESTO: el piloto está haciendo las maniobras y da las órdenes al remolcador que considera pertinente para su maniobra. PREGUNTADO: Cuanto tiempo duro parada la máquina del remolcador a partir de las 20:52 horas? CONTESTO: El tiempo exacto no recuerdo pero se siguieron recibiendo instrucciones del piloto para maniobras. PREGUNTADO: En que consistieron esas instrucciones del piloto? CONTESTO: Instrucción de mantener posición, dar más máquina, menos máquina, mantener la línea seca, indicarle la posición donde me encontraba básicamente eso. PREGUNTADO: Por favor explíquenos con toda la precisión posible a partir de las 20:50 horas cuando se informa que la boya esta próxima a la proa del tanquero y hasta las 21:30 horas cuando usted informa que empieza a disminuir el temporal, cuáles fueron las instrucciones paso a paso del piloto en relación con las maquinas del remolcador partiendo del hecho de que a las 20:50 horas el piloto ordena full máquina atrás? CONTESTO: De acuerdo a lo registrado en la minuta a las 20:52 horas se para máquina, luego de la proa del tanquero y del remolcador CAREX se informa que se rompe el hawser se reciben

varias órdenes del piloto no puedo detallarlas minuto a minuto, o evento preciso como lo solicita la apoderada. PREGUNTADO: Es todo lo que nos puede informar sobre las instrucciones del piloto y las ordenes a las maquinas durante ese lapso? CONTESTO: Si debido a que el remolcador tipo "AZIMUTAL" se opera utilizando las dos manos como los controles de un avión o un helicóptero por lo cual no es posible que el operador lleve un registro exacto segundo a segundo de las operaciones, instrucciones que le da el piloto y en términos generales solo se resaltan las más relevantes. El remolcador tampoco cuenta con un sistema de registro de campana automático. PREGUNTADO: El remolcador mantiene su máquina parada desde las 20:52 horas cuando le dan la orden el piloto hasta las 21:30 horas cuando empieza a disminuir el temporal? CONTESTO: No señora. PREGUNTADO: Por favor explíqueme su respuesta anterior? CONTESTO: Después de que se para maquina unos minutos después se reciben instrucciones del piloto, de dar maquina diferentes fuerzas y como lo anote en la minuta desde las 21:00 horas aproximadamente hasta las 21:50 horas se acompañó al tanquero en su evolución y camino o su navegación hacia la zona de fondeo recibiendo instrucciones del piloto en todo momento. PREGUNTADO: nos puede informar a qué hora el buque tanque con sus propias maquinas empieza a retirarse del área de la monoboya para dirigirse a la zona de fondeo? CONTESTO: Hora exacta no la sé, fue después de las 21:00 horas, luego de verificar que estaba libre o alejado de las mangueras, de la boya y del pedazo de string que estaba flotando. PREGUNTADO: Esa verificación que usted menciona la hizo usted o de qué manera tuvo conocimiento? CONTESTO: Me permito aclararle a la Doctora que el control de la operación y maniobra lo tiene el piloto, las embarcaciones que participan en la operación suministran información al piloto para evaluación y determinación de acciones, en tal sentido el piloto una vez recibida información y verificado que se encontraba a una distancia segura de la boya, las mangueras el pedazo de string flotante, informa por radio a todas las partes involucradas que procede con el tanquero a zona de fondeo. En este estado de la diligencia la Doctora ELIZABETH SALAS manifiesta no tener más preguntas. Seguidamente el señora capitán de Puerto concede el uso de la palabra a la Doctora MARIA ELVIRA GOMEZ CUBILLOS, quien formula el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho, si lo sabe, si el viento fuerte e intempestivo roló de la popa del buque EUROCHAMPION 2004 hacia estribor del mismo buque sacando la proa de dicho buque de la monoboya hacia babor? CONTESTO: No, no sé porque yo desde la posición en la que me encuentro no me es posible ver la boya. Con respecto a si el viento roló el viento cambiaba de la popa del barco hacia su costado de estribor con mucha rapidez y muy fuerte. Con respecto a la segunda parte como lo dije anteriormente no podía visualizarlo o verlo. PREGUNTADO: Pudo usted observar si el derrame de crudo provino del buque? CONTESTO. No yo no observe ninguna mancha o derrame, en los momentos posteriores a la emergencia yo solo presencié una mancha iridiscente como ya se mencionó en preguntas anteriores en las coordenadas donde se desplegó la barrera. PREGUNTADO: Cuando usted habla de "culo de pollo" se refiere a vientos excesivamente fuertes e intempestivos? CONTESTO: Sí. PREGUNTADO. Un viento intempestivo y con la velocidad del que se presentó el día 20 de Julio de 2014 en horas de la noche durante la operación del buque EUROCHAMPION 2004, puede ser detectado por los equipos a bordo de su remolcador o por cualquier otro equipo o estación meteorológica en el área? CONTESTO: No porque son súbitos repentinos e impredecibles PREGUNTADO: Los buzos a los que usted ha hecho referencia son empleados de Intertug? CONTESTO: No, no son empleados de Intertug pertenecen al Departamento de Buceo y Salvamento de la Armada. PREGUNTADO: Sabe usted de quien recibe órdenes los buzos abordos de su remolcador y si es así por favor informe? CONTESTO: reciben órdenes o instrucciones del Departamento de Operaciones Ocensa a través del Loading Master de turno. En este estado de la

diligencia la Doctora MARIA ELVIRA manifiesta no tener más preguntas. Seguidamente le señor Capitán de Puerto concede el uso de la palabra al doctor OLIVERIO DEL VILLAR, quien tiene el siguiente interrogatorio PREGUNTADO: Usted ejecutó la maniobra de retroceso cuando se presentaron los hechos materia de investigación?. El Doctor ARIZA objeta la pregunta argumentando que las maniobras de practicaje son dirigidas por el piloto práctico en ese evento se dieron muchas ordenes de marcha atrás o precisa cual es o la pregunta no deberá proceder. El despacho le corre traslado a la objeción al Doctor del VILLAR quien insiste en su pregunta aclarando que él no ha preguntado quien dio órdenes sino quien ejecutó la maniobra de dar marcha atrás al remolcador CAPIDAHL. Antes del que el despacho decida sobre la objeción solicita el uso la palabra la Doctora MARIA ELVIRA quien manifiesta coadyuvo la objeción presentada por el Doctor ARIZA adicionando que la respuesta a la pregunta formulada ya fue suministrada con anterioridad durante la declaración del capitán del remolcador CAPIDAHL. En este estado de la diligencia el señor Capitán de Puerto resuelve sobre la objeción presentada manifestando que da lugar a la pregunta planteada por el Dr. OLIVERIO DEL VILLAR. PREGUNTADO: Quien ejecutó la maniobra de dar marcha atrás con el remolcador CAPI DAHL? CONTESTÓ: Yo. PREGUNTADO: Teniendo en cuenta que el capitán Soto fue quien ejecutó la maniobra. Sírvase describir paso a paso cada una de las acciones que usted capitán Soto llevó a cabo durante esa actividad sin que con ello deba detallar el minuto a minuto de dichas actividades? CONTESTÓ: Una vez recibida la orden del piloto de incrementar fuerza atrás me dice media máquina atrás el suscrito contesta por radio media máquina atrás para que el piloto tenga la certeza de que su orden fue recibida y comprendida, inmediatamente se aumenta la fuerza de las maquinas hasta el punto requerido por el piloto y una vez alcanzada esta potencia se le confirma por radio que se tiene media máquina, este mismo procedimiento se sigue para todas las ordenes. PREGUNTADO: Qué hizo señor capitán Soto, qué actividades realizó hasta la zona de fondeo? CONTESTÓ: No entiendo la pregunta. PREGUNTADO: Qué sucedió después de recibir la orden de media marcha hasta la zona de fondeo? CONTESTÓ: Estos hechos ya lo relacioné en una pregunta anterior y creo que ya fueron contestados por el suscrito. PREGUNTADO: Por favor puede repetirlos con el propósito de dar claridad? CONTESTÓ: A mí ya me hicieron varias preguntas que ya fueron respondidas extendidas y nuevamente me las están reformulando y también observo que de pronto las partes no están prestando suficiente atención a las respuestas. Yo considero que respondí anteriormente. En este estado de la diligencia el Dr. OLIVERIO DEL VILLAR solicita dejar una constancia en el siguiente sentido: A pesar de que mi pregunta era clara en el sentido de solicitar una relación de actuaciones llevadas a cabo por el capitán Soto no fue posible obtener una respuesta concreta sobre el particular. El capitán Soto se limitó a decir que la pregunta ya había sido formulada y respondida cuando en realidad el paso a paso de actividades que yo solicito no ha sido respondido concretamente. Así las cosas me reservo el derecho de citar al señor Capitán Soto para que se pronuncie bajo la gravedad del juramento. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra el Doctor CARLOS ARIZA apoderado del capitán del remolcador quien manifiesta: Que las declaraciones y testimonios se surten en su momento procesal adecuado por tanto de acuerdo a nuestro entender en el evento que nos ocupa es el capitán de puerto el que debe juzgar si se dieron respuestas o no respuestas a los interrogantes, en ese sentido una vez terminada la declaración del capitán Soto se entiende que no puede volver a ser convocado para ser cuestionado sobre los mismos hechos ya versados por el mismo capitán Soto y solicito al despacho por tanto desestimar la pretensión del doctor DEL VILLAR de volver a convocar al declarante bajo la gravedad del juramento porque no está dentro del procedimiento especial que nos rige. En este momento solicita el uso de la palabra el Dr. OLIVERIO DEL VILLAR para solicitar ir al principio de la

diligencia donde se está identificando el señor capitán Soto para determinar la calidad en la que ha sido citado el señor capitán Soto a la presente audiencia y le solicito al señor capitán Zambrano aclarar dicha calidad: en este estado de la diligencia el señor capitán de puerto procede a manifestar a los presentes que el señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ desde la primera audiencia celebrada fue notificado del auto de apertura como capitán del remolcador CAPIDAHL en calidad de parte; en la primera audiencia manifestó iba a ser representado por el DR. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA dentro de la presente investigación acuerdo poder otorgado. Seguidamente el Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA el día de hoy presentó escrito de que trata el artículo 37 en calidad de apoderado del señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ y en la presente diligencia está siendo asistido por mencionado profesional del derecho, de la misma forma no le fue tomado el juramento de rigor y les recuerdo a los apoderados aquí presentes que los testigos siempre son amonestados sobre este particular y los testigos nunca son notificados del auto de apertura del proceso. En este estado de la diligencia el Dr. OLIVERIO DEL VILLAR solicita el uso de la palabra para manifestar: Sobre la base de lo anteriormente explicado por el señor capitán de puerto dejo constancia que me reservo el derecho de citar a interrogatorio de parte al señor JOSE ÁNGEL SOTO GÓMEZ. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra el DR. CARLOS ALBERTO ARIZA para manifestar: en mi condición de apoderado del apoderado del señor capitán JOSE ÁNGEL SOTO GÓMEZ y a pesar de su condición de parte quiero manifestar al despacho que todo lo referido por mi poderdante se debe entender por nuestra voluntad como referido bajo la gravedad del juramento. En este estado de la diligencia el Dr OLIVERIO DEL VILLAR solicita el uso de la palabra para continuar interrogando al señor JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ, PREGUNTADO: Cual era la condición del clima al momento de recibir la orden de dar media marcha atrás? CONTESTÓ: Se presentó un denominado culo de pollo, vientos muy fuertes provenientes por la popa y la aleta del tanquero y del remolcador con una intensidad por encima de 45 nudos como ya lo manifesté anteriormente. PREGUNTADO: Por cuánto tiempo más se mantuvo la condición señalada por usted? CONTESTÓ: Mas o menos unos 20 minutos. En este estado de la diligencia el DR OLIVERIO DEL VILLAR manifiesta no tener más preguntas. Seguidamente solicita el uso de la palabra la DRA. ELIZABETH SALAS JIMENEZ quien procede a manifestar al despacho, en relación con la manifestación del doctor CARLOS ALBERTO ARIZA acerca de que el señor capitán Soto no puede volver a ser convocado deseo simplemente manifestar al capitán de puerto que el ordenamiento no contempla estas limitaciones y que la oportunidad procesal para solicitar y practicar pruebas es hasta el cierre de la investigación como así se aclaró por el señor capitán de puerto en la audiencia celebrada ayer 29 de julio por lo tanto solicito al señor capitán de puerto tener en cuenta estas consideraciones al momento de resolver. En este estado de la diligencia el despacho los apoderados manifiestan no tener más preguntas para el señor capitán Soto. PREGUNTADO: Informe la despacho si tiene algo más que agregar, corregir, aclarar a la presente diligencia? CONTESTÓ: No tengo nada más que agregar. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto procede a manifestar que: recibida la versión libre del señor JOSÉ ÁNGEL SOTO capitán del remolcador CAPIDAHL, este despacho considera pertinente y necesario escuchar el testimonio que de los hechos puedan dar el grupo de buzos a bordo del remolcador. En tal sentido se ordena la práctica de las declaraciones en hora y fecha que les será comunicadas con la debida antelación a las partes. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto ordena suspender la primera audiencia pública para el día treinta y uno (31) de julio del presente año (2014) a las 08:00 horas e iniciándola para recibir la versión libre del capitán del remolcador CAREX. Siendo el día treinta y uno (31) de julio del año dos mil catorce (2014) y siendo las 08:39 horas previa comparecencia de las partes, el Despacho se



constituye en Audiencia Pública para reanudar la primera audiencia pública dentro de la presente investigación por Siniestro Marítimo. Acto seguido el señor capitán de puerto conmina a los apoderados a guardar la compostura con el despacho, conservar el respeto a desarrollar la diligencia conforme a los lineamientos establecidos, so pena de que sean empleadas las atribuciones que asisten como autoridad jurisdiccional. En este estado de la diligencia las partes manifestaron estar de acuerdo. Seguidamente y siendo las 08:43 horas es llamado el señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.573.514 de Cartagena (Bolívar) en calidad de capitán del R/M CAREX con el fin de ser escuchado en diligencia de versión libre dentro de la presente investigación. Acto seguido solicita el uso de la palabra el Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA para manifestar al despacho que: no obstante ser convocado en versión libre con todo respeto solicito a la capitanía de puerto iniciar el juramento de rigor a mi representado para que bajo la gravedad del mismo se entienda lo que él exprese durante la presente audiencia. El objetivo nos parece más conveniente que lo que se exprese se diga es sometido a la riguridad del juramento. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra el DR. OLIVERIO DEL VILLAR para manifestar: Quiero dejar constancia en esta diligencia que lo que rendirá el capitán LÓPEZ es una versión libre lo cual implica que si la investigación lo requiere a petición de parte o de oficio por el capitán de puerto podrá ser citado a rendir interrogatorio de parte. Así las cosas me reservo el derecho de llamar al capitán LÓPEZ a rendir declaración de parte. En este estado de la diligencia el despacho le concede el uso de la palabra a la Dra. MARÍA ELVIRA GÓMEZ quien manifiesta: Teniendo en cuenta que en este estado de la diligencia y en virtud de procedimiento especial previsto, quien va proceder a declarar tiene la condición de parte, razón por la cual solicito al despacho establecer de manera expresa si el señor capitán del R/M CAREX asume esta declaración como parte o no dentro del proceso. En este estado de la diligencia procede el despacho a conceder el uso de la palabra a la Dra. ELIZABETH SALAZ JIMENEZ quien manifiesta: El señor capitán del R/M CAREX tiene la condición de parte y en esa condición fue citado al proceso. El procedimiento del Decreto Ley 2324 de 1984 indica en el artículo 39 que, los miembros del tribunal de capitanes, los declarantes, testigos, peritos y traductores serán juramentados de acuerdo con las formalidades del código de procedimiento penal, de lo que se deduce que para la declaración del capitán del R/M CAREX, de la misma forma que para las declaraciones que hasta este momento de la investigación se han recepcionado las partes han declarado como versión libre. Cosa muy distinta es lo que el DR. OLIVERIO DEL VILLAR se ha reservado el derecho para citar al capitán del R/M CAREX de considerarlo necesario para los fines de esta investigación que, mencionado capitán sea citado a interrogatorio de parte. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto procede a decidir sobre las solicitudes impetradas por los apoderados en el siguiente sentido: 1) Aclarar que el señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ se encuentra rindiendo declaración en versión libre, 2) es parte dentro del proceso 3) se aclara a todos que posee el derecho si surgen nuevos hechos o si consideran que necesitan ampliar la declaración en procura de poder llamar a todos los involucrados susceptibles de ser llamados, sin embargo el despacho analizará las solicitudes y estudiará la pertinencia y conducencia de la prueba solicitada; 4) y el señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DIAZ será recibido en versión libre. En este estado de la diligencia el Despacho procede a recibir la diligencia procediendo con el siguiente interrogatorio: PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, cuál es su experiencia como gente de mar? CONTESTÓ: Unos siete años aproximadamente repartidos en una compañía en Santa Marta se llama ASISMAR, estuve otro tiempo trabajando con OTM, también C. I. International Fuels y pues acá en Coveñas con INTERTUG dos años y medio. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, desde cuándo se

encuentra a bordo del remolcador "CAREX"? CONTESTÓ: Llevo año y medio a bordo del R/R CAREX como capitán. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, cuáles fueron las funciones que cumple el R/R CAREX en la operación de OCENSA? CONTESTÓ: El R/R CAREX presta sus servicios a OCENSA como una embarcación de apoyo para el despliegue de mangueras, entregar la caja de herramientas y apoyo a la monoboya para la apertura y cierre de válvulas. PREGUNTADO: Informe al Despacho el modo en que fue asignado para la operación del BT EUROCHAMPION 2004, el día domingo 20 de julio de 2014? CONTESTÓ: El R/R siempre se encuentra stand by en la boya TLU2 a disposición de operaciones marítimas OCENSA, cuando hay maniobra con buque tanque nos llaman por el canal 08 VHF a que salgamos hasta la zona de fondeo de tanqueros a entregar la caja de herramientas al BT, una vez se entrega la caja de herramientas nos dirigimos nuevamente a TLU2, quedamos a órdenes del piloto, el cual nos pide abrir mangueras para no interferir en la maniobra de amarre del buque tanque. Una vez el buque está amarrado al cabo hawser se procede a entregar las mangueras una por una, terminada la operación de entrega de mangueras procedemos a asegurarnos a la monoboya TLU2, luego pasan a la monoboya los marineros para la apertura de válvulas por órdenes del cargo Loading master, una vez pasado esto se cierra la monoboya y quedamos stand by a órdenes del cargo Loading master, ese es básicamente la operación de amarre. PREGUNTADO: Sírvase aclarar al despacho en cada una de las acciones quien responde por el uso de su remolcador durante la operación de OCENSA. Así mismo explique la jerarquía? CONTESTÓ: En primera instancia cuando la maniobra sea amarre o desamarre quedamos a disposición del piloto en ese instante, pero cuando se trata ya de la conexión o desconexión, apertura y cierre de válvulas estamos a disposición del cargo Loading master, quiero agregar siempre estamos a disposición del cargo Loading master únicamente quedamos a disposición del piloto en la maniobra de amarre y desamarre del buque, el piloto en las maniobras de amarre y desamarre siempre tiene el control del buque. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si de acuerdo a su versión que operación es indispensable hacer primero entre las funciones que tiene el Loading master y las funciones que tiene el piloto con respecto al uso del R/R CAREX? CONTESTÓ: En la maniobra de amarre hasta que el piloto no finalice su operación de atraque el cargo Loading master no puede iniciar la conexión de mangueras. Cuando el buque termina su cargue primero inicia el cierre de válvulas en la monoboya y en el manifold del buque, se procede a la desconexión y una vez terminada esta operación con el cargo Loading master inicia el desatraque del buque tanque con el piloto. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, en qué consistió el apoyo prestado por R/R CAREX bajo su mando antes, durante y después de la emergencia ocurrida el día 20 de julio/2014 indicando en lo posible horas? CONTESTÓ: Solicito hacer uso del Estado de Hecho y Bitácora de cubierta del R/R. Ante lo cual el señor capitán de puerto le hace saber al señor Francisco López que puede hacer uso de mencionados documentos y una vez finalice se sirva entregar copia para que repose en la investigación. Una vez autorizado el señor Francisco López procede a dar respuesta a la pregunta CONTESTANDO: El día domingo 20 de julio aproximadamente a las 20:45 recibimos llamado por el radio VHF canal 08 del señor cargo Loading master - CLM - para que nos dirigiéramos a la monoboya para el cierre de válvulas 1 y 3. A las 20:48 pasan los marinos a la monoboya para el cierre de las válvulas 1 y 3. A las 20:50 se le informa al CLM que las válvulas 1 y 3 quedaron cerradas al 100%. A las 20:52 se le informa al piloto a petición de él sobre la dirección y distancia del buque hacia la monoboya, quiero agregar que este informe no es mi obligación pero que lo hago en mi buen oficio. A las 20:54 se le informa al piloto la rotura del cabo hawser, el piloto nos da la orden de apoyarnos al costado de babor del BT para empujar. A las 20:56 se escucha por el radio VHF canal 08 la rotura de las mangueras por el personal de cubierta (de la

empresa conectar), el CLM me ordena que me despegue del casco del buque y me mantenga alejado para asegurar un tramo de la manguera número 3 que soltaron la gente de conectar. 21:40 a esta hora se rescata la manguera número 3 y se asegura al R/R para ser llevada a la TLU2. 22:40 a esta hora arribamos a la TLU2 se asegura la manguera No. 3 a la monoboya al igual que el R/R a la monoboya, quedamos stand by a órdenes del CLM. PREGUNTADO: De acuerdo a su versión el piloto le requirió empujar el BT por el costado de babor, sírvase informar al despacho en qué forma lo hizo, si alcanzó a tomar posición y si fue efectiva la asistencia? CONTESTÓ: El señor piloto me ordena empujar el buque por el costado de babor con el fin de contrarrestar la caída del BT por ese costado, pienso yo por los fuertes vientos. Traté de pegarme al costado de babor como me lo ordenó el piloto aproximadamente a media cubierta donde finalizaban las mangueras, lo cual me fue imposible poner el R/R en posición por el fuerte oleaje y viento. No fue efectiva la maniobra que solicitó el piloto por lo dicho antes y por encontrarse las mangueras a lo largo del costado de babor del BT, que era por el costado donde realiza el cargue. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho de acuerdo a su versión la distancia y dirección relativa de la TLU2 ante el requerimiento del piloto práctico? CONTESTÓ: Se le informa al piloto que la distancia de la proa del buque tanque hacia la monoboya era aproximadamente de unos 8 metros y la dirección en esos momentos era a las 11 con respecto a las manecillas del reloj, eso significa básicamente que la proa del buque con respecto a la monoboya, ésta se encontraba por la amura de babor del BT, eso fue inicialmente. Este reporte fue a las 20:52. Pasado aproximadamente 1 o 2 minutos se le informa al piloto que el BT se encuentra a una distancia aproximadamente de unos 12 metros con respecto a la boya, y la dirección era aproximadamente de 1 a 2 con relación a las manecillas del reloj, esto significa que está por el costado de estribor por la amura de estribor con respecto a la monoboya, este movimiento fue muy rápido e intempestivo por los fuertes vientos que azotaban. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho que otras ordenes le fueron impartidas por el piloto práctico y si éstas fueron cumplidas a cabalidad? CONTESTÓ: El piloto práctico sólo me indicó una orden que era la de acercarme la costado de babor del BT para que empujara, lo cual no se pudo efectuar por lo dicho anteriormente. PREGUNTADO: De acuerdo con su experiencia, sírvase manifestar al despacho en condiciones normales de operación cual es la distancia que separa la monoboya de la proa del BT? CONTESTÓ: 60 metros es la distancia del cabo hawser. PREGUNTADO: En el evento que nos ocupa la investigación por siniestro, sírvase describir al despacho la forma en que se comportó el BT con relación a la TLU2 durante la emergencia, en lo posible con los tiempos? CONTESTÓ: La posición normal del R/R es la de estar asegurado a la monoboya pero por el oleaje que había estábamos asegurados de un cabo del R/R hacia la bita de la monoboya por ese motivo no pude apreciar el movimiento del buque tanque, sólo cuando el CLM me indica que cierre las válvulas queda el R/R asegurado a la monoboya y en esos momentos es que se le indica al señor piloto la dirección y distancia de la monoboya con respecto a la proa del BT. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si tuvo conocimiento o advertencia y en qué modo de una anomalía en el clima? CONTESTÓ: No se tuvo ninguna información previa al incidente, solo se detectó de los fuertes vientos al momento en que el CLM nos indica el cierre de válvulas. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho los medios de comunicación con que cuenta para comunicarse durante la operación, con que estaciones puede comunicarse y si esta comunicación es abierta para todas las estaciones. CONTESTÓ: El remolcador cuenta con tres radios VHF marinos, un radio VHF portátil y un radio de larga frecuencia SSB. Las estaciones con las que se tiene contacto son: operaciones marinas OCENSA (CLM) por los canales 08 y 77 marino; con el piloto por el canal 08 marino; la estación de Guardacostas por el canal 16 marino. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si existe un procedimiento para la atención del BT y en tal

27  
292

caso, si lo conoce, si lo tiene a bordo y en qué modo fue enterado del mismo. CONTESTÓ: Pues el procedimiento existe pero a bordo no lo tengo. No lo conozco. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho las características del remolcador bajo su mando y bajo qué modalidad está al servicio de OCENSA. CONTESTADO: El Remolcador CAREX está capacitado para hacer operaciones en bahía, combate contraincendios y maniobras de atraque y desatraque. El Remolcador CAREX pertenece a la empresa INTERTUG S.A. la cual fue contratada por la compañía OCENSA para el apoyo de las operaciones de los buques-tanques. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho la relación operativa del REMOLCADOR CAREX con OCENSA y en qué modo se realiza. CONTESTADO: La relación del Remolcador CAREX con OCENSA es netamente operativa, para las operaciones de conexión y desconexión de mangueras. Las órdenes impartidas al remolcador son dadas o mandadas por operaciones marinas OCENSA, en este caso el CLM de turno. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si conoce algún procedimiento de emergencia para la suspensión del cargue y en tal caso cual es la participación del remolcador bajo su mando. CONTESTADO: No lo conozco. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si conoce el sistema MARINE BREAKAWAY COUPLING conocido en la empresa como válvulas GALL THOMSON. CONTESTADO: No lo conozco, no es mi competencia. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho las condiciones de mar y viento presentadas durante la emergencia del 20 de julio de 2014 en el BT EUROCHAMPION 2004 y si estas fueron cuantificadas por usted o informadas a usted, y si estas quedaron registradas. CONTESTO: pude evidenciar esa noche vientos tempestivos muy fuertes y fuerte oleaje, no fueron medidas porque no tengo a bordo los sensores apropiados. Sé que fueron aproximadamente de 50 a 60 nudos los vientos por registros del Remolcador CAPIDAH. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho, según su versión, si la nave bajo su mando fue requerida para verificar el estado de las mangueras de cargue luego de que se presentara la rotura y en qué modo se realizó. CONTESTO: no me dieron ordenes de que revisara las mangueras, solo hasta después pasadas 2 horas cuando el buque salió. El Sr CLM me pidió por radio VHF canal 08 que revisara el estado de las mangueras y la monoboya, a lo cual se le contestó que todo se encontraba en orden las 3 mangueras suspendidas de la boya. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si pudo evidenciar o tuvo conocimiento de derrame de crudo e indique en que forma sucedió. CONTESTADO: no, no tuve conocimiento ni lo evidencí. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si el Remolcador CAREX fue requerido para responder a una contingencia para derrame de hidrocarburos indicando a partir de qué momento y con qué instrucción. CONTESTÓ: No fue requerido. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si el remolcador CAREX a su cargo, cuenta con VDR? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si reconoce el evento natural denominado como "culo de pollo", si este evento fue el que sucedió durante la emergencia y si tiene conocimiento de haberse presentado antes este fenómeno ya sea como experiencia propia o no. CONTESTÓ: Si reconozco el evento pero no puedo determinar las causas de la emergencia del 20 de julio del 2014 con el BT EUROCHAMPION 2004. Se tuvo una experiencia el año anterior pero con menos intensidad. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho cual es el Bollard Pull del remolcador CAREX. CONTESTO: El remolcador CAREX cuenta con un Bollard Pull de 16 Ton, pero sus funciones en OCENSA son las de una embarcación de apoyo, no de remolcador como tal. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si la monoboya TLU2 esta tripulada en forma permanente o en su defecto como y cuando es tripulada? CONTESTÓ: No está tripulada en forma permanente, sólo se tripula la monoboya para la apertura y cierre de válvulas. PREGUNTADO: Indíquele al despacho si el cabo hawser en algún momento tocó el agua de mar. En caso afirmativo indique la hora? CONTESTÓ: si se evidencia el hawser en el agua

aproximadamente a las 20:52. PREGUNTADO: Indique al despacho cual era la dirección y distancia del buque en relación con la monoboya en el momento en que se rompe el hawser? CONTESTÓ: aproximadamente a unos 60 metros con dirección entre las 2 y 3 con respecto a las manecillas del reloj. PREGUNTADO: Usted en algún momento le alertó al piloto práctico sobre la posibilidad o la inminencia de un golpe contra la monoboya? CONTESTÓ: Si, aproximadamente a las 20:52 se le informa al piloto que la proa del buque con respecto a la boya estaba muy cerca más o menos a unos 8 metros. PREGUNTADO: Indíquele al despacho qué señalización tienen las mangueras que están en el agua? CONTESTÓ: Cuentan con unas luces de precaución de destellos rojos continuos, aproximadamente a unos 50 metros entre luz y luz, estas se encuentran sobre las mangueras (la número 2). Las luces están ubicadas en la manguera No. 2 para su protección de no ser golpeadas por las embarcaciones. PREGUNTADO: Indique al despacho si usted o alguien de su tripulación, se percató del momento en el cual alguna manguera fue liberada del buque? CONTESTÓ: Si, se evidencia cuando el personal de cubierta (conectar) sueltan la manguera número 3, lo cual me informan por el canal 08 VHF marino. PREGUNTADO: Indíquele al despacho si en ese momento cuando liberaron la manguera usted se encontraba cerca de ese costado del buque, a que distancia y si pudo observar si la manguera cayó libre al agua o golpeó algo? CONTESTÓ: me encontraba aproximadamente a unos 80 a 100 metros más o menos, pero no evidencio si la manguera se golpea con algún objeto. PREGUNTADO: Indíquele al despacho en qué momento el buque queda libre de conexión de las otras dos mangueras restantes? CONTESTÓ: No tengo conocimiento de eso. PREGUNTADO: En el estado de hechos que usted entrega la despacho se registra a las 21:40 "Se rescata tramo de la manguera número 3 y es llevada a la TLU2" explíqueme al despacho qué significa eso? CONTESTÓ: Es el tramo de la manguera número 3 que la gente de cubierta suelta la cual queda a la deriva, por órdenes del CLM se asiste para su rescate. PREGUNTADO: Cómo explica usted que estando la manguera número 3 conectada a la TLU2 y al buque y es liberada desde el buque pueda quedar la manguera a la deriva y no simplemente conectada a la TLU2? CONTESTÓ: Lo que se soltó fue un tramo de la manguera número 3, tengo información que el tramo de manguera que se soltó es donde se unen las partes, es donde va la GALL THOMSON tengo entendido. PREGUNTADO: Indíquele al despacho si hubo algún cambio durante el incidente en la señalización que usted dice tenía la manguera número 2? CONTESTÓ: La señalización permanecieron en su puesto. PREGUNTADO: En algún momento tuvo usted conocimiento si alguna manguera quedó colgada del buque. En caso afirmativo indique si le solicitaron que hiciera algo? CONTESTÓ: No, no tuve conocimiento. PREGUNTADO: Se le pone de presente la fotografía del codo número 2 de la TLU2, en donde se aprecia una afectación al codo. Indique al despacho cuál cree usted que fue la causa de ésta afectación? CONTESTÓ: Desconozco las causas. PREGUNTADO: Después del rompimiento del hawser hubo en algún momento, si usted lo pudo apreciar, un estiramiento de las mangueras que hubiera podido afectar o correr o mover la TLU2? CONTESTÓ: No lo pude apreciar por la poca visibilidad, como las mangueras van sobre el agua no se puede apreciar. PREGUNTADO: Indíquele al despacho si el cargo Loading master, le reportó a usted en algún momento el rompimiento de las mangueras o la activación de un sistema de liberación rápido de las mismas? CONTESTÓ: No se escucha reporte del CLM de la rotura de las mangueras, sólo se escucha cuando el personal de conectar lo exclama por radio VHF marino 08. PREGUNTADO: En algún momento rescató usted más mangueras a la deriva? CONTESTÓ: No, solamente la número 3. PREGUNTADO: Indíquele al despacho qué hizo su R/R durante los dos días siguientes a la ocurrencia del siniestro? CONTESTÓ: En operaciones de apoyo en la TLU2 buscando elementos a lote de playa (nuevo hawser y defensas), operaciones con el ARC bongo CASA y a órdenes

del CLM, esencialmente eso fue lo que hice. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si cada vez que usted se desplaza hasta el bongo CASA o hasta lote playa queda registrado en su bitácora qué elementos, personal, herramientas, repuestos llevó hasta y desde la TLU2? CONTESTÓ: Todos los movimientos que efectúa el R/R CAREX quedan registrados en la bitácora de cubierta, se transporta personal, herramientas, elementos, etc de lote playa a TLU2 y boya bongo casa a TLU2, todo esto queda registrado en el libro de visitas y bitácora de cubierta. En este estado de la diligencia el despacho le solicita aporte dos copias de los registros mencionados anteriormente para los cinco días siguientes al momento en que ocurrió el siniestro. Igualmente para el R/R CAPIDAH. Seguidamente el DR. CARLOS ALBERTO ARIZA apoderado del señor FRANCISCO LÓPEZ manifiesta darse por notificado y procederá a aportar lo requerido por este despacho para ambos remolcadores que representa. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si fue testigo en días posteriores de cambios de tramos de manguera? CONTESTÓ: Se evidenció la adaptación de las mangueras número 1 y 3 por el personal de OCENSA y CONECTAR en días posteriores. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si durante la rotura de las mangueras la monoboya TLU2 estaba tripulada, por quién y por qué? CONTESTÓ: Si estaba tripulada por una persona del R/R CAREX "marinero JOSÉ LUIS GONZÁLEZ", porque al momento del cierre de válvulas los fuertes vientos me azotaban el R/R contra la boya, lo cual me obligó a despegarme de ella, dejando la tripulante a bordo de la TLU2 que contaba con un radio VHF portátil y quien fue el encargado de cerrar las válvulas a órdenes del Loading master a las 20:48 del día de la emergencia. PREGUNTADO: Informe sí o no a bordo del R/R CAREX se presentaron lesiones a la tripulación o daños a algún equipo? CONTESTÓ: No se dieron lesionados ni daños al equipo. En éste estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra a los apoderados que deseen interrogar al señor FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ. Solicitando la DRA MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS hacer uso de la palabra para formular el siguiente cuestionario PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si el tripulante de la embarcación CAREX cerró las válvulas en cumplimiento de órdenes del CLM? CONTESTÓ: Si así es. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho, si lo sabe, si las válvulas en la monoboya cuentan con cierre automático o el cierre es manual? CONTESTÓ: El cierre es manual. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si lo sabe, cómo conoce OCENSA que las válvulas fueron cerradas? CONTESTÓ: Se le dio confirmación vía radio VHF 08 marino al CLM. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho usted a quien está obligado a informar que las válvulas fueron cerradas? CONTESTÓ: al CLM de turno. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si lo sabe, si en las válvulas existe algún mecanismo especial que reporte automáticamente a OCENSA que la válvula quedó cerrada? CONTESTÓ: No conozco algún mecanismo especial que lo indique solamente el cierre y la confirmación del tripulante que la cierra. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si pudo usted observar el momento exacto de la rotura del hawser? CONTESTÓ: Sí, aproximadamente a las 20:54 se le informa al señor piloto la rotura del hawser, el cabo hawser se rompe cuando el buque se va súbitamente hacia atrás estirando la línea y esta a su vez se rompe. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho al momento en que se da la rotura del hawser que usted ha mencionado, si sabe usted por qué costado del buque pegaba el viento fuerte e intempestivo como usted lo ha calificado? CONTESTÓ: El viento venía o le pegaba al BT por la amura de estribor. PREGUNTADO: Por favor indíqueme al despacho, si lo sabe, cuanto tiempo transcurrió entre la orden del CLM de cerrar válvulas y el momento en que le tripulante encargado cumplió la orden? CONTESTÓ: Aproximadamente 5 minutos. PREGUNTADO: Teniendo en cuenta su respuesta anterior, considera usted que ese tiempo es de reacción inmediata? CONTESTO: Si. PREGUNTADO: Por favor indíqueme al despacho si lo sabe, si la presencia de los vientos fuertes e intempestivos

por encima de 50 nudos fue una vez que el tripulante se encontraba a bordo de la monoboya? CONTESTÓ: Si el tripulante se encontraba a bordo de la monoboya TLU2 cuando se dieron los fuertes vientos intempestivos, cuando el CLM da la orden del cierre de válvulas todavía los vientos no eran tan fuertes, una vez pasa el tripulante a la monoboya es cuando tempestivamente se dan los vientos fuertes. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho cuanto lleva usted a bordo de una embarcación en la jurisdicción de la capitania de puerto de Coveñas? CONTESTÓ: en el área de Coveñas llevé a bordo de las embarcaciones aproximadamente 2 años 6 meses. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si durante el tiempo que usted ha mencionado en su respuesta anterior se han presentado vientos imprevistos, y de una duración y velocidad igual al que se presentó el 20 de julio/2014 durante la operación del Buque EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Vientos así de fuertes iguales no los había visto por lo general el viento oscila entre 8 y 15 nudos. El año pasado se vio uno pero no fue igual a este presentado el 20 de julio/2014 este lo sentí más fuerte. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si los vientos a que usted ha hecho referencia en sus respuestas anteriores son previsibles de alguna manera? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: Usted ha expresado que recibida la orden del CLM procedió a revisar las mangueras y la monoboya y que le respondió al CLM que todo estaba en orden y las mangueras se encontraban suspendidas de la monoboya. Pudo usted hacer una verificación exhaustiva de las mismas o a qué distancia respecto de las mangueras y la monoboya efectuó dicha observación? CONTESTÓ: Revisión exhaustiva no se realizó solamente se le dio una vuelta a la monoboya y a las mangueras, aproximadamente a una distancia de 20 metros y hasta donde pude observar con mi reflector todo se encontraba en orden. PREGUNTADO: Sabe usted quien recogió el hawser que fue necesario reemplazar y a donde fue llevado éste? CONTESTÓ: el personal de conectar por órdenes del CLM recogen el hawser afectado con la ayuda del R/R CAPIDAHN y tengo entendido que lo llevaron a muelle. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si lo sabe el extremo del hawser que quedó sujeto a la proa del buque, quien lo retiró de dicho lugar? CONTESTÓ: Lo que pude observar fue que el hawser todo quedó en la TLU2, lo único que quedó en la proa del buque en el panamá fue la cadena y la boya Samsung la cual fue recogida por el R/R CAREX y posteriormente pasada al R/R CAPIDAHN. PREGUNTADO: Por favor indíqueme al despacho si lo sabe si durante los días siguientes a la fecha del siniestro objeto de esta investigación, la TLU2 operó? CONTESTÓ: No operó. PREGUNTADO: Por favor infórmele al despacho si lo sabe cuándo hubo operación de la TLU2 con posterioridad al siniestro? CONTESTÓ: Entre el 23 y 24 de julio/2014 más o menos hubo operación. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra al apoderado del señor FRANCISCO LÓPEZ, quien procede con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: al inicio de su declaración manifiesta usted que el CAREX procedió abrir mangueras para no intervenir con las maniobras del BT EUROCHAMPION 2004, a qué se refiere con ésta afirmación? CONTESTÓ: Si lo que pasa es que cuando el buque está atracando las mangueras no deben estar en la mitad para no interferir con la maniobra del piloto de atraque PREGUNTADO: Cual es la distancia entre el remolcador CAREX y la bita de amarre de la boya después de haber efectuado dicho amarre y si se mantuvo en esa distancia? CONTESTÓ: La distancia es aproximadamente de unos 50 metros. PREGUNTADO: En cuanto a las mangueras de cargue, en operación normal, cuando son desconectadas del manifold del buque, son soltadas sobre la superficie del agua o son entregadas al CAREX con seguridad? CONTESTÓ: Son soltadas inicialmente al mar y después de forma segura son entregadas al remolcador CAREX por medio del cabo que tienen las mangueras. PREGUNTADO: En el evento del siniestro que nos ocupa se pudo seguir el mismo procedimiento en relación con el arriado de las mangueras? CONTESTO: No, no se realizó, porque el

mal tiempo dificultó la operación normal. En este caso, la manguera número 3 fue botada al mar y posteriormente se aseguró al remolcador. Asumo que las mangueras 1 y 2 quedaron aseguradas al buque tanque. PREGUNTADO: En qué momento posterior fueron arriadas y recogidas por el CAREX las mangueras 1 y 2. CONTESTÓ: No, en ningún momento las mangueras 1 y 2 fueron recogidas por el remolcador CAREX, no tengo conocimiento quien las tomó. PREGUNTADO: Quiénda la orden al CAREX de recoger y asegurar mangueras en la monoboya TLU2? CONTESTÓ: El CLM. PREGUNTADO: recibió orden del CLM de recoger las tres, dos o una de las mangueras. CONTESTÓ: El CLM ordena recuperar solo la manguera número 3. PREGUNTADO: Al cuanto tiempo con posterioridad, si le consta, o si lo vio, se aseguraron las tres mangueras a la monoboya o las vio después aseguradas? CONTESTÓ: Solamente observé a los dos días posteriores aproximadamente, las mangueras 1 y 3 aseguradas. En este estado de la diligencia el Dr. CARLOS ARIZA OYUELA termina su intervención y procede el despacho a hacer la última pregunta de rigor. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si tiene algo más que decir, aclarar, enmendar o adicionar con relación a su declaración? CONTESTÓ: No. En este estado de la diligencia procede el despacho a recepcionar la versión del señor FABIAN ILDEFONSO VIDAL ANAYA identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.133.778 de Cartagena, en calidad de CARGO LOADING MASTER. PREGUNTADO: Informe al despacho cuál es su experiencia profesional como loading master y cuánto tiempo lleva trabajando en Coveñas? CONTESTÓ: Soy oficial retirado de la Armada en la cual estuve 4 años y medio como oficial y luego hice mi homologación a la marina mercante en la cual tengo una experiencia de 20 años. Los 9 primeros como primer oficial y capitán de buque tanques, un año en cargos administrativos como persona designada en tierra de una empresa de tanqueros y remolcadores y el resto a bordo de remolcadores Off Shore en el cargo de primer oficial y capitán. Capitán de altura desde el año 2012, tengo contrato con OCENSA a partir del 1 de abril/2013. Cargo en el que me desempeño hasta el día de hoy. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cuales son las funciones generales del cargo Loading master relacionadas con el cargue del BT? CONTESTÓ: Las funciones del cargo Loading master están estrictamente relacionadas en su mayoría con la operación de cargue de los buque tanques en la TLU y adicionalmente como apoyo en los planes de mantenimiento de la misma. La función es ser la interfase entre el capitán del barco y sus oficiales con el terminal en todo lo relacionado a la planeación y ejecución de la operación de carga de los buque tanques, esto incluye la recepción del buque luego de la libre platica, las inspecciones de seguridad previa al amarre y al inicio de operaciones y dirigir las operaciones de conexión y desconexión participando en la operación de amarre del buque tanque a la boya cumpliendo las políticas de la compañía en lo que respecta a HSE. PREGUNTADO: sírvase manifestar al despacho si tiene conocimiento de la existencia de un manual de procedimientos de OCENSA para el cargue del buque tanque? CONTESTÓ: Conozco el manual de operaciones On-Off Shore de la compañía, el cual incluye entre otros los instructivos de inspecciones previas de seguridad, maniobra de amarre y desamarre, maniobra de conexión y desconexión y en lo que nos compete incluye el instructivo en caso de rotura del hawser. PREGUNTADO: Sírvase realizar al despacho un relato claro, preciso y conciso de los hechos ocurridos el día 20 de julio/2014 durante la operación del BT EUROCHAMPION 2004, en lo posible informando las horas o los tiempos? CONTESTÓ: Que el día 20 de julio/2014 aproximadamente a las 18:00 horas efectuó relevo para asumir la posición de cargo Loading master a bordo del BT EUROCHAMPION 2004 amarrado a la TLU2 y que inició cargue aproximadamente a las 15:50. La operación continuó normal hasta aproximadamente las 20:30 hora en la cual recibo un reporte del cuarto de control de tierra, de una información de la portería de OCENSA de la lectura de un tormentómetro instalado, para lo cual el

294



operario de turno me informa que se están presentando actividad eléctrica con lluvia en el área de las instalaciones de tierra, inmediatamente pregunto al remolcador CAPIDAHL sobre las condiciones atmosféricas en el monitoreo que hace del radar, obteniendo como respuesta la presencia de una nubosidad sobre el área de Coveñas a una distancia aproximada de 9 millas del área de operaciones de la TLU2, sin actividad eléctrica. Procedo al puente de gobierno son 5 pisos estaría llegando en menos de 1 minuto y encuentro en este al piloto práctico y al primer oficial. Un minuto después recibo del primer oficial la solicitud de parar el bombeo de tierra y procedo con él al alerón para confirmar su solicitud para lo cual procedo por radio VHF a dar instrucción al operador del cuarto de control en tierra señor JORGE QUINTERO, de parar las dos bombas que teníamos en servicio en ese momento y quedar por gravedad. Operación que es estrictamente necesaria para el cierre normal de la válvulas de 20 pulgadas de la TLU2. Las condiciones de viento no superaban los 10 nudos en una dirección aproximada de 330, que son las condiciones normales del área. En segundos recibo reporte de una persona de la empresa CONECTAR señor MANUEL OSORIO contramaestre de turno de condiciones normales de hawser a 55 metros que equivale a la distancia de la proa del BT a la boya TLU2 y de la posición de la TLU2 a las 11:00 en sentido horario con respecto a la crujía del BT. Un minuto después recibo reporte del cuarto de control en tierra donde se me informa que le cargue está por gravedad, lo cual significa que han sacado de línea las 2 bombas que estaban operando y pasamos de una rata aproximada de 40.000 barriles hora a 1 rata aproximada de 4.000 o 5.000 barriles hora. Aproximadamente 1 minuto después se recibe reporte del R/R CAPIDAHL del monitoreo de la nube en el radar y se encuentra a 6 millas náuticas del área de operaciones. Las condiciones siguen siendo normales, vientos menores a 10 nudos por la proa. No tengo tiempo más exactos pero lo siguiente es un reporte del CAPIDAHL donde indica que se está incrementando sustancialmente la velocidad del viento por lo cual escucho la coordinación del piloto práctico y el capitán quien ya se encuentra presente en el puente para iniciar el alistamiento de la maquina principal. Un tiempo después se escucha al señor MANUEL OSORIO reportar el inicio de movimiento hacia adelante del BT, por lo que tomo la decisión de proceder a cubierta con la intención de dirigirme a la proa y colaborar con la información de la posición de la boya para las operaciones o para las maniobras del piloto practico y capitán, mientras tanto se escucha un reporte de la proa donde la distancia es aproximadamente 10 metros, en mi desplazamiento a la cubierta que incluye descender 6 niveles desde el puente hasta la cubierta A solicito información al R/R CAREX si ha logrado tripular la boya para el cierre de las válvulas 20 pulgadas, las cuales se deben cerrar manualmente, para lo cual recibo respuesta negativa de que aún ningún tripulante está en posición para cerrarlas, luego escucho un reporte del R/R CAREX donde indica que el hawser se encuentra tensionado a las 2 en sentido de las manecillas del reloj con respecto a la crujía del buque. Estando en cubierta la cruzar por el manifold que es el sitio donde se conectan las mangueras con el buque tanque, escucho reporte del CAREX de la rotura del hawser e inmediatamente me comunico con el cuarto de control para hacer shut down al sistema en vista de que aún no recibo información del CAREX del cierre de las válvulas de 20 pulgadas y le informo al cuarto de control de tierra que se ha roto el hawser y que se comuniqué con los jefes para hacer el reporte de este evento, en ese momento encuentro que el personal de CONECTAR ha hecho un alistamiento previo para una desconexión rápida la cual consistió en liberar las eslingas de las mangueras de la grúa del buque tanque y la retirada de los pernos que aseguran las válvulas mariposas de la manguera conectada. Una vez recibo confirmación de la sala de mando, casi inmediata, de que se ha efectuado el shut down que consiste en el cierre remoto de las válvulas submarinas en el PLEM, doy instrucciones al personal de CONECTAR para la desconexión del string 3 el cual debe efectuarse primero que la 2 y que la 1. Al iniciar la desconexión de este string se

presenta una tensión en las cadenas que sujetan los tres string a las bitas del manifold produciendo incluso chispas por lo que al mismo tiempo tanto el contramaestre MANUEL OSORIO y mi persona dimos instrucción al personal de CONECTAR de suspender y retirarse del área del manifold para proteger la integridad física de los tres conectores, por radio CAREX me confirma que ya están cerradas las válvulas de 20 y escucho instrucción del piloto para que el CAREX proceda lo más a proa posible del costado de babor, siendo para él solo posible unos metros a popa del manifold ya que las mangueras no permiten su acercamiento. Por la borda, noto que se ha perdido tensión en los tres strings y se da instrucción al personal de CONECTAR para reiniciar la desconexión del string 3 al tiempo que le hago advertencia al CAREX de no entrar a la posición indicada por el piloto por el riesgo de que por la desconexión rápida, la manguera pueda caer sobre el remolcador. Inmediatamente el CAREX como confirmación le indica al piloto mis instrucciones y ya estando el área despejada por el remolcador procedo a dar instrucciones de la desconexión rápida del string 3 y éste cae al agua. Inmediatamente, se inicia la desconexión del string número 1 teniendo en cuenta que no había prioridad en el número 2 ya que no estaba conectado sino simplemente asegurado con cadenas a las bitas del manifold por motivos de que estaba en mantenimiento, aclarando que el cargue se estaba haciendo solamente con las líneas 1 y 3 y que había necesidad de mantener el string 2 a bordo para proteger la integridad de las tres mangueras. En ese instante escucho un reporte del CAPIDAHL para el piloto sobre la posición libre de la monoboya TLU2 por, no recuerdo bien, estribor o la aleta de estribor, con lo cual sumado a la falta de tensión de las mangueras deduzco que el sistema de seguridad GALL THOMSON están activadas, por lo que suspendo la desconexión del string número 1, y al caer en cuenta que la número 3 que tiramos al agua estaría suelta la sección de cuatro mangueras de 16 pulgadas, doy instrucción al CAREX para localizarla y recuperarla ya que en la punta de las mangueras permanece para maniobra un cabo de aproximadamente 40 metros. El primer oficial se encuentra también en el manifold y me hace saber las instrucciones que recibe del capitán para continuar con la desconexión del string número 1 por lo cual me comunico con el piloto para hacer una línea más directa y que este le explique al capitán que se han disparado el mecanismo de seguridad y que no es necesaria la desconexión ya que tirando esos dos tramos al agua, pongo en riesgo la operación segura de la máquina del buque. Unos minutos después el capitán del CAREX me reporta que le es difícil por la baja visibilidad localizar el tramo de mangueras del string número 3 pero en muy poco tiempo me reporta que lo tiene localizado y que se encuentra digamos lejos de la popa del barco, esto como reporte para el piloto para continuar la operación de retirada del área de la monoboya. Inmediatamente le doy instrucciones al CAREX de que proceda a recuperarlo, revise si le es posible, si está detectando crudo saliendo de ese tramo y lo lleve a la boya TLU2. Mientras tanto la instrucción para el piloto es confirmar que de acuerdo al procedimiento el barco debe ser llevado a la zona de fondeo. Procedo al puente, durante el trayecto de la TLU2 hasta la zona de fondeo, aclarando que aun el CAPIDAHL hace apoyo con su cabo en la popa del buque. Durante ese trayecto aproximadamente unos 45 minutos después que ya ha pasado el mal tiempo el piloto da la instrucción tanto al CAPIDAHL como al capitán del buque tanque de proceder a liberar el remolcador de la popa. Durante todo este tiempo con el primer oficial, con el perito de contaminación y en algunos momentos con el capitán intentamos con el reflector del alerón buscar algún rastro de crudo, lo cual fue negativo no vimos ni sentimos olor a crudo, una vez liberado el CAPIDAHL le doy instrucciones de proceder a la TLU2 y hacer una inspección general de la boya y especialmente a la punta de las mangueras de 20 pulgadas de los string, a lo que el CAPIDAHL procede a mis instrucciones. Más o menos al tiempo que se está haciendo la operación de fondeo recibo reporte del CAREX de que ya tiene

asegurada la boya el tramo de mangueras de 14 del string 3 y lo complementa con un reporte negativo a presencia de crudo en el agua en las inmediaciones de la boya. Ya ahí por lo que he visto en los reportes, aproximadamente a las 22:00 horas el capitán del R/R CAPIDAHL me reporta que ha hecho una inspección alrededor de la boya y de las puntas de las mangueras y no ve presencia de crudo en el agua, me informa también que se va amarrar a la boya y el grupo de buzos va a iniciar una inspección de toda la infraestructura de la boya para verificar posibles daños. Ya en comunicación telefónica con el capitán MIGUEL BECERRA me da instrucciones para desconectar el string 1 y arriarlo con el string 2 al agua para que tan pronto el CAPIDAHL pueda desplazarse a la zona de fondeo después de la inspección las recupere y las asegure en la monoboya. También me da instrucción de recuperar el tramo de cadena del hawser (chafe chain) y el pickup rope y procedo a dar instrucción al CAPIDHAL de que tan pronto termine la inspección de buzos proceda al área de fondeo para recuperar los tramos de manguera y al CAREX la misma instrucción de proceder al área de fondeo para recuperar la caja de herramientas que aún se encuentra a bordo del BT y la recuperación del tramo de cadena del hawser. Aproximadamente a las 00:10 se entregan estos elementos tanto la CAPIDAHL como al CAREX. Una vez fondeado el buque procedemos a una reunión en la cual participó el capitán del BT, el primer oficial, el piloto practico, el perito de contaminación y el agente naviero y obviamente el loading master. En cuya reunión el capitán puso a disposición la grabación de audio del puente durante el incidente y también ofreció aunque no lo dio inmediatamente los registros automáticos de las órdenes a máquina. Con lo cual hicimos digamos un detalle de todo lo acontecido desde el momento en que se recibe la información de tierra a las 08:30 aproximadamente. Aproximadamente a la 04:00 de la mañana se da instrucción a los inspectores de calidad y cantidad de hacer sondeo de los tanques para establecer las cantidades a bordo. Eso toma más o menos una hora. Yo continúe, todo el equipo, piloto, perito, agencia, inspectores de calidad y cantidad de OCENSA y comerciales y personal de conectores hasta aproximadamente las 06:30, 06:45 cuando llegó el personal de relevo, este personal de relevo solamente incluía loading master y equipo de conectores y el personal saliente procedimos a nuestros sitios de residencia para descanso. PREGUNTADO: Para incorporar al expediente, a manalzada de su puño y letra, sírvase indicar gráficamente a este despacho, la secuencia seguida durante la maniobra realizada. Indique en el gráfico cómo se encontraba amarrado el BT EUROCHAMPION 2004 a la monoboya TLU-2? CONTESTÓ: el grafico lo realizo de acuerdo con los reportes que escuché del señor MANUEL OSORIO inicialmente y posteriormente del R/R CAREX. Estando inicialmente la gráfica 1 de la boya, en color verde oscuro. El grafico 2 corresponde al reporte de que el buque inicia un movimiento hacia adelante. El grafico número 3 en azul que la boya se encuentra a 10 metros de la proa. El grafico 4 en fucsia que se encuentra la boya a las 2 en sentido de las manecillas del reloj y grafico 5 en rosado, corresponde la reporte del CAPIDAHL que indica la posición libre por estribor de la monoboya TLU2, un tiempo después de la rotura del hawser cuando estoy desconectando la manguera número 1. En este estado de la diligencia el despacho deja constancia que recibe el dibujo en un folio para ser aportado al expediente. PREGUNTADO: Sírvase realizar al despacho una descripción de las condiciones climáticas, antes y durante la emergencia? CONTESTÓ: al momento del primer reporte de tierra el cual describe actividad eléctrica con lluvia sobre el área de Coveñas subo al puente y las condiciones de viento son menores a 10 nudos entrando por el 330, lo observe en el anemómetro del buque, el cual fue monitoreado en la medida de lo posible entre las diferentes actividades realizadas durante mi estadía en el puente como son: las salida al alerón para confirmar lo observado por el primer oficial quien reportaba actividad eléctrica en el área, la cual a pesar de que se dio instrucción de parar el bombeo siguiendo la solicitud del primer oficial, no fue avistada una actividad

eléctrica riesgosa para la operación, esto confirmado con el primer reporte del CAPID AHL donde dice claramente que se presenta una nubosidad sobre tierra aproximadamente a 9 millas sin actividad eléctrica y minutos después el reporte de esta misma nube a 6 millas náuticas entre la posición del BT y tierra por reportes del CAPID AHL donde indica el aumento de la velocidad del viento coincidiendo con el reporte de la persona en proa donde indica el inicio de un movimiento hacia adelante del BT procedo a cubierta y no tengo más acceso a equipos para monitorear la velocidad del viento, sin embargo ya en cubierta después del tiempo que me toma bajar 6 niveles desde la cubierta del puente a la cubierta A donde tomo mis elementos de protección personal y continuo a la cubierta Upper que corresponde a la de la cubierta principal, cuando salgo a esta el viento es tan fuerte que me dificulta el transito normal hacia la proa no tengo un dato exacto en ese momento de la velocidad del viento pero si lo siento más fuerte que nunca, entraba por la popa del buque, que de acuerdo a la última posición y de acuerdo al reporte del CAPID AHL estaría entrando aproximadamente por el 150 grados. El viento continua igual de fuerte hasta unos 10 o 15 minutos después de abortar la desconexión del string 1. Para lo cual el 75% del tiempo hacia el fondeadero ya los vientos estaban calmados. Otro dato de vientos lo puedo percibir en la grabación de audio del puente donde momentos después del CAPID AHL reportar el aumento de la velocidad del viento se escucha al oficial de guardia en el cuarto de control del buque reportar vientos de 50 nudos. Queriendo decir con esto que los datos exactos que yo pude visualizar en el anemómetro se dan hasta que me retire del puente y los siguientes datos están basados en el reporte del CAPID AHL en el reporte del cuarto de control del buque y en el reporte del piloto posteriormente donde indica que hubo ráfagas hasta de 60 nudos. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho, de acuerdo con su versión cuales son los riesgos asociados a esta operación y si existe una matriz de riesgo por parte de OCENSA? CONTESTÓ: en el manual de operaciones del terminal está contemplado en un instructivo algunos eventos que pueden presentarse como son en su orden un cierre anormal de la válvulas mariposa localizadas en la manguera tanker que es la que va conectada al manifold del buque lo cual podría ocasionar una sobre presión en el sistema, para lo cual está dentro del diseño que se disparan automáticamente las válvulas del plem para así evitar una posible ruptura en cualquier punto de la línea de mangueras. Otro riesgo asociado es el de incendio en el BT para lo cual también hay un instructivo. Otro riesgo es de rotura del hawser el cual está contemplado como un instructivo dentro del manual y dentro del plan de contingencia de la compañía. Esos serían los que están incluidos como riesgos en la operación. Para todos estos eventos el diseño del sistema incluye varios fusibles que evitaría que la boya sufra un daño por corrimiento de posición lo cual puede llevar a una falla de las mangueras submarinas y contaminación por derrame de crudo. Estos puntos de protección son exactamente el hawser que está calculado para romperse a determinada tensión para proteger la integridad de la boya y el otro punto de protección son las valvulas gall thomson que están ubicadas en el punto de conexión de las mangueras de 20 pulgadas y las de 16 pulgadas, sirviendo obviamente como una reducción. Estas están diseñadas para dispararse a una tensión y presión determinadas para proteger la integridad de las mangueras, sus juntas y de la monoboya. Que para este evento actuaron esas dos protecciones tanto la rotura del hawser y la activación de las gall thomson, protegiendo así la integridad de la monoboya y de las mangueras evitando que se derramara la totalidad del crudo contenido en ellas que equivale las dos que estaban en servicio a una cantidad aproximada a 800 barriles. PREGUNTADO: Informe al despacho si por riesgo climático está contemplado el incremento de vientos y tormenta eléctrica? CONTESTÓ: En los instructivos de operación de amarre y desamarre de la operación de cargue, de la operación de conexión y desconexión está previsto en todos la posibilidad de que las condiciones climáticas no permitan estas operaciones, están

incluidos las suspensiones de las operaciones iniciadas o no por vientos superiores a 25 nudos, tormenta eléctrica, por marejada, lluvia torrencial. Los parámetros de las suspensiones de operación de acuerdo a recomendación de OCIMF están incluidas en el yellow book precisamente en las listas de chequeo, pre-amarre y pre-operación de cargue y para esta área están estipuladas que se debe parar cualquier operación cuando los vientos alcancen 25 nudos, desconexión a los 30 nudos y desamarre a los 35 nudos. Queriendo decir con esto que las condiciones meteorológicas son parte de los elementos esenciales a tener en cuenta para iniciar o continuar las operaciones inmersa en nuestro trabajo de exportación. Es importante recalcar que estas listas de chequeo están diseñadas para que las dos partes tanto terminal como buque sigan unos lineamientos de seguridad que incluye inspección visual a equipos, medición de atmosfera de los tanques, estado de manifold, de elementos de amarre a la boya y amarre de los remolcadores de apoyo, la revisión de las presiones positivas de los tanques con su gas inerte, niveles de oxígeno y H<sub>2</sub>S en los tanques, verificación de elementos seguros como anclas, guayas de emergencia y áreas despejadas en popa para el amarre del R/R de apoyo, dentro de muchas verificaciones más contempladas en la lista de verificación de seguridad, la compañía tiene contemplado dentro de sus instructivos la lectura de reportes meteorológicos emitidos por entes especializados adicionales a los naturales de manejo del BT, apoyados adicionalmente con el monitoreo en tierra de una mini estación meteorológica, de un tormentómetro ubicado o en la portería de la empresa y el apoyo con el monitores de estas condiciones a bordo del R/R CAPIDAHL en este caso con sus instrumentos incluyendo un seguimiento por radar de la presencia de nubes y sus movimientos en el área PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho, según su versión, cuánto tiempo lleva el cargue por gravedad antes de que se pueda hacer el cierre normal de las válvulas de 20 pulgadas de la TLU2? CONTESTÓ: una vez se tenga información de que el cargue está por gravedad se puede ordenar el cierre de las válvulas de 20 pulgadas en la boya en este evento el tiempo que se tomó para cerrarlas fue el que se tomó el R/R CAREX para pasar el personal a la boya y proceder a cerrarlas, que de acuerdo a un cálculo que ellos me dan el tiempo aproximado es de 5 minutos. Aclarando que por versión del capitán del CAREX este es el tiempo que toma para hacer la aproximación a la boya y pasar de forma segura y sin riesgos al marino o marinos para proceder a cerrar las válvulas. Aclarando que en una situación normal el CAREX permanece amarrado a la boya, pero para este evento por las condiciones del mar se encontraba solamente colgado de un cabo a la boya para evitar el golpe permanente entre el casco y las defensas de la boya, ese es el tiempo digamos calculado entre la orden de cierre y el reporte final de válvulas cerradas. PREGUNTADO: Informe al despacho si usted lleva como cargo loading master de turno un registro o minuta de lo acontecido en la operación y en tal caso se le solicita para que lo aporte al proceso. CONTESTÓ: Las horas de operación normalmente las llevamos en un formato de estado de hechos que está incluido en el yellow book y que está incluido también dentro de los documentos oficiales anexados a los B/L. En este estado de la diligencia el despacho le pide al versionarte aporte una copia para el proceso. Seguidamente el despacho deja constancia que recibe fotocopia del documento denominado "statement of facts" en un folio. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si al momento de usted asumir el puesto de CLM fue enterado del check list que hizo el CLM saliente y si usted tiene conocimiento que de las dos protecciones del sistema haya quedado registro en el check list o en su defecto que hayan sido informados al capitán y al primer oficial? CONTESTÓ: De la primera pregunta al recibir el cargo está dentro de mis funciones enterarme a cabalidad de los detalles de la reunión de seguridad que entre otras incluye las cantidades nominadas por parte del terminal y del buque como otros datos de ratas ofrecidas y permitidas, datos de limitaciones para el buque como calado máximo y asiento máximo durante la operación y la revisión que hayan sido

222

297

tramitados tanto la lista de chequeo pre-amarre como la lista de chequeo de seguridad. En estas no están incluidas o aclaradas estos dos puntos de seguridad del sistema, ya que las listas de chequeo están diseñadas cumpliendo las recomendaciones del ISGOTT y no son necesarias estar incluidas en estas listas. Para cubrir las posibles emergencias que se puedan presentar hay un documento incluido en el yellow book y que se entrega al capitán previo al amarre del BT, el cual contiene todos los lineamientos de seguridad para cumplir por parte del BT y especialmente obliga al capitán y a su tripulación al llamado short time que implica que a cualquier requerimiento de emergencia el buque debe estar listo para dar maquina en un máximo de 10 minutos con esto se cubre todas las posibles emergencias que se puedan presentar durante la operación ya sea riesgos derivados de condiciones meteorológicas o de otra índole. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si al momento que se liberó la manguera 3 pudo darse cuenta su golpeó contra algo o si cayó libremente el agua? CONTESTÓ: Estoy completamente seguro que no sufrió ningún golpe con el casco que era la única posibilidad con la cual podría golpearse, como lo dije anteriormente había una posibilidad de que cayera sobre el CAREX si este continuaba con la instrucción del piloto de acercarse por babor lo más a proa posible y ese punto era precisamente el área cercana al manifold. Una vez quedó claro que el CAREX estaba fuera de esa área se procedió a liberar el pelicano de la cadena que sostenía el string 3, aclarando que este tramo de mangueras mide un poco más de 40 metros de los cuales más o menos 18 que es la altura aproximada del barco en ese momento, o sea que estaba la mitad colgada y la mitad en el agua, y la misma proyección generada al liberar la cadena conlleva a que la punta de la manguera caiga al agua sin golpearse. También aclarando que para evitar este riesgo de que se golpee con algo en su caída se establece un orden de disparar primero a la 3, luego la 2 y luego la 1. PREGUNTADO: Sírvase informar a partir no solamente la experiencia vivida en el momento sino en la actualidad, de acuerdo con la percepción de lo que ocurrió. Cuál es según su estimación el volumen de crudo que pudo ser vertido en aquel momento y por qué causa? CONTESTÓ: Teniendo en cuenta que la información que tengo es que los dos acoples de seguridad gall Thomson en las líneas 1 y 3 que eran las que estaba en operación con crudo, desestimando la 2 que se encontraba solamente con agua pendiente de una prueba hidrostática dentro del mantenimiento que se estaba realizando en esta época no tengo claridad exacta de cuanto crudo quedaría derramado por diseño del dispositivo durante su activación. De acuerdo a lo conocido en el proceso de capacitación de todo el sistema, al actuar los pétalos en ambos puntas de manguera, o sea la de 16 u la de 20, esta sería menor a un barril en cada acople, porque ellas se separan queda un tubo de una distancia y por lógica al cerrar aca y al cerrar aca queda un volumen por fuera de los cierres pero evita el riesgo a que todo el contenido de cada manguera se derrame al mar, las 3 mangueras son de longitudes diferentes para facilitar la conexión y para evitar que durante su permanencia flotando, cuando no se está en operación se vayan a golpear las puntas unas con otras, esto quiere decir que el string 2 tiene una manguera más que la 1 y el string 3 tenga 2 mangueras más que la 1. Con esta cuenta estando en operación las 3 mangueras los acoples de seguridad evitan el derrame de aproximadamente 1.200 barriles. En este estado de la diligencia el honorable tribunal de capitanes solicita a OCENSA un documento en el que esté descrito el conjunto de mangueras flotantes, donde oficialmente OCENSA describe la configuración operativa de las mangueras flotantes, incluyendo los criterios empleados para tal configuración. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto en audiencia realiza el traslado al DR. OLIVERIO DEL VILLAR quien se da por notificado de la petición para hacer llegar el respectivo documento. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si es de su conocimiento, primero en qué momento se entera de que hay un derrame de hidrocarburos, segundo si sabe cuál fue el origen de ese hidrocarburo derramado?

CONTESTÓ: A la primera oportunidad después del ocurrido el evento que podría marcarlo como en el momento en que me doy cuenta que se han activado las gall thomson y que la integridad de la boya no ha sido afectada teniendo en cuenta el reporte del CAPIDAHL que la boya está libre por estribor y que al estar seguro que se han activado las gall Thomson significa que el tramo de mangueras del string 3 se encuentra libre en el agua la primera preocupación es establecer si esto ha conllevado a un derrame de crudo, en las órdenes dadas a los remolcadores de ese momento en adelante siempre se incluye una instrucción de tratar de determinar si hay presencia de crudo en el agua, la primera verificación es la instrucción al CAREX de que al momento de recuperar el tramo de mangueras en el agua reporte si hay presencia de crudo saliendo de la misma el reporte es negativo, por otro lado se trata de establecer si el tramo de manguera que quedó conectado en la línea 1 presenta salida de crudo, esto lo hago personalmente ya que estoy en el área del manifold al lado de la borda y no alcanzó a presenciar crudo en el agua o la presencia de olor. Aclarando que era de noche estaba muy oscuro y me encontraba aproximadamente a 18 metros sobre nivel del mar en la cubierta. La otra verificación es la mencionada anteriormente que en compañía del primer oficial, el perito de contaminación y en algún momento con el capitán, tratamos de buscar con el reflector del alerón de babor apuntado hacia el manifold y hacia la superficie del mar que cubría el haz de este reflector sin detectar presencia de crudo u olor a este. Al momento del traslado a la zona de fondeo se consultó con el CAPIDHAL que iba colgado a popa si detectaba alguna presencia de crudo en el agua y el reporte fue negativo. El siguiente reporte fue recibido por el CAREX al aproximarse a la TLU2 al momento de asegurar el tramo de mangueras suelto perteneciente al string 3 y este reporte fue dado también negativo a la presencia de crudo en el agua haciendo una ronda en las inmediaciones de la TLU2 especialmente en las puntas de las mangueras de 20 donde por el mismo diseño de los acoples gall thomson por el peso de estas la punta de las mangueras se hunde en el agua creando un sello natural y adicional debido a que el crudo va quedar por sus características físico químicas flotando dentro de las mangueras. La siguiente verificación por instrucción mía la hace el R/R CAPIDAHL a su arribo al área de la TLU2 confirmando la información dada por la inspección hecha por el CAREX, luego en mi siguiente turno el día 21 en la noche donde participo en el plan de re-alistamiento del sistema me entero de los detalles de las manchas detectadas por un sobrevuelo y la activación del plan de contingencia. Así como me enteré del encuentro de las manchas escucho hablar no oficialmente sobre la posibilidad de falla de uno de los dispositivos pero no tengo una versión oficial del equipo que hizo la inspección de las gall thomson porque luego en algunos momentos en un tiempo después estaba la versión de que las 3 habían funcionado correctamente de acuerdo a los hallazgos de las inspecciones posteriores. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra a los apoderados que deseen interrogar al cargo loading master. Ante lo cual solicita el uso de la palabra el DR. CARLOS ARIZA para formular el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Cómo es su coordinación con los R/R CAPIDAHL y CAREX a través de qué medios se comunica con dichas unidades a flote y cómo coordina usted con el piloto para no traslapar las ordenes a los remolcadores. Quien tiene la prioridad sobre las ordenes y si existió una adecuada coordinación e instrucción y una adecuada respuesta a sus órdenes en el evento que nos ocupa? CONTESTÓ: El medio de comunicación está establecido que es VHF canal 08 para las operaciones de OCENSA, en este canal están todos los involucrados en la maniobra que son BT, piloto, cargo loading master, las 3 embarcaciones CAPIDAHL, CAREX y la lancha transporte de pasajeros AQUAVIT y agencia, esto quiere decir que desde el inicio de la operación hasta el final estamos todos los involucrados comunicados por este medio, durante la operación normal las embarcaciones están a disposición de los requerimientos del cargo loading master sin perjuicio de la necesidad que tenga el piloto de dar

223

298


instrucciones cuando lo requiera de hecho lo normal en una operación sin inconvenientes, la comunicación piloto CAPIDAHL se da para mantener el cabo hawser en una tensión de trabajo y eventualmente el piloto da instrucciones para que le CAPIDHAL mantenga la proa del BT direccionada al viento reinante. En caso de una emergencia como la que se presentó el piloto tiene la posibilidad de dar instrucciones directas al R/R CAPIDAHL ya que por su función en la maniobra y por sus características es el apoyo principal para el piloto. En el evento del 20 de julio tan pronto quedó disponible el CAREX, luego de haber cerrado las válvulas de la boya pasó a disposición del piloto, durante toda la maniobra de cargue el cargo loading master tiene la obligación dentro de sus funciones proteger la integridad de todas las personas involucradas en la operación y del equipo y esto incluye la posibilidad de asesorar la piloto en alguna situación que ponga en riesgo lo antes mencionado, como en este caso específico la proximidad del CAREX en el área de caída de las mangueras generaba un riesgo para el personal y el equipo de abordó intervine en la instrucción del piloto dada al CAREX de empujar por el costado de babor. Siempre la prioridad de instrucciones a las embarcaciones de apoyo la tiene el piloto práctico sin embargo reitero que como loading master tengo la potestad de intervenir sus órdenes cuando desde mi punto de vista que casi siempre es diferente a la del piloto por efectos de ubicación pueda aportar para una operación segura. Pues la evaluación que hago a posteriori de las instrucciones dadas por el piloto es que fueron correctas y bien cumplidas por el R/R CAPIDAHL hasta donde sus capacidades lo permitieron, teniendo en cuenta que no hubo un daño mayor a la integridad de la boya, no hubo ningún daño a bordo del BT. Ni en ninguna de las embarcaciones. Cuando hablo que hasta las capacidades lo permitieron me refiero a que en un momento hay un reporte de que el CAPIDHAL está cumpliendo instrucciones de poner maquina full atrás y aun así el reporte de la persona en proa es que el buque sigue moviéndose hacia adelante. Las instrucciones del piloto al CAREX se remiten solamente a lo explicado en el momento de la desconexión, el piloto da la orden al CAREX de prepararse lo más a proa posible donde las mangueras se lo permitan y por mi intervención no la cumple para proteger al CAREX y a las mangueras de un posible golpe, después de esa instrucción el CAREX no recibe ninguna instrucción de intervenir en la maniobra diferente a la de reportar que ya tiene identificado la posición de la manguera en el agua y que esta no representa riesgos para las instrucciones de máquinas. PREGUNTADO: Considera usted que la condición de fuerte vientos entrando por la popa del BT EUROCHAMPION 2004 así como del R/R afectaron la marcha atrás de las dos naves? CONTESTÓ: El objetivo de evitar que el BT se fuera encima de la monoboya fue exitoso, a pesar de las condiciones, ya que de acuerdo a los reportes del personal en proa y del CAREX no hubo contacto entre el BT y la boya. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra la DRA MARIA ELVIRA GÓMEZ procede con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Usted ha expresado que su experiencia en la jurisdicción de la capitania de puerto de Coveñas procede desde el 01 de abril de 2013, desde esa fecha al 20 de julio/2014 ha experimentado usted vientos intempestivos y con una velocidad igual al que se presentó el 20 de julio/2014 durante la operación del Buque EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Amplio el periodo de mi experiencia en el área a 5 años que estuve como primer oficial y capitán en las embarcaciones contratadas por OCENSA y ECOPETROL y doy fe que en alguno de mis turnos tanto en esas embarcaciones como en mi labor como loading master no había experimentado personalmente vientos con ráfagas de 60 nudos. PREGUNTADO: Un viento intempestivo y con la velocidad del que se presentó el día 20 de julio en horas de la noche durante la operación del Buque EUROCHAMPION 2004 puede ser detectado con anterioridad por los equipos con que cuenta OCENSA o por la estación meteorológica del área? CONTESTÓ: A mi juicio ninguno de los reportes meteorológicos puede darnos preaviso de la

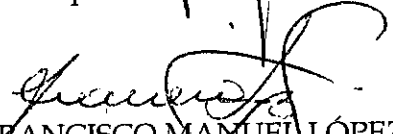


posibilidad que un evento como este con esta intensidad pueda ser detectado. PREGUNTADO: sabe usted si el viento fuerte e intempestivo roló de la popa del buque hacia estribor del mismo sacando la proa del EUROCHAMPION 2004 de la monoboya hacia babor? CONTESTÓ: Tengo seguridad de acuerdo a mi experiencia y a lo experimentado en ese momento que el movimiento intempestivo de la proa del BT hacia babor que ocasionó la ruptura del hawser fue efecto de un rolido de los vientos entrando primero por popa, luego por la aleta de estribor y luego por estribor de forma perpendicular. PREGUNTADO: Considera usted que el capitán y la tripulación del buque respondieron de manera idónea ante la emergencia? CONTESTÓ: hasta mi presencia en el puente donde escuché las instrucciones del alistamiento de máquinas y las siguientes instrucciones de las que me percaté en las grabaciones y las que escuché directamente por mi radio dadas por el piloto y por el capitán estoy seguro que fueron las idóneas. PREGUNTADO: Sabe usted qué presión, en bares mostraban los manómetros del manifold respecto de la recepción de carga a bordo del buque antes de parar válvulas y después de parar válvulas? CONTESTÓ: No me percaté de las presiones en el manifold ya que mi arribo al área del manifold coincide con la confirmación del shut down por parte del cuarto de control de tierra y me concentré en la operación de desconexión rápida. PREGUNTADO: Cuando usted decidió enviar string 3 al mar, tenía usted la certeza que el gall thomson se había activado? CONTESTÓ: No, la certeza de la activación de las gall thomson la tengo en el momento de la desconexión del string 1 sumado a que en ese instante escucho el reporte del CAPIDHAL de la posición de la monoboya libre por estribor, lo que me llevó a cancelar la desconexión del string 1. PREGUNTADO: Teniendo en cuenta que usted estuvo en el Buque EUROCHAMPION 2004, informe al despacho si usted pudo observar derrame de crudo en el buque, en el manifold o cerca del mismo? CONTESTÓ: No observé. PREGUNTADO: Una vez que se da y se cumple la orden de parar las bombas que estaban en servicio, cuánto tiempo se requiere para que el producto que ya ha sido bombeado llegue la buque por gravedad? CONTESTÓ: No ese dato depende de un asunto de presiones en el sistema y no hay establecido un tiempo del flujo ni la cantidad de producto. PREGUNTADO: Cuando el hawser estaba a las 2 de acuerdo con las manecillas del reloj por qué costado recibía el viento el Buque EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: No tengo certeza de ese momento exacto. PREGUNTADO: Usted ha expresado que el hawser está hecho para romperse a determinado punto de tensión, cual es esa tensión máxima que resiste el hawser antes de romperse? CONTESTÓ: El hawser tiene unas características para romperse antes de que las tensiones puedan producir daños a la integridad de la boya y de acuerdo a los reportes del cuarto de control donde se hace monitoreo de esa tensión se rompió rondando las 200 toneladas. PREGUNTADO: Cual es la presión y tensión máxima que debe darse para que las gall thomson se activen? CONTESTÓ: La tensión es 35 toneladas para su activación y la presión no recuerdo. PREGUNTADO: Según el conocimiento de embarque, el reporte de calidad y cantidad así como el manifiesto de carga que le pongo de presente y aporto al expediente, la cantidad de crudo que bombeo tierra al ERUCOHAMPION 2004 fue la misma que el EUROCHAMPION 2004 declara haber recibido, la cantidad de crudo que se derramó a quién corresponde? CONTESTÓ: Debido a que la elaboración de los documentos no fue durante uno de mis turnos desconozco detalles de los B/L emitidos. En este estado de la diligencia el despacho deja constancia que recibe fotocopia de los documentos en 3 folios útiles para ser aportados al proceso. PREGUNTADO: Por favor manifieste al despacho si lo sabe el nombre del loading master en cuyo turno fueron expedidos los documentos antes aportados? CONTESTÓ: Según acabo de ver los documentos elaborados llevan la firma del CLM GABRIEL MESA. En este estado de la diligencia la apoderada del buque manifiesta no tener más preguntas y realiza la siguiente solicitud: de acuerdo con la

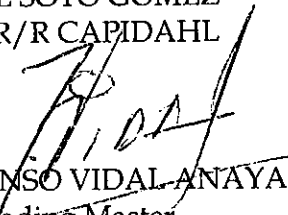
224 301  
299


declaración del señor loading master FABIAN VIDAL, solicito al despacho decretar las siguientes pruebas: a) aportar la minuta en la que reposa la información de las ordenes a las bombas; b) aportar el documento donde están consagradas las funciones del loading master; c) aportar el manual de operaciones on-off-shore a que se ha hecho referencia en esta declaración; d) el instructivo al cual se ha hecho referencia en esta declaración en relación con el manual de operación respecto de los riesgos expresados por el declarante; e) aportar el documento incluido en el yellow book a efectos de descubrir las posibles emergencias y su protocolo de entrega y comunicación al capitán del buque. En este estado de la diligencia los apoderados manifiestan no tener más preguntas. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si tiene algo más que agregar, corregir, aclarar a la presente diligencia? CONTESTÓ: No. En este estado de la diligencia el apoderado del cargo loading master solicita el uso de la palabra para manifestar: En la medida en que los documentos solicitados por la apoderada del BT son documentos de OCENSA respetuosamente le solicito transferir la solicitud a la empresa. Seguidamente el señor capitán de puerto manifiesta que encuentra las pruebas conducentes y pertinentes para el proceso por lo tanto ordena sean aportadas antes de la próxima audiencia. Seguidamente el señor capitán de puerto siendo las 20:45 horas del día treinta y uno (31) de julio del año dos mil catorce (2014) suspende la presente audiencia pública para reanudarla el próximo diecinueve (19) de agosto del año dos mil catorce (2014) a las 09:00 horas.

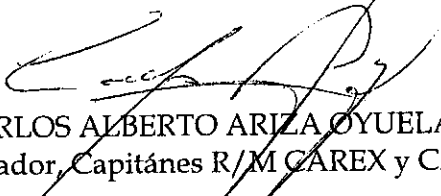
  
Capitán de Fragata ANDRES MAURICIO ZAMBRANO GARCÍA  
Capitán de Puerto de Coveñas

  
FRANCISCO MANUEL LÓPEZ DÍAZ  
Capitán del R/R CAREX


  
JOSÉ ÁNGEL SOTO GÓMEZ  
Capitán del R/R CAPIDAHL

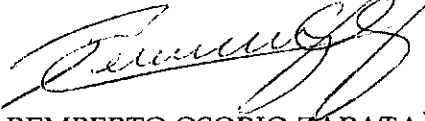
  
FABIAN ILDEFONSO VIDAL ANAYA  
Cargo Loading Master


  
DRA MARIA ELVIRA GÓMEZ  
Apoderada Armador, Capitán y Tripulación BT EUROCHAMPION 2004


  
DR CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA  
Apoderado Armador, Capitanes R/M CAREX y CAPIDAHL

  
DRA ELIZABETH SALAS JIMENEZ  
Apoderada Oleoducto Central S. A. OCENSA

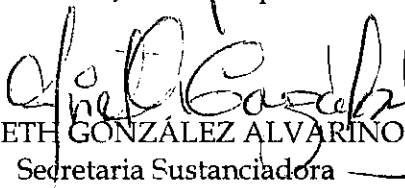
  
DR OLIVERIO DEL VILLAR HERNÁNDEZ  
Apoderado Superintendente, Jefe Operaciones, Loading Master y  
Operador cuarto de Control del terminal marítimo de OCENSA

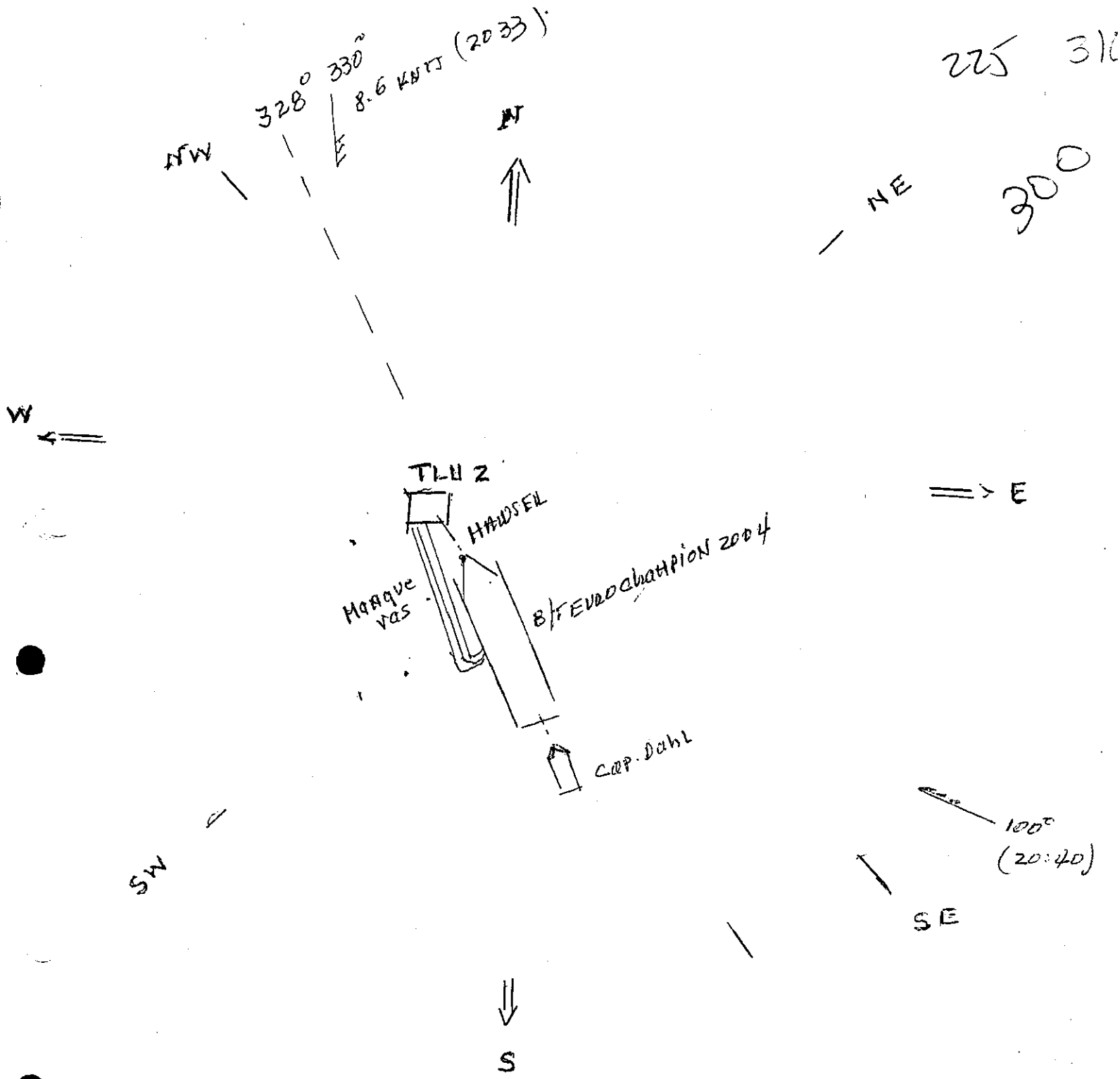
  
DR REMBERTO OSORIO ZAPATA  
Apoderado Sustituto agencia Marítima CARIBBSA

  
CN @ JUAN CARLOS ROA CUBAQUE  
Miembro del Tribunal de Capitanes

  
ALVARO DUARTE MENDEZ  
Miembro del Tribunal de Capitanes

  
Profesional en Defensa SIRLEY ISLENY GÓMEZ CARDONA  
Asesora Jurídica Capitanía

  
ARIETH GONZÁLEZ ALVARINO  
Secretaria Sustanciadora



B/T. ARRIVADO 20/7/2014 / 14:30 hrs.

Desarrivado X desconexión  
AUTOMÁTICO de cabo arrastre  
X EMERGENCIA

20/7/2014 / 20:42.

Mangueras de empuje  
das automáticamente 20/7/2014 / 20:53.  
POR EXCESO TENSION

EVENT / ACTION	TIME	HADING	WIND FORCE	COMING WIND COURSE	ENGINE
Pilot o/Bridge.	20:20	321 <sup>5</sup>	13 <sup>6</sup> KHT	015 <sup>5</sup>	STOP
Electrical Activity.	20:33	328 <sup>7</sup>	8 <sup>6</sup> KH	028 <sup>0</sup>	"
Information from Tug by ship. Density Cloud / Rain 9 NM / STERN	20:33	± 165 <sup>0</sup>	91	31	
LOUDY HEAVY and Ch. of CARGO STOPPED	20:35	328 <sup>17</sup>	7 <sup>8</sup>	029 <sup>0</sup>	
CARGO STOP / CARGO BY GRAVITY	20:38	329 <sup>5</sup>	3 <sup>2</sup>	048 <sup>0</sup>	
TLU - VALV CLOSED.	20:39	330 <sup>0</sup>	12	070 <sup>0</sup>	
WIND FORCE INCREASING / BEAR CHANGE	20:40	331 <sup>0</sup>	14	096 <sup>0</sup>	
	20:41	335 <sup>0</sup>	44	122 <sup>0</sup>	
14 MTS approx of Free board WIND NEAR TO BREAST	20:41 21	337 <sup>6</sup>	46 <sup>4</sup>	122 <sup>0</sup>	
	20:41 23	338 <sup>0</sup>	50 <sup>2</sup>	123 <sup>0</sup>	
	20:41 27	338 <sup>0</sup>	48 <sup>5</sup>		
20:41 & 20:48 COMPLETED EVENT (7 MINUTES) & REDUCED CARGO AWAKE.	20:41 30	338 <sup>0</sup>	53	122 <sup>0</sup>	
	20:41 33	338 <sup>0</sup>	53	122 <sup>0</sup>	
	20:41 45	339 <sup>0</sup>	42	120 <sup>0</sup>	
The Ship approaching TO TLU	20:41 49	340 <sup>0</sup>	42 <sup>6</sup>	122 <sup>0</sup>	
	20:43 30	350 <sup>0</sup>	37 <sup>2</sup>	095 <sup>0</sup>	
The Tug Cap Dahl F/STERN RAG STERN TO AVOID COLLISION WITH TLU AHEAD MOORING ROPE BROKEN	20:44 47	003 <sup>0</sup>	24 <sup>8</sup>	100 <sup>0</sup>	
	20:46 22				stopped ahead
	20:48	024 <sup>0</sup>	31 <sup>2</sup>	115 <sup>0</sup>	
Tug Cap Dahl WITH PROBLEMS FOR MANOEUVRES DISCONNECTED. THE TUG MADE FREE.	20:49	025 <sup>0</sup>	31 <sup>2</sup>	119 <sup>0</sup>	
	20:53	036 <sup>0</sup>	35	118 <sup>0</sup>	
	20:54	038 <sup>0</sup>	41	121 <sup>0</sup>	
	21:12	055 <sup>0</sup>	34 <sup>8</sup>	132 <sup>0</sup>	
	21:18	350 <sup>0</sup>	16 <sup>2</sup>	100 <sup>0</sup>	
	21:30	345 <sup>0</sup>	6	100 <sup>0</sup>	
TUG MADE FREE.	21:54				
SHIP ANCHORED	22:30				
USING ENGINE TO HELP TUG TO AVOID COLLISION AGAINST TLU.					
20:46:22 S. SLOW ASTERN.					
20:49:08 STOP.					
TO AVOID MOORING ROPE BREAKS AND ALSO THE HOSE!					
20:49:23 S. SLOW AHEAD					
20:55:56 STOP.					
AFTER HANDOVERING TO AVOID ACCIDENT WITH THE TLU.					
20/7/2014 P.016 = 13:06 - MAN - INIC: 13:30 - QUAIRC: 14:24 / 14:30 FW 6 <sup>4</sup> /9H-AT. Discharge: 20:42 / 20:48 CASE FOLLOWS					

*Handwritten signature*

227 319

302



**ANEXO 1**

**ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

**OBJETO:**

**APOYO A LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO  
COSTA AFUERA DEL TERMINAL OCENSA EN  
COVEÑAS**

**Bogotá D.C., Abril de 2009**

## CONTENIDO

1. OBJETIVO GENERAL.....	3
2. ALCANCE.....	3
2.2 APOYO EN EL MANTENIMIENTO MAYOR A LA TLU2:.....	3
2.3 APOYO EN EL MANTENIMIENTO RUTINARIO A LA TLU2: .....	4
2.4 APERTURA Y CIERRE DE LAS VÁLVULAS DE 20" DEL MANIFOLD DE LA TLU2 .....	4
2.5 OTRAS ACTIVIDADES: .....	4
2.6 ATENCIÓN A EMERGENCIAS: .....	4
3. COMBUSTIBLE.....	5
4. LUGAR DE EJECUCIÓN.....	5
5. ENTREGABLES .....	5
6. EQUIPOS Y HERRAMIENTAS REQUERIDOS.....	6
7. PERSONAL Y EXPERIENCIA.....	6
8. VARIOS .....	9
9. NORMAS Y ESTÁNDARES APLICABLES .....	9
10. ANEXOS .....	10

## 1. OBJETIVO GENERAL

Las presentes especificaciones técnicas describen las obligaciones, condiciones, características y contenidos que deberá cumplir el contratista que resulte seleccionado para efectuar los servicios de "APOYO A LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO COSTA AFUERA DEL TERMINAL OCENSA EN COVENAS."

## 2. ALCANCE

Los servicios objeto de la presente contratación deberá ejecutarse de manera continua durante las 24 horas del día, los 365 días al año.

Dentro del alcance y obligaciones del Contratista se deben considerar las actividades que se mencionan a continuación, bajo su exclusividad y riesgo, entendiéndose que la enunciación no es exhaustiva ni constituye limitación de las obligaciones del Contratista, quien se obliga a ejecutar la totalidad de las actividades para garantizar el completo y correcto servicio objeto de estas especificaciones técnicas:

### 2.1 APOYO A LA OPERACIÓN DEL AMARRE, CARGUE, DESAMARRE DE LOS BUQUE TANQUES EN EL TERMINAL DE COVENAS:

Ver Anexo 1.1 (Descripción general apoyo a la operación)

### 2.2 APOYO EN EL MANTENIMIENTO MAYOR A LA TLU2:

EL CONTRATISTA deberá realizar apoyo a las labores de mantenimiento mayor como plataforma de trabajo y usando, de ser necesario, los equipos de la nave (compresores, bombas, etc.) a la TLU2. El mantenimiento se llevará a cabo en el área de la TLU2 y deberá ejecutar entre otras las siguientes actividades:

Para el Remolcador de Maniobra:

- Apoyo al personal de buceo.
- El correcto posicionamiento del Remolcador de Maniobra durante la ejecución del mantenimiento.
- Verificar la continuidad y el correcto funcionamiento de todos los equipos y maquinaria del remolcador, a fin de garantizar a OCENSA una operación segura y eficiente.
- Garantizar el embarque seguro de los componentes del sistema a bordo del remolcador, bajo la coordinación y supervisión del capitán y primer oficial del Remolcador.
- En caso de ser requerido prestar apoyo de remolque de equipos o artefactos desde cualquier punto de la costa caribe hasta el Golfo de Morrosquillo.

Para la Embarcación menor:

- Apoyo en caso de algún requerimiento específico.
- Queda stand by en el área de TLU2 para atención de emergencias en caso de alguna contingencia.
- Cualquier actividad demandada del mantenimiento y según instrucciones OCENSA.

Para el Bote de Pasajeros:



- Movimientos del personal técnico y operativo, desde y hacia la TLU2 y/o desde el muelle de ECOPETROL.
- Movimientos de herramientas, equipos y materiales.
- Mantenerse en stand by para atención de emergencias en caso de alguna contingencia.

### **2.3 APOYO EN EL MANTENIMIENTO RUTINARIO A LA TLU2:**

EL CONTRATISTA deberá apoyar al personal de mantenimiento para realizar las labores de mantenimiento menor a la TLU2, con todo las embarcaciones y personal asignado para la prestación del servicio contratado.

### **2.4 APERTURA Y CIERRE DE LAS VÁLVULAS DE 20" DEL MANIFOLD DE LA TLU2**

EL CONTRATISTA deberá realizar esta actividad cada vez que haya cargue con apoyo de la Embarcación menor. Una de las personas abordo será designada por el capitán de esta para prestar el apoyo necesario en el momento del requerimiento de la apertura o cierre de las válvulas. Este movimiento será solicitado por el un representante de el CONTRATISTA durante la operación y se hará mínimo dos veces por cargue. El número máximo de la operación de estas dependerá si existe mal tiempo, situaciones que haya la necesidad de parar operación con cierre de válvulas de la monoboya como desplazamiento de línea, cambios de crudo en la línea submarina.

La persona designada deberá contar con EPP básicos como casco con barbuquejo, gafas de seguridad, overol manga larga, botas de seguridad con puntera, guantes de carnaza, chaleco salvavidas auto-inflable al sumergirse con dos compartimientos separados, provisto de un dispositivo que permita inflarlo a mano con un solo movimiento y soplando, además tener radio de comunicaciones VHF aprobado para trabajos en áreas clasificadas Clase I Div 1 y 2, linterna explosion proof.

### **2.5 OTRAS ACTIVIDADES:**

El remolcador de maniobra deberá tener la capacidad de alojar cuatro (4) buzos al igual que una cámara hiperbárica de carácter semipermanente en la cubierta.

EL CONTRATISTA deberá apoyar actividades de remolque que se susciten por el requerimiento de la operación o del mantenimiento sin que esto llegue a causar costos extras.

Eventualmente se requieren desplazamientos a puertos vecinos para el transporte de repuestos e insumos, actividad que EL CONTRATISTA deberá realizar sin extracostos.

### **2.6 ATENCIÓN A EMERGENCIAS:**

Las embarcaciones deberán estar capacitadas y prestas a la atención de emergencias para la contención, recolección de derrames de hidrocarburos e incendio bajo el control de la COMPANIA y con sujeción a las normas nacionales y estándares internacionales y todas aquellas que sean requeridas por la ley de acuerdo con el Plan Nacional de Contingencia.

Los remolcadores podrían ser requeridos por las autoridades para asistir a las naves en emergencia, para ser remolcadas con el fin de salvar vidas o prevenir desastres.

Igualmente podrán ser requeridos para el remolque de los tanqueros que durante su operación queden sin máquinas y deban ser llevados al área de fondeo.

Para el desarrollo de cada una de las actividades descritas en los numerales del 2.1 al 2.6 EL CONTRATISTA deberá dar cumplimiento a:

- > Garantizar la prestación de turnos de acuerdo con la Legislación Laboral Vigente, a fin de no poner en riesgo la integridad del personal y equipos involucrados en la operación.
- > Asegurar que el personal (tripulación) cumpla con los estándares de HSE contractuales y los estipulados para el mantenimiento.

### 3. COMBUSTIBLE

LA COMPANIA suministrará el combustible para la operación de las embarcaciones. EL CONTRATISTA hará sus mejores esfuerzos para hacer un uso razonable y deberá cuidar de él de la misma forma en que lo haría si fuese de su propiedad. Por lo cual se espera que cuente con los tanques debidamente aforados y que cuente con los equipos de medición de acuerdo con las normas internacionales.

Durante la ejecución del contrato, se establecerán las medidas de control y seguimiento al consumo así como las coordinaciones necesarias para el suministro.

### 4. LUGAR DE EJECUCIÓN

Las actividades objetos de este contrato se ejecutarán en el Golfo de Morrosquillo principalmente, pudiéndose ocasionalmente requerir desplazamientos a puertos de la costa atlántica colombiana. Debido a la actividad objeto de este contrato, EL CONTRATISTA deberá asegurar que su personal y sus embarcaciones estará disponible las 24 horas del día todos los días del año sin que este cumplimiento cause violación en las horas de trabajo del personal según legislación laboral nacional.

### 5. ENTREGABLES

EL CONTRATISTA se obliga a presentar los siguientes documentos al administrador del contrato como parte de gestión en el desarrollo del alcance del presente contrato:

- a. Los reportes de que trata el Anexo 1.2 Requerimientos HSE.
- b. Relación mensual de los consumos de combustible de cada una de las embarcaciones con sus respectivos movimientos operativos realizados.
- c. Previo al inicio del siguiente mes, el cuadro de turnos para dicho período de todo el personal por cada mes y solicitar con 48 horas de anticipación el ingreso al muelle. Hojas de vida del personal de las embarcaciones, licencias y cuadro donde se denote claramente el cargo que ocupa en la embarcación respectiva y sus actualizaciones donde sea necesario.
- d. Plan de acción de cierre de las novedades resultantes de la inspección técnica según la directriz de mantenimiento. Adicionalmente el contratista en reunión mensual planeada con el administrador, mostrará avances y seguimiento oportuno a estos reportes con sus indicadores de cumplimiento.
- e. El resultado del seguimiento mensual de certificaciones respectivas de las embarcaciones según cumplimiento de certificaciones Nacionales e Internacionales y las Inspección Técnica de Embarcaciones. Ver Anexo 1.3 Seguimiento Mensual Certificaciones y 1.4 Inspección Técnica de Embarcaciones.

- f. El resultado del seguimiento mensual de licencias y certificaciones del personal exigido para los servicios contratados. Ver Anexo 1.3 – A.

## **6. EQUIPOS Y HERRAMIENTAS REQUERIDOS**

Los equipos requeridos para el desarrollo de las actividades y cumplimiento del alcance del presente contrato serán suministrados por EL CONTRATISTA. Las características mínimas de los equipos son:

### **6.1 Remolcador de Maniobra**

Ver Anexo 1.5 Especificaciones Remolcador de Maniobra

### **6.2 Embarcación menor / Line Handler**

Ver Anexo 1.6 Especificaciones Técnicas Embarcación Menor

### **6.3 Embarcación de Pasajeros.**

Ver Anexo 1.7 especificaciones Técnicas Embarcación de Pasajeros/ Crew Boat

Además de los requisitos detallados a otras partes, el contratista suministrará los siguientes ítems, equipos y servicios:

1. Mantenimiento, repuestos de las embarcaciones y equipos.
2. Inventario del combustible de las embarcaciones antes de iniciar el contrato..
3. Aceite de motor y lubricantes consumidos por las embarcaciones.
4. Alojamiento y manutención en las embarcaciones de sus empleados, agentes, contratistas y todo el personal que deba abordar en relación al ejercicio del contrato. Deberá también proveer alojamiento y manutención al personal, contratistas, agentes, etc. que la COMPANIA disponga; los costos asociados a estos últimos serán asumidos por la COMPANIA.
5. Cabos, grilletes y en general todos los elementos usados para las actividades de remolque que deberán estar en estado adecuado para un funcionamiento seguro.

## **7. PERSONAL Y EXPERIENCIA**

Al inicio del inicio del contrato al igual que durante su ejecución el contratista deberá:

- a. Asegurar que las embarcaciones cuentan con todo el personal necesario de Capitanes y tripulación de acuerdo con potencia, construcción y servicio que prestan cuyo número, en ningún evento, podrá ser menor que el requerido por las normas aplicables y deben estar adecuadamente entrenados para operar las embarcaciones y sus equipos de forma competente y segura.
- b. Asegurar que todo el personal cuenta con las licencias ordenadas por la ley.
- c. Asegurar que toda la tripulación esté entrenada de acuerdo con el STWC 95 (Standards of Training, Certification & Watchkeeping) y Regulación DIMAR.
- d. Asegurar que el personal sea calificado para las labores que realizan.

230 346

305

- e. Antes de asignar personal, el CONTRATISTA someterá a consideración de LA COMPAÑIA la respectiva hoja de vida acompañada de las licencias necesarias. LA COMPAÑIA podrá rechazar el candidato cuando considere que no cumple con los requisitos, en cuyo caso, es obligación del CONTRATISTA presentar a otro candidato que cumpla con las exigencias de LA COMPAÑIA. Todo el personal debe tener experiencia en la operación de terminales petroleros marítimos. El CONTRATISTA se compromete a permitir el acceso a las embarcaciones, solamente al personal encargado de la ejecución del presente contrato y no permitirá el ingreso de personal ajeno al mismo.
- f. El CONTRATISTA mantendrá disponible las tripulaciones para la prestación del servicio, las 24 horas del día, los 365 días al año, para lo cual implementará los turnos y horarios que sean necesarios, ajustándose a lo establecido por la legislación laboral colombiana vigente, para lo cual se compromete a obtener de las autoridades competentes, las licencias y permisos que sean necesarios.

**7.1 DPA (Designated Person Ashore)**

El CONTRATISTA deberá contar con una persona ubicada en Coveñas, que realice las funciones de DPA en los términos establecidos por el ISM Code además de manejar el contacto diario ya sea administrativo u operativo en el Terminal.

**7.2 Inspector HSE**

El CONTRATISTA deberá contar con una persona ubicada en Coveñas, con las características y responsabilidades detalladas en el Anexo 1.2 Requerimientos HSE.

**7.3 TRIPULACION**

A continuación se mencionan las posiciones de más alta jerarquía y los requerimientos mínimos que deben cumplir:

**7.3.1 REMOLCADOR DE MANIOBRA**

**a) Capitán**

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de Capitán de Altura categoría "A" expedido por DIMAR y actualizado.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como Capitán de Remolcador de Maniobra en las operaciones de amarre y des-amarre de Buque Tanque en boyas tipo SPM, durante 2 años como mínimo.
  - b. En Manejo de de propelas azimutales, durante 2 años como mínimo.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Manejar sistemas de gestión en seguridad industrial, ambiental, calidad e ISM Code.
- Habilidad en el despliegue de barreras Off-Shore y haber participado en simulacros de derrame de productos contaminantes al mar.
- Habilidad en el uso del computador a nivel usuario.

#### **b) Oficial de Puente de Altura de Primera Clase**

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de primer Oficial de Puente categoría "A", expedido por DIMAR y actualizado.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como Primer Oficial de Remolcador de Maniobra en las operaciones de amare y des-amarre de Buque Tanques en Boyas tipo SPM, durante 2 años como mínimo.
  - b. En Manejo de de propelas azimutales, durante 2 años como mínimo.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Habilidad para desempeñarse como Capitán en caso que el titular no pueda cumplir sus funciones, derivado de una fuerza mayor o algún factor externo no controlado.
- Manejar sistemas de gestión en seguridad industrial, ambiental, calidad e ISM Code.
- Habilidad en el despliegue de barreras Off-Shore y haber participado en simulacros de derrame de productos contaminantes al mar.
- Habilidad en el uso del computador a nivel usuario.

#### **7.3.2 TRIPULACIÓN EMBARCACIÓN MENOR**

Tripulación requerida para la embarcación menor, acorde a STWC y Regulación DIMAR.

##### **a) Capitán**

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de Capitán Remolcador Costanero, expedido por la DIMAR.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como capitán de acuerdo con la clasificación de la nave en operaciones costa afuera de amarre y zarpe de Buque Tanques en boyas tipo SPM, durante 2 años como mínimo.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Habilidad y destreza en la manipulación de apertura y entrega de mangueras flotantes para los procesos de conexión y desconexión Buque Tanque en Boyas tipo SPM (Single Point Mooring).
- Habilidad en la entrega de cabo de amarre al Buque Tanque (Pick Up Rope) durante el proceso de amarre de Buque Tanque a boya tipo SPM.
- Conocimiento en el manejo de la Norma de Gestión de Seguridad (NGS) para embarcaciones menores.
- Habilidad y destreza para remolcar mangueras flotantes acopladas y disponibles en muelle o línea de playa.

- Habilidad y destreza en la manipulación de barreras para mitigar un derrame de mercancías peligrosas en el Mar.

**7.4 EMBARCACIÓN DE PASAJEROS**

Tripulación requerida para la operación de la maniobra, acorde a STWC y Regulación DIMAR.

**b) Capitán**

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de Capitán Patrón de Bahía, expedido por la DIMAR.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como capitán de bote de pasajeros para operaciones Costa Afuera y en los apoyos de transporte de personal, transporte de equipos y herramientas por un lapso de 24 meses.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Habilidad y destreza para acoderarse en Buque Tanques en movimiento para facilitar el abordaje del personal y así atender operaciones costa afuera.
- Habilidad y destreza para manipular barreras de contingencias ambientales según instrucciones del Terminal.

**8. VARIOS**

Corresponde al CONTRATISTA proveer de alojamiento, alimentación y transporte a su personal, tanto técnico como administrativo. No obstante lo anterior, el transporte del personal usualmente se hace en la embarcación de pasajeros y en tanto este movimiento no sea previamente aprobado por OCENSA y así mismo y no afecte la operación, podrá hacerse sin ningún costo para EL CONTRATISTA.

**9. NORMAS Y ESTÁNDARES APLICABLES**

El contratista se obliga a ejecutar las obligaciones derivadas del contrato de conformidad con todas las normas técnicas, estándares, códigos y reglamentos que resulten aplicables. De manera especial, se obliga a cumplir con las normas que a continuación se relacionan, sin que en ningún caso pueda entenderse que el contenido de esta lista es taxativo:

- Directriz de Mantenimiento de OCENSA
- Los contenidos en el Anexo 1.2 Requerimientos de HSE
- ISGOTT, Fifth Edition, 2006.
- MARPOL, Consolidated Edition, 2006.
- SOLAS, Consolidated Edition 2001, 2001.
- STCW 95
- ISM CODE, SOLAS a.741 (18), Julio 2004.
- NORMA NGS, SOLAS a.741 (18), Julio 2004.
- DIMAR, Resoluciones y Decretos.
- Legislación vigente.

**10. ANEXOS**

- Anexo 1.1 Descripción General Apoyo a la operación
- Anexo 1.2 Requerimientos de HSE
  - 1.2.1 Matriz general elementos de gestión HSE
  - 1.2.2 369-PD-002 Identificación de Impactos V8
  - 1.2.3 Procedimiento Peligros y Riesgos V6
- Anexo 1.3 Cuadro de seguimiento mensual de certificaciones.
- Anexo 1.4 Inspección Técnica de Embarcaciones
- Anexo 1.5 Especificaciones Técnicas Remolcador de Maniobra
- Anexo 1.6 Especificaciones Técnicas Embarcación Menor
- Anexo 1.7 Especificaciones Técnicas Embarcación de Pasajeros

232 0  
307

COVENAS OFFSHORE PETROLEUM TERMINAL TLU-2  
QUALITY AND QUANTITY REPORT

**COPY NON NEGOTIABLE**

FIRST PARCEL

OPERATOR : OLEODUCTO CENTRAL S.A.

SHIPMENT N° K-0985 BILL OF LADING DATE: JULY 20th, 2014

VESSEL: EUROCHAMPION 2004 PRODUCT: CASTILLA CRUDE OIL

CONSIGNOR: META PETROLEUM CORP

CONSIGNEE: BP OIL SUPPLY, A DIVISION OF BP PRODUCTS NORTH AMERICA INC.

DESTINATION: ONE OR MORE PORT(S) EUROPE

PLEASE NOTE:

QUANTITY (ALL METERS ZEROED PRIOR TO COMMENCEMENT OF LADING)

METER No	GROSS ST. VOL.	S&W CORR.	NET ST. VOL.
TOTALS	182.550	BARRELS	181.736
		METRIC TONS	27.198,610
		LONG TONS	26.767,90

QUALITY

API: 18,5 AT 60 °F

SEDIMENT: 0,010 % VOL.

WATER: 0,436 % VOL.

S & W : 0,446 % VOL.

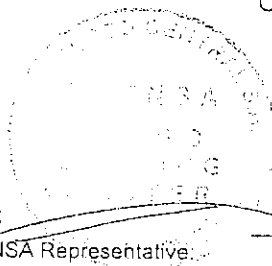
SALT : 6,8 PTB

SULPHUR : 1,51 % WT.

FACTOR METRIC TONS: 0,14966

FACTOR LONGS TONS: 0,14729

We certify Vessel Completed  
loading as shown above  
Operator:

BY :   
OCENSA Representative:

  
CLM GABRIEL MESA M.



COVEÑAS OFFSHORE PETROLEUM TERMINAL TLU-2  
CARGO MANIFEST

233 308

**COPY NON NEGOTIABLE**

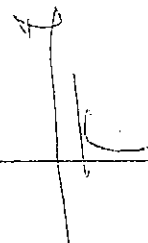
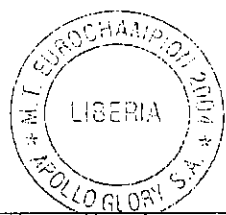
FIRST PARCEL

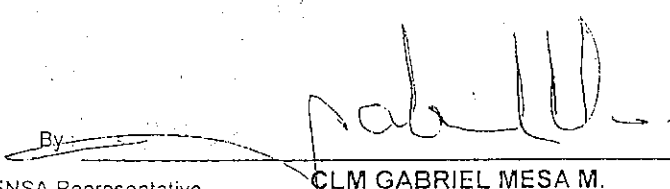
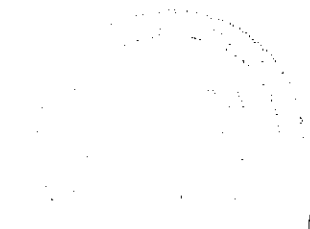
SCAC CODE :

OPERATOR: OLEODUCTO CENTRAL S.A.

Vessel Name: EUROCHAMPION 2004	Port of Loading: COVEÑAS, COLOMBIA
Vessel Flag: LIBERIAN	Port of Discharge: ONE OR MORE PORT(S) EUROPE
Name of Master: YOUVRAJ KAPOOR	Date: JULY 20th, 2014

DESCRIPTION OF GOODS	DETAILS	
CASTILLA CRUDE OIL	GROSS ST. VOL.	182.550
	NET ST. VOL.	181.736
	NET ST. METRIC TONS	27.198,610
	NET ST. LONG TONS	26.767,90

By:    
Signature of Master

By:    
OCENSA Representative CLM GABRIEL MESA M.

234 51

309

COVEÑAS OFFSHORE PETROLEUM TERMINAL  
REPUBLIC OF COLOMBIA  
BILL OF LADING

**COPY NON NEGOTIABLE**

THIRD ORIGINAL  
FIRST PARCEL

SCAC CODE :

THE CARGO DESCRIBED BELOW HAS BEEN SHIPPED IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION

BY (CONSIGNOR) META PETROLEUM CORP  
ON BOARD THE LIBERIAN TANK SHIP NAMED EUROCHAMPION 2004  
WHERE OF YOUVRAJ KAPOOR IS MASTER, AT THE PORT OF COVEÑAS IN THE REPUBLIC  
OF COLOMBIA

CASTILLA CRUDE OIL

	US BARRELS AT 60°F	LONG TONS	METRIC TONS
GROSS	182.550	26.887,79	27.320,433
NET	181.736	26.767,90	27.198,610

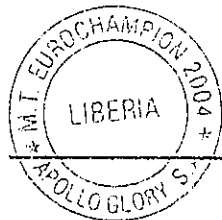
TO BE DELIVERED AT THE PORT OF: ONE OR MORE PORT(S) EUROPE  
OR SO NEAR THERE TO AS THE VESSEL CAN GET ALWAYS AFLOAT UNTO  
BP OIL SUPPLY, A DIVISION OF BP PRODUCTS NORTH AMERICA INC. OR ORDER ON PAYMENT OF  
( CONSIGNEE )

FREIGHT AT THE RATE OF FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY - CLEAN ON BOARD  
THIS SHIPMENT IS CARRIED UNDER AND PURSUANT TO THE TERMS OF THE CONTRACT/CHARTER

DATED \_\_\_\_\_ BETWEEN \_\_\_\_\_  
AND \_\_\_\_\_ AS CHARTERERS, AND ALL THE TERMS  
WHATSOEVER OF THE CONTRACT/CHARTER EXCEPT THE RATE AND PAYMENT OF FREIGHT SPECIFIED THEREIN  
APPLY TO AND GOVERN THE RIGHTS OF THE PARTIES CONCERNED IN THIS SHIPMENT:

IN WITNESS WHEREOF THE MASTER HAS SIGNED: THREE (03) ORIGINALS AND  
SIX (06) COPIES OF BILLS OF LADING OF THIS TENOR AND DATE.  
ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED, THE OTHERS WILL BE VOID.

DATED AT COVEÑAS OIL TERMINAL THIS JULY 20th, 2014



[Signature]  
MASTER



COVEÑAS TERMINAL  
TLU2

233  
310

STATEMENT OF FACTS

TANKER NAME	EUROCHAMPION 2004	DRAFT	FWD	AFT	
SHIPMENT	K-0985	ARRIVAL	6,4m	9,0m	
CONSECUTIVE	2086-069	SAILING	8,8m	9,8m	
STANDARD ACTIVITIES	DATE	HOUR	STANDARD ACTIVITIES	DATE	HOUR
ARRIVED	July 19	2100	STARTED LOADING BY GRAVITY	July 20	1554
ANCHORED	July 19	2200	MAXIMUM RATE	July 20	1612
ANCHOR AWEIGH	July 20	224	STARTED REDUCING RATE		
NOR TENDERED	July 20	0001	LOADED BY GRAVITY		
NOR ACCEPTED	July 20	143	FINISHED LOADING	July 20	2048
FREE PRATIQUE	July 19	2136	TOTAL LOADING TIME		4.9h
PILOT / CLM ON BOARD	July 20	130	STARTED HOSES DISCONNECTION	July 20	2048
FIRST LINE	July 20	142	HOSES DISCONNECTED	July 20	2043
ALL FAST TO THE TLU - 2	July 20	1430	TOTAL TIME HOSES DISCONNECTION		
TOTAL TIME POB - ALL FAST		1.4h	DOCUMENTS ON BOARD	July 22	1406
STARTED HOSES CONNECTION	July 20	150	DOCUMENTS SIGNED OFF	July 25	0930
HOSES CONNECTED	July 20	154	TOTAL TIME FOR DOCUMENTS		1.5h
TOTAL TIME HOSE CONNECTION		0.7	STARTED UNMOORING		N.A.
STARTED DEBALLASTING	July 20	154	FINISHED UNMOORING		N.A.
DEBALLASTING COMPLETE D	July 20	2040	TOTAL OPERATION TIME		
SHIP SAILED			ETA TO NEXT PORT		

STOP LOADING:

SHIP: \_\_\_\_\_

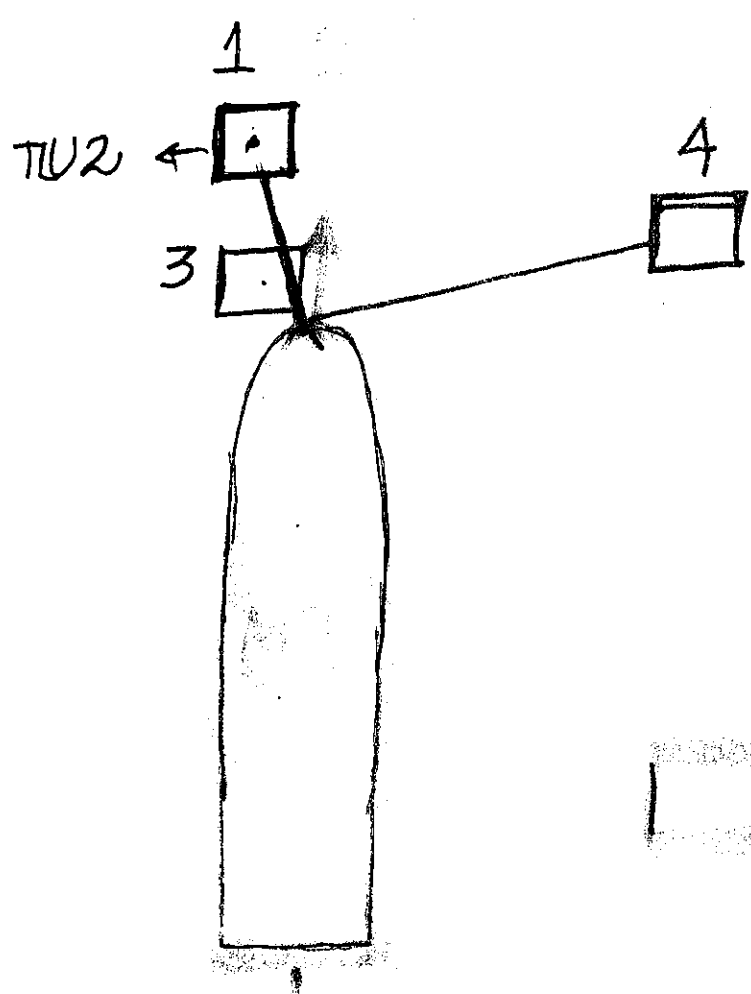
SHORE: X

SHIP	SHORE	OTHER	NON-STANDARD ACTIVITIES / STOPPAGE	DATE	HOUR
		X	Stopped Cargo Operations / Disconnection and Unmooring due to Bad weather (High winds speed 60knts) Thunder storm and heavy seas. SPMI made emergency automatic disconnection by Goli Thomson (Safety System).		
SHIP STOPPAGE TIME:			TERMINAL STOPPAGE TIME:	OTHER TIME:	

LOADING MASTER'S SIGNATURE: \_\_\_\_\_

SHIP'S MASTER SIGNATURE: \_\_\_\_\_

OFF SHORE PETROLEUM TERMINAL TLU-2 COLOMBIA  
8TH EDITION / JULY 2010



2024/1

~~FABIAN VIDAL ANAYA~~

FABIAN VIDAL ANAYA  
CARGO LOADING MASTER

Fabiola Garcés de Cardone  
 Traductora - Intérprete  
 Según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, Colombia

Evento / Acción	Hora	Hding	Fuerza Viento	Viento de crucero	Motor
Piloto a bordo del puente	20:20	321.5	13.6 K/H	015.5	STOP
Actividad eléctrica	20:33	328.7	8.4 K/H	028°	"
Información de remolcador Densidad nubes/lluvia 9 nn/por popa	20:33	+ 165°	21	21	
Ilegible ... .. decisión de suspensión carga	20:35	328.7	7.8	029°	
Suspensión carga /carga por gravedad	20:38	329.5	3.2	048°	
Válvula TLU cerrada	20:39	330°	12	070°	
Fuerza de viento aumentando / soportando cambio	20:40	331°	14	096°	
14 mts aprox. de libre plática viento cerca de través	20:41	335°	44	122°	
	20:41 21	337°	46.4	122°	
	20:41 23	338°	50.2	123°	
	20:41 27	338°	48.5		
20141 a 29148 comenzó evento (7 ilegible) Se desconectó cabo amarre	20:41 30	338°	53	122°	
	20:41 33	338°	53	122°	
	20:41 45	339°	42	120°	
El barco acercándose a TLU	20:41 49	340°	42.6	122°	
	20:43 30	350°	37.2	095°	
El Capt. del remolcador (ilegible) amarrado a popa	20:44 47	003°	24.8	100°	
Ilegible a popa para evitar colisión con TLU " a proa " ilegible el cabo se rompe Cabo de amarre se rompió	20:46 23				STOP MOTOR
20:48	024°	31.2	115°		
Capitán remolcador Dahl con problemas para ilegible	20:49	025°	31.2	117°	
	20:53	030°	35	118°	
Mangueras desconectadas borrado: El remolcador abarloado	20:54	038°	41	121°	
	21:12	055°	34.8	132°	
	21:18	350°	16.2	100°	
	21:30	345°	6	100°	
Remolcador liberado	21:54				
Buque anclados	22:30				
Utilizando motor para ayudar al remolcador a evitar colisionar contra TLU					

20.46:22 más despacio atrás

20.44:08 Suspensión

Para evitar que el cabo se rompiera y también

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
 FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
 Traductora oficial según Resolución No. 2495  
 del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



237

313

las mangueras
20.47:23 más despacio adelante
20.55:56 Suspensió
Después maniobrando para evitar accidente con el TLU
7/20/2014 P.016 = 13:06 - Man Inic 13:30 - Amarre: 14:24 / 14:30 FW 6 <sup>th</sup> / 9 M Att Desarme : 20:42 / 20:48 Caso ilegible

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
traductora oficial según Resolución No. 2495  
del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

**FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE**  
Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**  
Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.  
A petición de parte interesada. **15/Jul/2019 02:55 PM**





238  
314

TERMINAL PETROLERO COSTA AFUERA DE COVENAS TLU-2

INFORME DE CALIDAD Y CANTIDAD

COPIA NO NEGOCIABLE

PRIMER PAQUETE

OPERADOR OLEODUCTO CENTRAL S.A.

DESPACHO No K-0985 FECHA CONOCIMIENTO DE EMBARQUE: 20 de Julio 2014

BARCO EUROCHAMPION 2004 PRODUCTO: PETROLEO CRUDO CASTILLA

REMITENTE META PETROLEUM CORP

CONSIGNATARIO BP OIL SUPPLY, UNA DIVISION DE BP PRODUCTS NORTH AMERICA INC

DESTINO UNO O MAS PUERTOS DE EUROPA

FAVOR TENER EN CUENTA

CANTIDAD: (TODOS LOS MEDIDORES EN CERO ANTES DE INICIAR EL CARGUE

MEDIDOR No.	VOLUMEN BRUTO	CORR. S&W	VOLUMEN NETO ST.
TOTALES	182.550	BARRILES	181.736
		TONELADAS METRICAS	27,198,610
		TONELADAS LARGAS	26,767.90

CALIDAD

API 18.5 A 60°F

SEDIMENTO 0.010 % VOL

AGUA 0.436 % VOL

S & W 0.446 % VOL

SAL 6.8 PTB

AZUFRE 1.61% WT

FACTOR TONELADAS METRICAS 0.14966

FACTOR TONELADAS LARGAS 0.14729

POR

Representante de OCENSA

Certificamos que el Buque  
completó la carga, como se  
muestra arriba  
Operador

firmado

CLM GABRIEL MESA M / Translated by

*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
traductora oficial según Res. 2495  
del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A peticion de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401816



TERMINAL PETROLERO COSTA AFUERA DE COVEÑAS TLU-2

MANIFIESTO DE CARGA

COPIA NO NEGOCIABLE

PRIMER PAQUETE

CODIGO SCAC

OPERADOR OLEODUCTO CENTRAL S.A.

Nombre del barco EUROCHAMPIOON	Conocimiento de embarque COVEÑAS, COLOMBIA
Bandera del buque LIBERIA	Puerto de descarga UNO O MAS PUERTOS DE EUROPA
Nombre del Capitán YLOUVRAJ KAPOOR	Fecha 20 de julio de 2014

DESCRIPCIÓN DE BIENES	DETALLES	
PETROLEO CRUDO CASTILLA	VOL. BRUTO ST.	182.550
	VOL NETO ST.	181.736
	TONELADAS METRICS NETAS ST	27.198.610
	TONELADAS LARGAS NETAS ST	26.767.90

Firma y sello

firma

firma

\_\_\_\_\_  
Firma de Capitán

\_\_\_\_\_  
Representante OCENSA

\_\_\_\_\_  
CLM GABRIEL MESA M.

Traducido por / Translated by  
*Fabiola G. de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Segun la confrontacion que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



TERMINAL PETROLERO COSTA AFUERA DE COVEÑAS TLU-2

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

COPIA NO NEGOCIABLE

PRIMER PAQUETE

CODIGO SCAC

LA CARGA DESCRITA A CONTINUACION HA SIDO DESPACHADO EN APARENTES BUEN ORDEN Y CONDICION

POR (FIRMANTE) META PETROLEUM CORP

A BORDO DE TANQUERO LIBERIANO LLAMADO EUROCHAMPION 2004

DONDE YHOUVRAJ KAPOOR ES CAPITAN EN EL PUERTO DE COVEÑAS EN LA REPUBLICA DE COLOMBIA

PETROLEO CRUDO CASTILLA

	BARRILES DE LOS EEUU A 60°F	TONELADAS LARGAS	TONELADAS METRICAS
BRUTO	182.550	26.887.79	27.320.433
NETO	181.736	26.767.90	27.198.610

PARA SER ENTREGADO AL PUERTO DE UNO O MAS PUERTOS DE EUROPA

O TAN CERCA COMO EL BUQUE PUEDA LLEGAR, SIEMPRE QUE ESTE A FLOTE A

BP OIL SUPPLY, A DIVISION OF BP PRODUCTS NORTH AMERICA, INC. O BAJO ORDEN DE PAGO DE FLETE A LA TASA DE FLETE PAGADERO SEGÚN LOS FLETADORES - LIMPIO A BORDO ESTE EMBARQUE SE LLEVA A CABO BAJO Y DE ACUERDO A LOS TERMINOS DEL CONTRATO/FLETE

FECHADO \_\_\_\_\_ ENTRE \_\_\_\_\_

Y \_\_\_\_\_ COMO FLETADORES Y TODOS LOS TERMINOS DEL CONTRATO/FLETADOR, EXCEPTO LA TASA Y PAGO DEL FLETE ESPECIFICADO EN EL MISMO, APLICARAN A Y GOBERNARAN LOS DERECHOS DE LAS PARTES INVOLUCRADAS EN ESTE EMBARQUE.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL EL CAPITAN HA FIRMADO TRES (3) ORIGINALES Y 6 (SEIS) COPIAS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE DEL MISMO TENOR Y FECHA.

FECHADO EN EL TERMINAL PETROLERO DE COVEÑAS ESTE 20 DE JULIO DE 2014

firmado y sellado

CAPITAN

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Resolución No. 2495  
del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento correspondiente a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM



DECLARACIÓN DE HECHOS

NOMBRE TANQUERO	EUROCHAMPION 2007		CALADO	PROA	POPA
EMBARQUE	K - 0985		LLEGADA	6.4 MT/S	9.0 M/
CONSECUTIVO	2086 - 069		ZARPE	ilegible.8 MT	9.8 MTS
ACTIVIDADES ESTANDAR	FECHA	HORA	ACTIVIDADES ESTÁNDAR	FECHA	HORA
LLEGADA	Julio 19	2100	INICIADA CARGA POR GRAVEDAD	Julio 20	1554
FONDEADO	Julio 19	2200	TASA MÁXIMA	Julio 20	1612
ANCLAS IZADAS	Julio 20	1224	EMPEZÓ A REDUCIR TASA		
NO ESCAMPAVIA	Julio 20	0001	CARGADO POR GRAVEDAD		
NO ACEPTADO	Julio 20	1430	CONCLUYO CARGUE	Julio 20	2048
LIBRE PLATICA	Julio 19	2136	TIEMPO TOTAL DE CARGUE	4.9 h	
PILOTO / CLM A BORDO	Julio 20	1306	INICIA DESCONEXIÓN DE MANGUERAS	Julio 20	2048
PRIMERA LINEA	Julio 20	1424	MANGUERAS DESCONECTADAS	Julio 20	2053
ABARLOADO AL TLU-2	Julio 20	1430	TIEMPO TOTAL DE DESCONEXIÓN DE MANGUERAS		
TIEMPO TOTAL POB - ABARLOADO	1.4 h		DOCUMENTOS A BORDO	Julio 22	1406
INICIA CONEXIÓN MANGUERAS	Julio 20	1500	DOCUMENTOS FIRMADOS	Julio 25	0930
MANGUERAS CONECTADAS	Julio 20	1548	TIEMPO TOTAL DOCUMENTOS	Ilegible	
TIEMPO TOTAL CONEXIÓN MANGUERAS	0.7		INICIO DESATRAQUE	N.A.	
INICIA DESLASTRE	Julio 20	1554	TERMINA DESATRAQUE	N.A.	
TERMINA DESLASTRE	Julio 20	2040	TOTAL TIEMPO DE OPERACIÓN	Ilegible	
BARCO ZARPO			ETA AL PRÓXIMO PUERTO		

SUSPENSIÓN CARGUE: BARCO: \_\_\_\_\_ COSTA:  X

BARCO	COSTA	OTRO	ACTIVIDADES NO ESTÁNDAR / SUSPENSIÓN	FECHA	HORA
<p>X Se suspendieron las Operaciones de Cargue / Desconexión y Desatraque debido al mal tiempo (fuertes vientos, velocidad de 60 Knts) tormenta y marejadas. SPM realizó una Desconexión Automática de Emergencia por el Acople de la Gall Thomsom - Sistema de Seguridad)</p>					
HORA SUSPENSIÓN BUQUE		HORA SUSPENSIÓN TERMINAL:		OTRA HORA:	

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res- 2495  
Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401813





242

318

Firmado y sellado

firmado y sellado

FIRMA DEL LOADING MASTER

FIRMA DEL CAPITÁN DE BARCO

-----  
La suscrita, **Fabiola Garcés de Cardone**, Traductora Certificada según Resolución No, 2495 del Ministerio de Justicia, por la presente certifica que esta Traducción Certificada **No. 4757**, consistiendo de 07 páginas es una traducción correcta y verdadera al español del documento en inglés, que he tenido a la vista. Este certificado debe considerarse un reconocimiento de la exactitud de la traducción pero no de la autenticidad del contenido del documento en el idioma original. Firmado en Barranquilla, Colombia el julio 15 de 2019.

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCES DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTA D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella.

A petición de parte interesada. 15/Jul/2019 02:55 PM

8401812



DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS -  
DILIGENCIA DE AUDIENCIA PÚBLICA

Coveñas, Agosto Diecinueve (19) de Dos Mil Catorce (2014)

---

En la fecha y siendo las 09:00 horas se constituye el Despacho en Audiencia Pública para reanudar la celebración de la primera audiencia pública dentro de la investigación jurisdiccional que se adelanta por el Siniestro Marítimo - Contaminación con ocasión del cargue del BT EUROCHAMPION 2004 de bandera Liberiana, hechos ocurridos el día 20 de julio/2014 aproximadamente a las 20:45 horas, cuando al parecer se produjo la fuga de una parte del crudo que se encontraba dentro de las mangueras. Presentes en la diligencia el señor Capitán de Fragata ANDRES MAURICIO ZAMBRANO GARCÍA Capitán de Puerto de Coveñas, la señora Profesional en Defensa SIRLEY ISLENY GÓMEZ CARDONA asesora jurídica de la Capitanía de Puerto. Igualmente se hicieron presentes el señor CN @JUAN CARLOS ROA CUBAQUE, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.133.578 expedida en Cartagena, en su condición de perito Oficial Superior en uso de buen retiro, domiciliado en la Carrera 52 No. 79-301 edificio Davinci apartamento 202 de la ciudad de Barranquilla, celular 3012272981. El señor ALEJANDRO HENAO ZULUAGA identificado con la cédula de ciudadanía No. 71.651.148 de Medellín, en su condición de piloto practico, domiciliado en la ciudad de Barranquilla carrera 51 No. 80-76, celular 3157513540. El señor ALVARO DUARTE MENDEZ identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.076.526 expedida en Cartagena, en su condición de perito marítimo en Navegación, Oceanografía, Salvamento y Contaminación, domiciliado en la ciudad de Bogotá en la calle 106 No. 69-94, celular 3152150006. En calidad de miembros del Tribunal de Capitanes nombrados para asesorar la presente investigación. Seguidamente se hace presente el Doctor MANUEL ANTONIO GARCÍA GIRALDO identificada con la cédula de ciudadanía No. 81.741.388 de Fusagasuga, portador de la tarjeta profesional No. 191849 del C. S. de la J. en su calidad de apoderado del OLEDUCTO CENTRAL S. A. OCENSA, de acuerdo con el poder otorgado por la señora MARÍA PAULA CAMACHO ROZO en su calidad de representante legal de la mencionada Sociedad y para el efecto aporta el poder y el certificado de existencia y representación legal. El apoderado está revestido de amplias facultades para notificarse del auto de inicio de investigación, asistir audiencias, solicitar pruebas, notificarse de las decisiones, interponer los recursos de ley, así como para transigir, conciliar, desistir, sustituir y reasumir. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. MANUEL ANTONIO GARCÍA GIRALDO para que represente a la sociedad OCENSA como su abogado. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Fusagasuga (Cundinamarca), tengo 29 años de edad, de estado civil soltero, de profesión u oficio abogado, residente en de la ciudad de Bogotá calle 79A No. 8-63, Piso 6, teléfono 3183802905, [mgarcia@bvgabogados.com](mailto:mgarcia@bvgabogados.com). Igualmente se hizo presente el Dr. OLIVERIO DEL VILLAR abogado titulado y en ejercicio, identificado con la cedula de ciudadanía 79.334.426 de Bogotá y tarjeta profesional 57152 del C. S. de la J en calidad de apoderado de los señores JUAN DIEGO COLONIA, JAIME VIDAL ANAYA, JORGE QUINTERO y JOSÉ MIGUEL BECERRA. Presente en la diligencia la Dra. MARÍA ELVIRA GOMEZ identificada con la cédula de ciudadanía No. 39.681.857 de Bogotá, abogada titulada y en ejercicio, portadora de la tarjeta profesional No. 57355 del C. S. de la J. en calidad de apoderada del capitán, armador y tripulación del BT EUROCHAMPION 2004. Seguidamente se hace presente el señor JUAN DIEGO COLONIA OSPINA identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.262.103 de Manizales, en calidad de gerente (e ) del terminal marítimo oleoducto central S. A. OCENSA. En este estado de la diligencia y siendo las 09:37 horas el despacho procede a realizar la siguiente aclaración, por error involuntario cuando estaba siendo escuchado en diligencia del señor GABRIEL REINA CORZO en calidad de piloto práctico, éste Despacho reconoció personería jurídica al Doctor JOSÉ ANTONIO FORERO

FORERO para que representara al capitán del BT EUROCHAMPION 2004 (subraya del Despacho), cuando en realidad el profesional del derecho se presentó para representar al piloto práctico. En tal sentido éste Despacho procede a corregir reconociendo personería jurídica al Dr. JOSÉ ANTONIO FORERO FORERO para que represente al señor GABRIEL REINA CORZO en calidad de piloto práctico. En éste estado de la diligencia la Dra. MARIA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS solicita el uso de la palabra, la cual le fue concedida para manifestar que va a asumir la representación de la agencia marítima CARIBBSA, así mismo manifiesta que el poder lo traerá en las horas de la tarde. Seguidamente el despacho le manifiesta a la Dra. Elvira Gómez que una vez sea aportado el poder se procederá a reconocerle personería jurídica en los términos allí establecidos. En este estado de la diligencia procede el despacho a escuchar en diligencia de versión libre al señor JUAN DIEGO COLONIA OSPINA identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.262.103 de Manizales, en calidad de gerente (e ) del terminal marítimo oleoducto central S. A. OCENSA. Quien manifiesta rendirá la diligencia asistido por el DR. JUAN CARLOS PAREDES portador del documento de identidad No. 79.798.598 de Bogotá y tarjeta profesional No. 122673 del C. S. de la J. y quien lo representará en todo el proceso. En éste estado de la diligencia procede el despacho a reconocer personería jurídica al Dr. Páredes para que represente dentro de la investigación al señor JUAN DIEGO COLONIA. PREGUNTADO: Informe al despacho las funciones que estaba desempeñando para el día 20 de julio/2014? CONTESTÓ: El día 20 de julio me encontraba desempeñando las funciones de gerente del terminal de Coveñas de OCENSA en calidad de encargado, estaba encargado desde el día 16 de junio y el encargo se llevaría hasta el día 24 de julio. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho que operación estaba desarrollando OCENSA como instalación portuaria para el día 20 de julio? CONTESTÓ: En esa fecha se estaba llevando a cabo el cargue de un buque tanque de nombre EUROCHAMPION el cargue estaba programado para un millón de barriles y a la hora del incidente se llevaban aproximadamente 180 mil barriles de crudo Castilla, el cargue se estaba llevando a cabo por la TLU2 que es la de propiedad de OCENSA. PREGUNTADO: Sírvase realizar al Despacho una descripción de la operación de cargue y sus componentes? CONTESTO: La infraestructura involucrada en la operación de cargue de buque tanques incluye el oleoducto submarino de OCENSA, las unidades de bombeo en tierra, la monoboya TLU2, mangueras submarinas, mangueras flotantes, la operación es realizada de manera remota desde el cuarto de control y adicionalmente involucra embarcaciones del contratista INTERTUG, personal del contratista CONECTAR y el buque tanque. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho en qué documentos de OCENSA está descrito éste procedimiento de la operación de cargue? CONTESTÓ: Este procedimiento se encuentra descrito en el documento reglamento de operaciones de transporte del terminal. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho las referencias técnicas internacionales y nacionales que sigue el terminal de OCENSA para desarrollar la operación de cargue de hidrocarburos en la TLU2? CONTESTÓ: La normatividad nacional e internacional que rige la operación del terminal así como todas las operaciones del oleoducto se encuentran descritas en el marco regulatorio de OCENSA - MRO, las normas propias de marinería, de convenios, acuerdos que regulan actividades marítimas se siguen en OCENSA pero son del conocimiento del jefe de operaciones del terminal y no necesariamente del gerente del terminal. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho el cargo y el nombre de la persona que responde por el desarrollo correcto de la operación de cargue de hidrocarburos de acuerdo con el manual de operaciones? CONTESTÓ: El nombre de la persona es el capitán MIGUEL BECERRA quien tiene el cargo de Jefe de Operaciones on shore y off shore de todo el terminal petrolero. En este estado de la diligencia el Despacho concede el uso de la palabra a los honorables miembros del tribunal de capitanes para interrogar al señor JUAN DIEGO COLONIA. Acto seguido procede el tribunal a formular el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Está usted familiarizado con el hecho de la ocurrencia en el área de influencia del terminal del fenómeno localmente conocido como "culo de pollo"? CONTESTÓ: tengo conocimiento de la ocurrencia de este tipo de

fenómenos en el área de influencia del Golfo de Morrosquillo como un fenómeno climático local que se asemeja mucho a una especie de tornado. PREGUNTADO: Tiene conocimiento sí o no por parte de OCENSA tenga los equipos o la infraestructura necesaria para pronosticar éste tipo de eventos? CONTESTÓ: Tengo conocimiento que OCENSA cuenta con un contrato para monitoreo y pronóstico del clima el cual se basa en información de satélites y radares climáticos localizados en Bogotá y Corozal, por las características del fenómeno climático "culo de pollo" estos sistemas no alcanzan a identificar fenómenos locales como este. PREGUNTADO: Además del caso que ocupa la presente investigación, sabe usted, conoce usted de la ocurrencia de algún incidente, resultante de la ocurrencia de uno de estos eventos, que haya afectado la operación del terminal de OCENSA? CONTESTÓ: En la duración de mi delegación en Coveñas como gerente del terminal no se había presentado éste fenómeno anteriormente y no tengo conocimiento sobre si este tipo de fenómenos habrían afectado o no anteriores tiempos la operación de cargue de buque tanques en OCENSA. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si tiene conocimiento cuantas válvulas tipo GALL THOMSON, existen en OCENSA y dónde están? CONTESTÓ: actualmente existe un acople de seguridad GALL THOMSON instalado en una de los string de válvulas flotantes, otras tres unidades fueron las que se activaron en el incidente del pasado 20 de julio y que no están instaladas en la infraestructura actualmente. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho día y hora en que se informó formalmente a las autoridades para lograr la activación del plan de contingencia? CONTESTÓ: Una primera notificación telefónica se realizó con Capitanía de Puerto de Coveñas aproximadamente a las 09:30 minutos de la noche del 20 de julio, posteriormente el día 21 de julio entre las 03:11 y las 03:30 de la tarde OCENSA realizó las notificaciones a las autoridades nacionales relacionadas en el plan nacional de contingencia como un nivel 3. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho el momento exacto en que OCENSA se percata de la ocurrencia de un derrame? CONTESTÓ: Desde el momento de la ocurrencia del incidente se realizaron verificaciones de contaminación en el área de influencia de la TLU2 sin indicación de la presencia de hidrocarburos en el mar, adicionalmente se hicieron gestiones para confirmar al día siguiente con la luz del día la presencia o no de un derrame, la confirmación de que había presencia de crudo en el mar se recibió aproximadamente a las 09:30 de la mañana del día 21 por parte de la primera aeronave que hizo sobrevuelo en el área que era una avioneta de la Armada. Quiero hacer una aclaración, adicionalmente quiero agregar que las actividades de activación del plan de contingencia se iniciaron a partir del momento de la ocurrencia del incidente tal como está establecido en el plan de contingencia de la compañía. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho los nombres de las personas tanto en tierra como en mar que se encontraban a cargo de la maniobra de cargue de la motonave EUROCHAMPION 2004 incluyendo el perfil individual de cada uno de ellos y su experiencia en la TLU2? CONTESTÓ: El personal de OCENSA involucrado en la maniobra de cargue eran dos personas en el momento de los hechos: el cargo loading master Fabián Vidal, el operador del cuarto de control en tierra Jorge Quintero, el capitán Miguel Becerra quien no necesariamente tendría que estar ni en el terminal ni en el área de la TLU2 pero coordinaba la maniobra. Por parte de los contratistas los nombres de las personas, los perfiles de cada uno de ellos y su experiencia se encuentran en los archivos de los respectivos contratos en este caso INTERTUG y CONECTAR. PREGUNTADO: En el informe que presentó el director de responsabilidad integral de OCENSA Fernando Flechas Hernández dirigido a la Capitanía de Puerto y radicado número 192014102075 el 21 de julio a las 17:37 se informa que producto de la "intensidad de los vientos se produjo una abrupta y súbita tensión a los mecanismos de amarre del buque produciendo la fuga de una parte del crudo que se encontraba dentro en una de las mangueras de cargue" indíqueme al Despacho si tiene conocimiento cual manguera fue? CONTESTÓ: Correspondió a una de las mangueras del string número tres. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si la empresa OCENSA hizo un estimativo del producto derramado. En caso afirmativo indíqueme al despacho el método que utilizó para estimar esa cantidad? CONTESTÓ: si se hizo un

estimativo del volumen derramado y el método utilizado fue indirecto mediante la medición del volumen drenado del string tres la bongo CASA embarcación de apoyo para las maniobras de puesta en operación de la TLU2 y sus componentes posterior al incidente. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si tiene conocimiento de personal ajeno a la empresa que haya participado en esa medición, indicando la fecha y hora en que se realizó esa verificación? CONTESTÓ: Tengo conocimiento que esa medición estuvo a cargo de la empresa especializada en medición volumétrica Inspectorate, no recuerdo la fecha y hora fue en los días subsiguientes a la ocurrencia del incidente. En este estado de la diligencia el tribunal de capitanes manifiesta no tener más preguntas para el señor JUAN DIEGO COLONIA y seguidamente solicitan sean aportadas como pruebas dentro de la presente investigación los siguientes documentos: 1) Documento final en que se encuentren consignadas las características operacionales del terminal, específicamente en la monoboya TLU2, entendidas como las características físicas del diseño de la monoboya TLU2, respecto de la presencia del buque de diseño en condiciones de lastre y plena carga bajo condiciones ambientales extremas. 2) reglamento de operaciones del terminal. 3) fichas técnicas de mangueras, válvulas GALL THOMSON, hawser. 4) documento en que se encuentren los criterios de diseño del terminal. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra a los apoderados que deseen interrogar al señor JUAN DIEGO COLONIA. Solicitando el uso de la palabra el Dr. MANUEL GARCÍA para formular el siguiente interrogatorio: PREGUNTADO: Sírvase aclarar al despacho si tiene conocimiento en relación con la previsibilidad de los fenómenos meteorológicos ocurridos la noche del 20 de julio? CONTESTÓ: De conformidad con información suministrada por el contratista Canal Clima quien presta los servicios de monitoreo y predicción climática a OCENSA, estos fenómenos son locales y con la metodología con que se monitorea actualmente el clima en la región del Golfo de Morrosquillo no es posible predecir la ocurrencia de estos fenómenos climáticos. PREGUNTADO: De acuerdo con las respuestas anteriores, sírvase aclarar al despacho cuales fueron en concreto las medidas de verificación de contaminación efectuadas la noche del 20 de julio/2014? CONTESTÓ: Se registraron cuatro actividades de verificación de condiciones de contaminación en el área de la TLU2 entre el momento de la ocurrencia del evento y la madrugada del día 21 de julio, estas actividades fueron: un reporte por parte de embarcación de Guardacostas que realizó ronda en el área de influencia del TLU2 y reporta al jefe de seguridad física de OCENSA que no detecta crudo hacia las 10:30 de la noche. Inspección visual del remolcador CAPIDAHLL a las mangueras flotantes de 20 pulgadas con reporte de no presencia de crudo hacia las 10:57 de la noche. Ronda de verificación por parte de los buzos al estado de las mangueras de la TLU2 a las 12.00 de la noche. Y por último una ronda de seguridad y protección con inspección de integridad e inspección de fugas en la monoboya y las mangueras sin presencia de contaminación a las 04:00 de la mañana. En este estado de la diligencia el DR. MANUEL GARCÍA manifiesta no tener más preguntas. Seguidamente la Dra. MARIA ELVIRA GÓMEZ solicita el uso de la palabra para proceder a formular al señor JUAN DIEGO COLONIA el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si OCENSA es un terminal de servicio público o de servicio privado? En este estado de la diligencia el Dr. JUAN CARLOS PAREDES realiza la siguiente observación: en los términos del código de procedimiento civil las preguntas que se hagan tanto en un testimonio como en un interrogatorio de parte no pueden versar sobre puntos de derecho si bien en este caso no estamos ni ante un interrogatorio ni ante un testimonio pues el despacho a utilizado la figura de la versión libre considero que una pregunta como la planteada no es o no debería ser procedente pues por más que el señor Colonia fungiera como gerente del terminal esto no lo califica para determinar cuando estamos frente a un servicio público y un servicio privado en la medida, se insiste en que no estamos sino ante una versión libre, no vería problema en que se contestara la pregunta hecha la aclaración anterior. CONTESTÓ: OCENSA presta servicios de transporte público de petróleo, a través de su infraestructura de oleoducto, sus estaciones y el terminal petrolero de Coveñas. PREGUNTADO: Diga cómo es cierto sí o no que

245

322

OCENSA es la responsable de ordenar la conexión y desconexión de las mangueras? En este estado de la diligencia el Dr. JUAN CARLOS PAREDES realiza la siguiente observación se reitera una vez más que estamos ante una versión libre no ante un interrogatorio de parte ni un testimonio, pruebas que son de recibo dentro del proceso que nos ocupa, dicho lo anterior es claro que las preguntas asertivas sólo se podrán realizar cuando estemos ante un interrogatorio de parte y no como lo pretende la apoderada del buque tanque ante una versión libre. En este estado de la diligencia la DRA. MARIA ELVIRA GÓMEZ solicita el uso de la palabra para aducir, solicito al despacho se sirva aclararme si OCENSA es considerada dentro de esta investigación como parte. En este estado de la diligencia el despacho aclara a todos los presentes que OCENSA es parte dentro del proceso como fue notificada en el auto de apertura. La referencia a que se hace el artículo 38 del decreto ley 2324 de 1984 por parte de la apoderada del buque tanque y el despacho como lo dice su enunciado solamente puede darse en los casos de interrogatorio de parte toda vez que habla sobre la confesión presunta y para que haya confesión se debe estar ante un interrogatorio de parte y no ante una versión libre como lo es el caso que nos ocupa tan claro es que no estamos ante un interrogatorio de parte que en reiteradas oportunidades que es una versión libre por lo que mal se podría dar una confesión por parte del señor JUAN DIEGO COLONIA en ese sentido más allá del contenido de la pregunta el cual puede ser o no de conocimiento de quien rinde la versión lo cierto es que la pregunta no puede ser asertiva. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra la DRA. MARIA ELVIRA GÓMEZ para manifestar que de acuerdo a lo expresado por el despacho en esta misma audiencia OCENSA es considerada parte dentro de la investigación jurisdiccional que se adelanta. En ese orden de ideas las preguntas asertivas son procedentes. En este estado de la diligencia el señor JUAN DIEGO COLONIA procede a dar respuesta a la pregunta planteada por la apoderada del buque. CONTESTÓ: No porque no es una decisión sólo de OCENSA al haber más de una infraestructura involucrada en la operación además la desconexión está sujeta a la seguridad de la maniobra y depende del hecho de estar involucrada la vida y la salud de las personas que realizan esa maniobra bajo condiciones de clima extremo. PREGUNTADO: Para el caso que nos ocupa, informe al despacho si lo sabe quién dio la orden para la desconexión de las mangueras? CONTESTÓ: No tengo conocimiento si algunos de los involucrados dio la orden pero cabe aclarar que para el caso que nos ocupa los procedimientos establecidos por OCENSA solo permitan la desconexión bajo condiciones seguras. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cual es el procedimiento de desconexión de mangueras bajo condiciones adversas? CONTESTÓ: El procedimiento establece que bajo condiciones adversas de clima las mangueras flotantes deben separarse mediante los acoples de seguridad GALL THOMSON. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si el cierre de las válvulas de la monoboya es manual o automático? CONTESTÓ: Las válvulas de la monoboya son de operación manual. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si una vez se abren o cierran las válvulas de la monoboya alguna estación en tierra recibe un reporte automático de dicha apertura o cierre? CONTESTÓ: El reporte de cierre o apertura se realiza mediante comunicación por radio. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cual es la presión y tensión máxima que debe darse para que la GALL THOMSON se active? CONTESTÓ: Los valores de tensión y presión para la activación de los acoples de seguridad están descritos en los documentos de operación y plan de contingencia de OCENSA. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cuál es la tensión máxima para la cual está prevista la rotura del cabo hawser? CONTESTÓ: El valor exacto de la presión de rotura tensión del cabo hawser se encuentra en el documento de especificación del mismo, pero se encuentra alrededor de 200 toneladas. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si el MRO de OCENSA, al que usted ha hecho referencia, es o no el mismo reglamento de condiciones técnicas de operación del terminal marítimo de OCENSA? CONTESTÓ: No es el mismo documento el MRO es un marco regulatorio que describe las especificaciones generales de operación y mantenimiento del oleoducto de OCENSA

incluyendo el oleoducto on shore, las estaciones en tierra, el oleoducto off shore y el terminal marítimo; sin embargo existen otros documentos que reglamentan el MRO como son procedimientos propios para cada instalación en particular. PREGUNTADO: sírvase informar al despacho cual era el periodo de vida útil de las mangueras utilizadas en el cargue del 20 de julio/2014? CONTESTÓ: Específicamente no tengo esa información pero esta reposa en los dosieres de mantenimiento anual de mangueras y en los documentos de seguimiento de cada manguera. Vale la pena aclarar que las mangueras flotantes cuentan con una rutina anual de mantenimiento que sigue las especificaciones y normas técnicas que regulan este tipo de elementos. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cual era el periodo de vida útil de los acoples GALL THOMSON utilizados en el cargue del 20 de julio/2014? CONTESTÓ: En la información técnica que conozco acerca de los acoples gall thomson no se establece claramente una vida útil para este tipo de elementos sin embargo en cada rutina de mantenimiento de mangueras estos elementos eran inspeccionados ya que de acuerdo con la misma información técnica estos eran libres de mantenimiento. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si lo sabe en qué momento y a dónde fueron retirados después del siniestro los acoples gall thomson y las mangueras que hacían parte de la infraestructura de cargue de la TLU2 el día 20 de julio/2014? CONTESTÓ: Los acoples gall thomson fueron retirados hacia el lote de playa de propiedad de OCENSA localizado entre el terminal en tierra y el mar. Con respecto a las mangueras al menos una parte de ellas fueron instaladas nuevamente en los string 1, 2 y 3 y puestas al servicio previa inspección y puesta a prueba mediante presión hidrostática y validación por parte del certificado de ABS. PREGUNTADO: Con base en su respuesta anterior sírvase informar al despacho en este momento dónde se encuentran dichos acoples gall thomson? CONTESTÓ: Actualmente desconozco si estos acoples permanecen aún en lote playa ya que en los días subsiguientes al incidente entregue el cargo al gerente del terminal en propiedad. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si lo sabe si las mangueras utilizadas por OCENSA para efectos del cargue cuentan con medios o equipos de seguridad a fin de evitar un derrame? CONTESTÓ: El mecanismo con que las mangueras flotantes de OCENSA cuentan para prevenir la contaminación es el acople gall thomson. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho cual es el sistema de emergencia de suspensión de cargue con que cuenta el terminal marítimo de OCENSA? CONTESTÓ: El terminal cuenta con varios elementos como son las válvulas remotas de shut down de la salida del terminal en tierra, tres válvulas remotas ubicadas en el múltiple de válvulas de final de línea submarina, válvulas manuales en la TLU2 y por último los acoples anti-polución gall thomson. PREGUNTADO: sírvase informar al despacho si la monoboya TLU2 cuenta con un sistema de medición de tensión del cabo de amarre del tanquero a dicha monoboya? CONTESTÓ: si se cuenta con un sistema de medición de tensión del cabo de amarre a la monoboya, ésta medición puede visualizarse en las pantallas de cuarto de control del terminal en tierra en tiempo real. PREGUNTADO: Informe al despacho sí o no tiene algo más que aclarar, corregir, agregar a la presente diligencia? CONTESTÓ: No. En este estado de la diligencia la DRA. MARÍA ELVIRA GÓMEZ manifiesta al despacho: teniendo en cuenta lo expresado por el señor COLONIA solicitó al despacho se sirva decretar las siguientes pruebas: se aporte el documento de operación y plan de contingencia de OCENSA donde se establece la presión y tensión máxima para la activación de los acoples gall thomson, igualmente se aporte el documento de especificación del cabo hawser en uso el día 20 de julio del 2014. Igualmente se aporte el MRO en lo concerniente a los procedimientos propios del terminal. Se aporte los dosieres de mantenimiento anual de las mangueras y los seguimientos de mantenimiento de cada manguera de las que estaban en uso el día 20 de julio/2014. Además se aporte el registro escrito de la medición de tensión del cabo de amarre. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra la DR. JUAN CARLOS PAREDES apoderado del señor JUAN DIEGO COLONIA quien manifiesta: sea lo primero señalar que en relación con los documentos solicitados muchos de estos ya han sido solicitados o por el despacho o por el tribunal de capitanes por lo que



en su momento se deberá entender que con la entrega que se haga al expediente se habrá cumplido con la solicitud de todos ellos. Adicionalmente aunque así no lo manifiesta la DRA. MARIA ELVIRA entendemos que se trata de una exhibición de documentos para que hagan parte del expediente si a bien lo tiene el despacho al decretar o no la prueba solicitada. En la medida en que se encuentra presente el apoderado de OCENSA le solicito su colaboración para que colabore en la exhibición de los documentos solicitados tanto por el tribunal de capitanes como por la apoderada del buque tanque si a bien lo tiene el despacho en decretar la prueba. Finalmente, entiendo que es dada la naturaleza de versión libre de esta diligencia que no se ha procedido al conteo de las preguntas formuladas. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto procede a realizar las siguientes observaciones, en relación a las pruebas solicitadas por la apoderada del buque tanque, el despacho las considera pertinentes y decreta su práctica, no obstante de que algunas de ellas fueron solicitadas por las partes o por el tribunal de capitanes, estas deben ser revisadas para ser suplidas en forma específica y solicita al DR. MANUEL GARCÍA en calidad de apoderado del terminal oleoducto central OCENSA tome nota de las pruebas decretadas dándose por notificado en la presente diligencia. Igualmente en referencia al número de preguntas el despacho hace claridad en que el número de preguntas es para los apoderados que deseen formular preguntas en la diligencia, más no para el Despacho. En este estado el apoderado del señor JUANDIEGO COLONIA solicita el uso de la palabra, el despacho la concede y el abogado procede a manifestar: solicito se aclare si la versión que rindió el doctor JUAN DIEGO COLONIA fue una versión libre o un interrogatorio de parte. En este estado de la diligencia toma la palabra el señor capitán de puerto para manifestar que el señor JUAN DIEGO COLONIA fue escuchado en diligencia de audiencia pública tal como fue ordenado en el auto de apertura de investigación y la versión es libre de juramento. En este estado de la diligencia siendo las 12:54 horas el señor capitán de puerto suspende la audiencia para continuarla el día de hoy 19 de agosto a las 14:15 horas. En éste estado de la diligencia siendo la hora y fecha señaladas el señor capitán de puerto reanuda la primera audiencia pública. Acto seguido se hizo presente el señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.073.100 de Cartagena, Jefe de Operaciones del terminal oleoducto central OCENSA. Quien manifiesta rendirá la diligencia asistido por el DR. JUAN CARLOS PAREDES portador del documento de identidad No. 79.798.598 de Bogotá y tarjeta profesional No. 122673 del C. S. de la J. y quien lo representará en todo el proceso. En éste estado de la diligencia procede el despacho a reconocer personería jurídica al Dr. Paredes para que represente dentro de la investigación al señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto manifiesta a todos los asistentes que el señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA es parte dentro del proceso, fue notificado del auto de apertura, presentó escrito de conformidad con el artículo 37 del decreto ley 2324 de 1984 y está representado por apoderado judicial DR. JUAN CARLOS PAREDES LÓPEZ y la declaración que va rendir es libre. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho su cargo y realice una descripción de las funciones que tenía para la fecha 20 de julio/2014? CONTESTÓ: Mi cargo en el terminal marítimo es de jefe de operaciones, la descripción de mis funciones es gestionar los recursos para darle confiabilidad a la operación. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho su experiencia en el cargo y otras que complementen y demuestren su idoneidad? CONTESTÓ: Dado que esta es una compañía dinámica mi desempeño en el cargo de jefe de operaciones data de dos años atrás, no obstante mi desempeño en el terminal en los diferentes roles desempeñados datan desde el año 1996. PREGUNTADO: Sírvase realizar al despacho una relación de los activos de OCENSA que intervienen en la operación de cargue? CONTESTÓ: Los activos que intervienen en la operación de cargue de OCENSA son oleoducto submarino, plem, mangueras submarinas, monoboya, mangueras flotantes y sistema de amarre. PREGUNTADO: Sírvase hacer al despacho una descripción del procedimiento de cargue de hidrocarburos en OCENSA? CONTESTÓ: Después de recibida la nominación por parte del departamento de transporte, se procede a monitorear

el arribo del buque tanque por vía mail a través de la agencia marítima se le solicita a este información que está descrita en un formato denominado pre-arribo con la finalidad de ver la viabilidad que el buque pueda realizar operaciones de cargue quiero afirmar que esta información es de buena fe, dado que el buque llega a puerto y el cargo loading master le realiza una inspección de seguridad y si está no concuerda con lo descrito en el formato de pre-arribo el buque será rechazado para hacer actividades de cargue en la boya, si la información es positiva se realiza un acuerdo con el capitán del buque de cómo será la operación acuerdo que queda registrado en nuestro libro interno denominado libro amarillo o yellow book en este acuerdo el capitán del buque tanque es enterado de todas las reglas de operación del terminal y procedimientos de emergencia si se presentasen, firmado este acuerdo se procede a hacer la operación de amarre a la TLU2 en común acuerdo con el capitán y el piloto practico finalizada la actividad de amarre se procede a realizar conexión de mangueras con el apoyo del izaje de estas suministradas por el buque tanque, finalizado este proceso el loading master en común acuerdo con el primer oficial del buque tanque alinea su sistema de cargue para iniciar la actividad de cargue de crudo, en paralelo el loading master avisa a tierra al terminal para alinear el sistema y una vez reciba órdenes del loading master, se procede a iniciar la actividad de cargue actividad que puede durar de 18 a 24 o a 48 horas dependiendo del prototipo de buque tanque a cargar, cuando todo el sistema está alineado el remolcador que realiza la actividad de apoyo de amarre pasa a la popa del tanquero con la finalidad de mantener siempre el buque alejado de la boya a través de un cabo de aproximadamente 150 metros de longitud, ejerciendo una tensión constante con un porcentaje X de su propulsión, cuando tierra contabiliza que el volumen asignado ya está a bordo del tanquero este detiene su sistema de bombeo y da por terminado la actividad de cargue, se realiza la fiscalización del crudo a bordo a través de una compañía tercerizada de inspección para validar las cifras recibidas en el tanquero y que estén acorde con el sistema de medición de tierra, seguidamente se procede a realizar desconexión de mangueras y posteriormente desamarre del buque tanque para ir a la zona de fondeo a realizar la inspección de casco y darle vía libre para su salida de puerto. A groso modo esa es toda la actividad de cargue y los diferentes procesos que intervienen. PREGUNTADO: sírvase indicarle al despacho si el procedimiento descrito por usted se encuentra relacionado en un documento. En caso afirmativo en qué documento de la compañía? CONTESTÓ: La descripción de esto está contemplado en el documento operación de cargue de tanquero que hace parte del manual de operaciones. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho de acuerdo con el procedimiento quien es el responsable de la operación limpia de cargue de buque tanque? CONTESTÓ: La operación limpia de cargue del buque tanque recae en todos los involucrados en la operación y en su totalidad recae en quien realiza toda la manipulación de válvulas y elementos asociados después de la borda del tanquero. PREGUNTADO: Sírvase hacer al despacho una relación de las estaciones o puntos de control que intervienen en el cargue de buque tanque y quien es el supervisor en cada uno de estos puntos? CONTESTÓ: Como le narraba anteriormente en la descripción de los elementos que intervienen en la actividad de cargue en lo referente a la parte marítima el cargo loading master por intermedio del supervisor de buceo realiza una inspección pre y post tanquero para verificar cada uno de los elementos que van a intervenir en la operación tengan la confiabilidad para realizar cargue y en la parte tierra es el operador senior de cuarto de control quien verifica la confiabilidad de los equipos. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si existe un procedimiento de desconexión rápida de mangueras, en dónde se encuentra consignado dicho procedimiento y describirlo? CONTESTÓ: Cuando hablamos de desconexión rápida de mangueras hablamos de un procedimiento anormal o de emergencia lo cual está consignado en un instructivo ruptura del cabo hawser este procedimiento está basado en las políticas de la compañía donde prima la conservación de la vida seguido de la preservación del medio ambiente y por último la conservación de los activos, en ese orden de ideas solamente se hará desconexión de mangueras de emergencia sino está en peligro la vida de los involucrados en la operación de lo contrario

247

324

el diseño de este terminal está para que se activen los acoples marinos de ruptura rápida los cuales se encuentran en la transición de las mangueras flotantes de 20 pulgadas y de 16 con la finalidad de mitigar el mínimo impacto ambiental que pudiera producirse por ruptura de las mangueras o de nuestro sistema de cargue flotante a grosso modo esta es la descripción del procedimiento de desconexión rápida de mangueras el cual hace parte de nuestros instructivos de emergencia en la operación cuyo nombre es GT-IN-31. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho los indicadores de las variables atmosféricas que utiliza la compañía para suspender el cargue en TLU2? CONTESTÓ: Las variables atmosféricas consignadas y acordadas con el capitán del buque tanque son en relación a intensidad del viento son 25 nudos se para cargue, 30 nudos se desconectan mangueras, 35 nudos zarpa de la TLU2 estas variables se acuerdan en el documento safety check list el cual queda impreso en el yellow book de cada cargue que realiza el terminal. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho de acuerdo con el procedimiento quien es el responsable de verificar estos indicadores y así mismo para dar las respectivas ordenes de parar cargue, desconectar mangueras y zarpar? CONTESTÓ: La verificación de estos indicadores como lo dije anteriormente es de común acuerdo entre el primer oficial del buque tanque y el cargo loading master de ello se debe dejar un registro de chequeo cada X horas. Dentro de la actividad de cargue existen unos roles y fronteras donde hay ordenes que se realizan de común acuerdo dado que cada quien realiza su rol en la actividad de cargue. Cuando nos vamos a (ISSGOTT) y se especifica el procedimiento de seguridad industrial para terminales y tanqueros allí mismo describe muy claramente que cuando se hace un acuerdo y para este caso variables de velocidad del viento lo puede hacer tanto el primer oficial o el cargo loading master, sucede igual para la conexión o desconexión de mangueras, quiero hacer énfasis que el capitán del buque tanque nunca pierde su investidura de comando. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si los acoples gall thomson que usted señala dentro del procedimiento de emergencia para desconexión rápida de mangueras es informado a los capitanes de los buque tanques en el pre-arribo o en el safety check list o en algún otro documento en el cual se pueda evidenciar registro alguno? CONTESTÓ: Los acoples de ruptura rápida controlada hacen parte de nuestro sistema de mangueras flotantes como un aporte contribuyente a mantener un terminal con el mínimo riesgo de contaminación, dicho elemento está en la actualidad en comentarios de OCIMF con la finalidad de subir una regulación al organismo marítimo internacional como un mandatorio para este prototipo de operación, razón por la cual el tema de los acoples de ruptura rápida controlada son parte como un plus de este terminal. Porque para nosotros el acople rápido hace parte de nuestro sistema flotante y al capitán se le informa en el safety check list que existe un procedimiento de conexión y desconexión por condiciones atmosféricas adversas. PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho si las guías o recomendaciones de OCIMF que usted señala anteriormente han sido adoptadas en totalidad o en que parte por el terminal marítimo OCENSA? CONTESTÓ: Quiero aclarar que el terminal marítimo ha adoptado las guías OCIMF como su norte base para realizar una operación confiable y segura. PREGUNTADO: Sírvase informar a éste Despacho la descripción del amarre de la TLU al buque tanque a través del hawser y las recomendaciones a las cuales se ciñe para garantizar una operación confiable y segura? CONTESTÓ: la descripción total de amarre a la TLU basada en nuestras guías de fabricante de la boya y OCIMF es la siguiente: acercamiento del buque tanque a la TLU2 en paralelo con el sistema de mangueras flotantes a una velocidad X acordadas por el piloto práctico y el capitán del buque tanque, nuestra lancha de pasajeros le acerca una línea de 180 metros de longitud denominado cabo mensajero o pickup rope que este lo iza hacia el winche del tanquero a través de un elemento que se encuentra en la proa del buque tanque denominado bowstopper (sitio donde asegura la cadena de amarre) este cabo queda adujado en el molinete del tanquero con la finalidad de izar y asegurar la cadena de amarre llamada chafe chain y asegurar el cabo hawser o cabo de amarre de tanqueros al buque tanque. Las recomendaciones para garantizar que esta actividad sea

confiable y segura es realizar una inspección pre y post tanquera la cual queda registrada en cada uno de los cargues que se realizan en TLU2. PREGUNTADO: Sírvase informar a este Despacho el tonelaje más frecuente de los buques tanques que son amarrados a la TLU2, así mismo informe el de mayor desplazamiento. CONTESTÓ: Los buque tanques que utilizan más nuestro sistema en TLU2 son los prototipos Suez Max (160.000 DWT) y los de mayor tonelaje son los prototipos VLCC (305.000 DWT). PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho que recomendaciones hace la OCIMF en referencia a la cantidad de cabos hawser para amarrar a buques con el desplazamiento antes descrito por usted? CONTESTÓ: Existe una recomendación de OCIMF que para amarrar buques mayores de 160.000 DWT el terminal podría usar dos cabos hawser. No obstante la compañía previo a idealizar la operación con buque tanques prototipo VLCC realizó cuatro estudios dinámicos para validar si había que realizar cambios estructurales en nuestro sistema de amarre, el análisis final dice que no se requiere dado que el cabo de amarre sugerido por el fabricante de la TLU2. Los estudios dinámicos no recomiendan hacer cambios estructurales pero si recomiendan tener un cabo de mayor longitud como es el que tenemos hoy día de 60 metros. Quiero hacer un énfasis en la recomendación de OCIMF en lo referente a los cabos hawser, existen seis prototipos de cabos hawser no obstante la recomendación solamente habla de cabo hawser es la razón por la cual se mandan hacer los estudios dinámicos del sistema de amarre. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si los indicadores de las condiciones del viento antes señalada por usted se encuentran descritas en alguna matriz de valoración de riesgo para la operación segura de cargue en la TLU2 y en qué documento está relacionada y cuáles son los elementos adoptados por la compañía para mitigar ese riesgo? CONTESTÓ: La respuesta es sí y el documento se llama cargue de buque tanques de dos millones de barriles y existe un plan de acción para la valoración de ese riesgo. PREGUNTADO: De acuerdo con su experiencia sírvase informar al despacho si conoce los comúnmente denominados "culo de pollo" y si estos se presentan durante una época específica del año? CONTESTÓ: La respuesta es sí y usualmente se presentan en épocas de junio hasta finalizado octubre más o menos. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si este evento de "culo de pollo" ha sido considerado dentro de la matriz de riesgos? CONTESTÓ: La respuesta es sí. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si de acuerdo con su experiencia el evento presentado en la noche del 20 de julio con el buque tanque EUROCHAMPION 2004 corresponde a un evento de "culo de pollo"? CONTESTÓ: Acorde a lo narrado por los actores de la operación en su momento del 20 de julio definitivamente el fenómeno presentado es la descripción de un "culo de pollo". PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cual es el área de la compañía encargada del mantenimiento de los activos que intervienen en el cargue de buque tanque y la persona que fungían con estas funciones para el día 20 de julio/2014? CONTESTÓ: La persona encargada del mantenimiento de activos es el jefe de mantenimiento del terminal y la persona que fungía con esas funciones el día 20 de julio es el ingeniero DANILO SALDAÑA. PREGUNTADO: Sírvase indicar a éste despacho, cada cuánto tiempo se lleva a cabo la inspección y el mantenimiento de las mangueras, hawser, acoples, válvulas, monoboya y demás equipos utilizados en la operación de cargue? CONTESTÓ: Existen dos tipos de mantenimiento un mantenimiento preventivo que se realiza acorde a rutinas SAP<sup>i</sup> el cual sale por programación mensual, existe otro tipo de mantenimiento más a fondo que le llamamos mantenimiento mayor donde se realizan inspecciones más profundas del estado de cada uno de los elementos que intervienen en la operación, de esto hablaremos para el caso de las mangueras la filosofía de mantenimiento depende del prototipo de manguera, ejemplo la primera manguera de la boya, la manguera tanque RAIL, las mangueras TAIL se le realizan cada doce meses pruebas en banco a las mangueras MAIN se les realiza cada dos años pruebas en banco. El cabo hawser por filosofía se cambia cada 75 buques o un año lo que primero suceda no obstante se le realiza en el pre y post tanquero inspección de este elemento. Los acoples rápidos de ruptura controlada se realizan todos los años al igual que las mangueras tanque RAIL y las válvulas se les realiza prueba de estanqueidad y

confiabilidad todos los años, a la TLU2 se le realiza mantenimiento rutinario e inspecciones de clasificación todos los años. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, la resistencia a la tensión del sistema de la monoboya TLU-2? CONTESTÓ: Acorde a los diseños estructurales de clasificación los nodos de seguridad están dados así: para el sistema de anclaje no recuerdo bien aproximadamente 6.000 y pico de kilo newtons, el siguiente nodo de seguridad está en el punto de anclaje del sistema de amarre estamos hablando aproximadamente como de 3.000 kilo newtons, el siguiente nodo de seguridad es el cabo de amarre "hawser" con un break point de 1059 toneladas, el siguiente nodo de seguridad es la cadena chafe chain que es de 420 toneladas, motivo por el cual cuando uno hace un mooring análisis hace una interacción de todos estos elementos en conjunto con las fuerzas externas con la finalidad de buscar la verdadera resistencia de tensión a la operación. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho, desde cuánto tiempo hace que el sistema de válvulas de seguridad "Gall Thomson" se usa en el terminal de OCENSA para las manueras flotantes de la TLU-2? CONTESTÓ: Desde el año 2003. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, las diferencias entre los procedimientos existentes, para la desconexión de emergencia de las mangueras dotadas con el sistema "Gall Thomson", respecto de los string carentes de las mismas? En qué cambia una maniobra respecto de la otra? CONTESTÓ: La diferencia entre los dos es la siguiente: una línea de mangueras con acople de ruptura rápida controlada, evita una fatalidad indudablemente y minimiza el impacto ambiental y de cierta forma está protegiendo el activo. Una línea de mangueras sin acople de ruptura rápida controlada hay una exposición total a la vida humana y si no hubiera la oportunidad de hacer la desconexión de emergencia el impacto ambiental sería de grandes proporciones. Ese es a mi concepto las dos diferencias. En el caso de OCENSA si OCENSA realiza desconexión de emergencia es sencillamente porque no hay exposición a la vida y las condiciones atmosféricas lo permiten ese es el único caso. PREGUNTADO: en referencia a los hechos del 20 de julio/2014 con el BT EUROCHAMPION 2004, sírvase indicar a este despacho, en qué momento y quien determinó suspender la operación de cargue? Quien ordenó desconectar las mangueras del manifold del buque? CONTESTÓ: En lo concerniente a la pregunta me voy a limitar a responder lo leído en los hechos sucedidos y escritos en las bitácoras de los implicados, la suspensión de cargue la solicitó el primer oficial del buque tanque por presencia de actividad eléctrica, acto seguido el cargo loading master instruyó al cuarto de control en tierra. No tengo muy claro quien dio instrucciones de desconexión de mangueras, debido que yo sólo leí hechos ocurridos. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, según su criterio, experiencia y conocimiento, cuál pudo ser la causa que dio origen al siniestro marítimo? CONTESTÓ: Por todos los hechos narrados por las personas involucradas en la operación la causa u origen del incidente las originaron las condiciones atmosféricas anormales existentes en la zona de la TLU2. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho el volumen de hidrocarburo derramado y la fuente del mismo? CONTESTÓ: Acorde con la investigación realizada por un grupo de la compañía dictaminaron una cantidad X de crudo derramado, particularmente no puedo decir nada dado que el día de los hechos me encontraba en otro escenario. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho si tiene conocimiento, si OCENSA cuenta con un sistema que le permita realizar la predicción del fenómeno denominado "culo de pollo" o que le sirva como alerta temprana? CONTESTÓ: OCENSA cuenta con una estación meteorológica en el terminal que le sirve solamente la predicción de perturbaciones atmosféricas en la zona pero es solo predicción. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho si tiene conocimiento cuanto crudo fue vertido al mar? Cómo se calculó esa cifra? y de qué manguera salió? CONTESTÓ: Existe un comunicado de prensa donde el grupo investigador da la cantidad de crudo derramado y de donde fue el origen. Quiero aclarar mi respuesta dada de esta forma dado que yo me encontraba asignado a otras actividades de la emergencia. PREGUNTADO: Sírvase informar si como jefe de operaciones del terminal usted conoce el informe de la casa clasificadora llamada Inspectorate y obrante a folios 281 y siguientes del cuaderno original el cual coloca el despacho le coloca de

presente? CONTESTÓ: No lo conozco. En este estado de la diligencia el despacho le pide al señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA leer el documento y sus anexos para tener conocimiento de este y posteriormente absolver el cuestionario del despacho. Acto seguido procede el señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA a leer el documento entregado por el despacho. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si usted como jefe del departamento de operaciones del terminal tuvo conocimiento de qué volumen de crudo fue recuperado en las operaciones de contención? CONTESTÓ: Debo decir que todavía el balance no está porque en esa recolección estuve yo al frente esa era mi rol o función se recogió más agua que crudo, la cantidad de crudo fue mínima hay que esperar a que el producto decante para hacer el balance en el bongo JUAN MANUEL B. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho de acuerdo con el informe que se le colocó de presente si sabe para qué fue utilizado el bongo CASA? CONTESTÓ: De acuerdo al informe el bongo CASA fue utilizado para reestablecer la operatividad de la TLU2. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho el volumen de cada uno de los string utilizados en la operación de la TLU2? CONTESTÓ: Voy a dar unos volúmenes aproximados a la realidad dado a que esta cantidad obedece a las características técnicas de cada una de las líneas de mangueras flotantes: línea 1 aproximadamente 382 barriles, línea 2 aproximadamente 402 barriles, línea 3 aproximadamente 415 barriles. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho en que momento y en qué modo fue informado la novedad ocurrida con el BT EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Fui informado el día 20 de julio/2014 a las 20 horas XX minutos porque no lo tengo claro por vía telefónica por el operador del cuarto de control JORGE QUINTERO simplemente que por efectos de las condiciones atmosféricas anómalas presentadas en la zona se originó la ruptura del cabo hawser y que al parecer se habían activado los acoples controlados de ruptura rápida. PREGUNTADO: Informe al despacho qué instrucciones impartió usted al respecto? CONTESTÓ: Cuando recibí la llamada, llamé al remolcador CAPIDAHL y le pedí el favor que le informara al cargo loading master para tener una veracidad de los hechos. De ahí me vestí y me fui para el terminal estando en el terminal entró la llamada del cargo loading master y que me diera la veracidad de los hechos este me confirmó que se había roto el cabo hawser y que se habían activado los acoples rápidos de ruptura controlada. Le realicé una pregunta Hay Derrame? Su respuesta fue aparentemente no hay derrame tengo las dos líneas de manguera de 16 de las líneas flotantes 1 y 2 en la borda del tanquero y la 3 está en el agua la cual va ser recuperada por el remolcador CAREX. Seguidamente le di instrucciones de que el remolcador CAPIDAHL realizara un monitoreo de la zona para reconfirmar si había presencia de crudo en la superficie del agua la segunda acción después de esa actividad la instrucción dada era verificar por intermedio de los buzos la integridad del sistema. Mientras estas actividades se realizaban estaba en el terminal dialogando con el jefe de seguridad señor JORGE CASTAÑEDA y que me diera un informe a través de Guardacostas si había presencia de crudo en la superficie del agua la respuesta del Guardacostas es que no había presencia de crudo. No obstante yo esperaba el monitoreo final realizado por el CAPIDAHL con la finalidad de poder dar un reporte veraz de los hechos a los interesados. Cuando tuve confirmación del capitán del CAPIDAHL de que efectivamente no había presencia de crudo, procedí a informarle al gerente del terminal encargado señor Juan Diego Colonia y posteriormente llamé al capitán de puerto para informarle de los hechos y de que efectivamente el reporte que tenía no había presencia de crudo en superficie. Posteriormente notificamos a nuestro director de operaciones señor HERNAN BEDOYA y a nuestro director ejecutivo DON OSCAR TRUJILLO, en ese instante se activó el sistema de comando de incidentes ya eran como las 23 horas y algo. Posteriormente le informamos al capitán de puerto que en la mañana siguiente haríamos un sobrevuelo para reconfirmar que no hubiera crudo en la superficie del agua, el señor capitán de puerto me notificó que ya había hablado con la fuerza naval del atlántico que muy temprano iban a realizar un sobrevuelo y le gustaría que alguien de la compañía los acompañara a realizar ese monitoreo en el Golfo de Morrosquillo. En paralelo dados los hechos de no presencia de crudo se destinó un grupo

de mantenimiento para la rehabilitación de la TLU2 ya eran como la 01:00 de la mañana ya del día 21 y ese fue todo el contexto general. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho según su experiencia si se puede realizar o activar el plan de contingencia y recuperación de crudo durante horas nocturnas? CONTESTÓ: De acuerdo a la experiencia y a los terminales que les ha sucedido este tipo de emergencias en la noche es muy difícil realizar contención y recolección de crudo debido a la poca visibilidad que se tiene para localizar el espectro de la mancha. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho de acuerdo con su respuesta anterior cual fue el método empleado por el cargo loading master y por los remolcadores que usted señala para constatar si existía o no presencia de crudo en el agua? CONTESTÓ: en visibilidad nocturna los remolcadores se apoyan de los reflectores de intensidad lumínica con la finalidad por el método de observación la presencia de crudo, adicionalmente hay un tema de olor cuando hay presencia de crudo vertido en el agua y acuerdo a lo relatado por los capitanes de los remolcadores ninguna de las dos indicaciones anteriores estaba presente. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si como jefe de operaciones del terminal conoce el volumen que se derramaría por efectos de la activación de los acoples gall thomson de acuerdo a su experiencia y las pruebas que han hecho en tierra? CONTESTÓ: De acuerdo a las características técnicas de estos acoples cuando estos son activados por tensión cada acople liberaría 0.74 barriles de producto si estos son activados de forma correcta. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho quien activó el plan de contingencias y a qué hora se activó? CONTESTÓ: El comando de incidente se activó aproximadamente a la 01 y algo no tengo exactamente la hora por el gerente del terminal encargado señor Juan Diego Colonia. PREGUNTADO: Informe al despacho cual fue la causa para activar el comando de incidentes y si hay registro de la activación? CONTESTÓ: Inicialmente la activación del comando de incidentes se da por preservación de los activos, dado que los informes dados por el personal que estaba en TLU2 no había presencia de producto derramado sobre la superficie del mar y esta se activa inicialmente bajo esos parámetros hay registros en el formulario 214 del comando de incidentes quiero aclarar que el comando de incidentes solamente para nuestro terminal. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho, teniendo en cuenta su versión en la cual el BT EUROCHAMPION 2004 fue informado de la existencia de los acoples de cierre rápido gall thomson, cuál podría ser el motivo por el cual es arrojada el string 3 al agua por parte del buque o del cargo loading master? CONTESTÓ: No tengo la evidencia objetiva del porque es arrojada la línea 3 al agua, en relato del loading master comenta que cuando estaba en proceso de desconexión ocurre la activación de los acoples situación que él no se da cuenta sino luego que la línea 3 está en el agua no puedo decir nada más. Fue tan rápido cuando uno mira la cronología de los tiempos, fue tan rápido que yo creo que todo el mundo estaba metido en su rol eso es lo que yo pienso la verdad no estuve ahí. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra al honorable tribunal de capitanes para interrogar al señor JOSÉ MIGUEL BECERRA jefe de operaciones del terminal OCENSA y quienes proceden con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Se le pone de presente el folio 318 del expediente original con el propósito de que indique al Despacho si conoce a qué equipo corresponde esa certificación? CONTESTÓ: no lo conozco lo único que veo es que esto es un certificado que manufactura un cabo pero no se de quien es. En este estado de la diligencia el apoderado del señor JOSÉ MIGUEL BECERRA solicita al despacho el uso de la palabra para dejar una anotación y quien manifiesta: visto el folio que se le pone de presente al versionante y las manifestaciones de los aquí presentes solicito al despacho verificar en las radicaciones con el fin de determinar la razón por la cual este documento se haya en el expediente original tanto copia agregando que el certificado no se refiere al cabo hawser utilizado durante la maniobra del 20 de julio a que se ha hecho referencia. Este despacho deja constancia de que revisará las diligencias y documentos aportados por las partes para determinar a qué prueba corresponde el folio 318. PREGUNTADO: Indique al despacho cuales son los posibles riesgos o peligros en caso de que el buque tanque toque la monoboya? CONTESTÓ: Los posibles riesgos que el buque tanque haga

colisión con la TLU2 están identificados en la matriz de riesgos de la operación donde el impacto más grande es ambiental. Si hablamos de riesgos estamos hablando de la integridad hacia las personas, por ello cuando realizamos actividades de cargue no permitimos presencia de personas en la parte externa de la boya, cuando hablamos de impacto estamos hablando de afectación al medio marino que puede ser originado por un daño estructural a la boya y el cual está contemplado en nuestra matriz de riesgo con sus respectivas salvaguardias para mitigar ese riesgo residual, y el cual está aprobado por la dirección general de la compañía para ejecutar la actividad de cargue. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho cuál es el daño estructural que puede afectar a la boya? CONTESTÓ: El daño estructural es daño en los codos de transferencia de la boya hacia las mangueras flotantes y daño en la defensa sumergible que tiene el artefacto naval y que está diseñado para estos eventos. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho para cuales eventos? CONTESTÓ: Para los eventos de colisión como lo estamos hablando en el punto anterior. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho cómo funcionan las defensas sumergibles y qué capacidad de absorción tienen? CONTESTÓ: Las defensas sumergibles están salientes de lo que es el artefacto naval y su sistema boyante para que este sea afectado en caso de una colisión y así evitar daños mayores a su sistema boyante en lo referente a la capacidad de absorción de impacto no tengo la respuesta en este momento. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si se presentó anteriormente algún evento que afectara la TLU2 relacionado con fuertes brisas? CONTESTÓ: En julio 07 del año 2013 sucedió un evento similar y relacionado con temas de condiciones atmosféricas anormales acompañadas de fuertes ráfagas de viento. PREGUNTADO: Indique la fecha en qué fue instalado el hawser que se reventó en el evento del 20 de julio/2014? CONTESTÓ: El cabo fue instalado el 08 de febrero del 2014. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho qué parte del procedimiento respuesta de emergencia se modificó después de lo sucedido en el año 2013? CONTESTÓ: ese procedimiento se le realizaron varias modificaciones acorde a las lecciones aprendidas del evento en las que recuerdo la filosofía de cambio del cabo era 100 buques o un año lo que primero ocurra y en la actualidad se cambió a 75 buques o un año lo que primero ocurra. PREGUNTADO: Cuanto tiempo tiene usted de operar en el área del Golfo de Morrosquillo? CONTESTÓ: Creo que alrededor de 16 años desde noviembre del año 1996. PREGUNTADO: manifestó usted en respuesta anterior cual era la cantidad de hidrocarburo se derramara en caso de que las válvulas gall thomson se accionaran de manera correcta, indíqueme al despacho como es la manera incorrecta? CONTESTÓ: el accionamiento incorrecto de estos acoples es que sus pétalos no cierran el diámetro de 20 o 16 pulgadas para el cual está diseñado en el momento de su accionamiento por tensión. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho de acuerdo a la respuesta anterior si los acoples gall thomson se activaron correcta o incorrectamente en esta oportunidad? CONTESTÓ: De acuerdo a lo que tengo entendido el acople instalado en la línea flotante número 1 se activó correctamente y funcionó correctamente es decir cerraron los dos extremos, la línea flotante número 2 la cual contenía agua funcionaron correctamente se activaron y funcionaron correctamente los dos extremos, la línea flotante número 3 se activó correctamente el acople pero solamente funcionó el extremo de las líneas de 16 pulgadas dado que los pétalos de la línea del extremos de 20 pulgadas quedaron abiertos. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho la extensión de la línea de mangueras conectada al acople de 20 pulgadas? CONTESTÓ: Tienen una longitud aproximada de 298.76 metros. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si se hizo el cálculo de volumen al interior de ese extremo de mangueras? CONTESTÓ: la respuesta es aproximadamente 369.6 barriles. PREGUNTADO: En las fotos que se tomaron a los acoples gall Thomson luego de que ocurrieron los hechos se puede apreciar los pétalos cerrados de las tres válvulas en una pregunta anterior usted manifestó que no se cerraron en un solo lado de una válvula. Indique al despacho cómo explica esto? En este estado de la diligencia el Dr. JUAN CARLOS PAREDES solicita el uso de la palabra para manifestar: dado que en el expediente no obra dichas fotos solicito se aclare quien tomó las fotos cuando tomó las fotos y si las mismas serán entregadas al expediente con el fin de que



250

327

todas las partes del proceso puedan ejercer el derecho de contradicción respecto de las mismas. En este estado de la diligencia el despacho aclara al Dr. Juan Carlos Paredes que el levantamiento de información y las inspecciones que realicen hacen parte de las funciones del honorable tribunal de capitanes las fotografías a que hace alusión el miembro del tribunal hará parte del informe respectivo del cual será corrido traslado a las partes una vez sea rendido. CONTESTÓ: Respetando el tema de las fotografías y quien las toma se pudo haber interpretado para error por eso me voy a la operación técnica de porqué digo que no operó ese acople cuando se activan por tensión lo que hace es liberar de la parte de 16 pulgadas totalmente el cilindro y en la parte de 20 libera solamente un cuarto del cilindro para que los pétalos bajen si miramos las fotos pueden observar de que ese acople no liberó ese cuarto por eso sé que no funcionó los pétalos. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho en su opinión experta y dada su amplia experiencia por qué cree que no actuó la válvula correctamente? CONTESTÓ: ahí si me voy a declarar un poquito impedido y hay un grupo investigador en Bogotá que van a encontrar cuando lo abran totalmente que podría ser la constante caja del resorte pudo haber estado ya dilatada o ya la había perdido la caja, usted sabe que los resortes mantienen una constancia de acción y reacción uno, dos que la tensión de 35 toneladas requerida tampoco lo haya abierto adecuadamente es lo único se me ocurre en este momento. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si específicamente ese acople se encontraba con certificación vigente y de acuerdo a su ficha técnica si se había cumplido con los planes de mantenimiento que sugiere el fabricante? CONTESTÓ: Quiero aclarar que el fabricante da certificación de construcción de los elementos y para la labor que fue construido no obstante deja muy claro que el acople es libre de mantenimiento y que este se le debe realizar cada tres años una vez que se haya activado. El certificado de confiabilidad que da el fabricante es sólo por transporte y rearmado del equipo. Estos acoples se revisan anualmente se sacan del agua se les revisan los pernos de sujeción y las soldaduras que aseguran el elemento fusible para evitar que estas no estén oxidadas y puedan producirse una activación inadecuada, por tal motivo solo le removemos las incrustaciones verificamos los sellos de las bridas y le realizamos pintura general. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si la monoboya TLU2 sufrió algún tipo de daño con ocasión del siniestro. En caso afirmativo indique las posibles causas? CONTESTÓ: Con ocasión del incidente ocurrido el 20 de julio de 2014 este originó daño en el spoll de 20 pulgadas de la línea flotante número 2 la cual la dejó inhabilitada para operación. En mi percepción personal ratifico nuevamente que el acople funcionó correctamente y que el origen del daño en este momento está en investigación por un equipo multidisciplinario de la compañía en mi concepto personal lo único que hago correlación de la línea flotante 1 y 3 las cuales eran de similar característica en cuanto a marca, otro punto a correlacionar es el producto interno que tenía la línea flotante y un tercero y último es la fijación que tenía esta línea flotante en el tanquero. PREGUNTADO: En una respuesta anterior usted se refirió a unos estudios contratados por OCENSA para evaluar las condiciones dinámicas operativas de la terminal TLU2 y de las cuales surgió la recomendación de no hacer cambios estructurales pero si recomiendan tener un cabo de mayor longitud. Indíqueme al despacho quien hizo esos estudios y si tiene copia de esos estudios los aporte al despacho. CONTESTÓ: En el año 2009 se realizan dos estudios dinámicos uno con el fabricante de la monoboya "BLUE WATER" y el otro con una firma de Miami TOWING SOLUTIONS, en el año 2011 se solicita otro estudio dinámico con la firma STEWARD algo y en el año 2013 se le pide nuevamente al fabricante "BLUE WATER" realizar otro estudio dinámico con la finalidad de validar toda la operación de cargue de buque tanques si se pueden aportar. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho hora y fecha en que OCENSA dio aviso del incidente ante la autoridad Ambiental competente? CONTESTÓ: No tengo ese dato sé que se hizo pero no lo tengo. En este estado de la diligencia y siendo las 19:48 horas el despacho suspende la audiencia para reanudarla el día 20 de agosto a las 09:00 horas. Ante los cual las partes manifiestan estar de acuerdo con la hora y fecha señaladas por el Despacho. Siendo las 09:00 horas del día veinte (20) de agosto) del año dos mil

catorce (2014), previa concurrencia de las partes y sus apoderados el señor capitán de Puerto constituye el despacho en audiencia pública para continuar con la celebración de la primera audiencia pública dentro de la presente investigación y con la recepción de la diligencia del señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA en calidad de Jefe de Operaciones del Oleoducto Central OCENSA. PREGUNTADO: En una respuesta anterior usted manifestó: "No tengo muy claro quien dio instrucciones de desconexión de mangueras, debido que yo sólo lei hechos ocurridos". Podría usted explicar porque el señor cargo loading master FABIÁN VIDAL declaró que "ya en comunicación telefónica con el capitán MIGUEL BECERRA me da instrucciones para desconectar el string 1 y arriarlo con el string 2 al agua para que tan pronto el CAPIDAHL pueda desplazarse a la zona de fondeo después de la inspección, las recupere y las asegure en la monoboya. También me da instrucción de recuperar el tramo de cadena del hawser (chafe chain) y el pickup rope y procedo a dar instrucción al CAPIDAHL". En este estado de la diligencia el apoderado del señor MIGUEL BECERRA solicita el uso de la palabra para dejar una aclaración: de la pregunta se desprende claramente que lo que se pretende es que el versionante especule respecto de las razones que tuvo un tercero para decir o para relatar ciertos hechos en su versión es claro que no se le pregunta sobre un hecho sino una interpretación interior respecto de lo que dijo el señor VIDAL situación que es ajena al señor BECERRA. Acto seguido el señor capitán de puerto procede a aclarar al apoderado del señor BECERRA que el despacho está trayendo taxativamente lo manifestado por el señor FABIAN VIDAL en diligencia de audiencia pública para que manifieste lo que tenga que decir al respecto. En este sentido será replanteada la pregunta. PREGUNTADO: El cargo loading master declaró que recibió instrucciones suyas respeto de las acciones a seguir para atender la contingencia presentada el 20 de julio. Indíqueme al despacho si usted dio o no dio instrucciones al cargo loading master? CONTESTÓ: Como declaré el día de ayer en la cronología de los hechos después de sucedido el incidente efectivamente le di instrucciones al cargo loading master señor FABIAN VIDAL de desconectar las mangueras 1 y 2 que aún estaban aseguradas en el manifold del tanquero. PREGUNTADO: En sus 16 años de experiencia cuantos eventos conocidos como "culo de pollo" ha tenido oportunidad de presenciar en la zona y en razón de su trabajo en la empresa? CONTESTÓ: Han sido varios fenómenos ambientales presenciados y denominados "culos de pollo" en estos 16 años no tengo el número exacto pero si me lo pregunta normalmente en la época de junio a octubre se producen una media de 4 o 5 por mes y esto no quiere decir que sea una línea recta sino es un promedio. PREGUNTADO: específicamente cómo se tiene en cuenta la ocurrencia del fenómeno del "culo de pollo" dentro del análisis de la matriz de riesgos? CONTESTÓ: Dentro de la matriz de riesgos se tiene denominado como condiciones atmosféricas ambientales anormales. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho cuantos eventos "culo de pollo" al año considera que se presentan en la zona? CONTESTÓ: La cifra no se precisa ya que son predicciones que muchas veces ni las autoridades competentes ambientales los tienen registrados. PREGUNTADO: Manifestó anteriormente que en la época de junio a octubre se producen una media de 4 o 5 por mes y manifiesta usted también que dentro de la matriz de riesgos se denomina como condición atmosférica ambiental anormal, indique específicamente qué debe hacer la empresa OCENSA para atender estas condiciones dada la frecuencia informada por usted? CONTESTÓ: La compañía ha venido trabajando en este tema desde hace años atrás, una de las razones de migrar de un remolcador convencional a un remolcador asimutal es parte del plan de acción de esa matriz adicionalmente la preocupación de no tener una alerta temprana de las condiciones atmosféricas dado que estos reportes meteorológicos se reciben en la mañana y a veces en la tarde tan solo son predicciones generales, esto originó que la compañía hiciera un acuerdo con canal clima el cual hoy día se encuentra vigente y está en la estación en tierra, este canal nos emite una predicción más cercana de la zona más no nos permite realizar una alerta puntual del sitio al final quiero decir que como todo el tema los fenómenos atmosféricos son predicciones. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho cuánto tiempo toma regularmente la desconexión

251

328

normal y la desconexión de emergencia a bordo de un buque tanque? CONTESTÓ: la desconexión normal tiene una media de 20 minutos las 3 líneas flotantes, en toda la historia de operación de nuestro terminal no ha habido una desconexión por emergencia, no obstante al interior de nuestra operación se ha realizado el ejercicio con la finalidad de conocer los tiempos y nos dio 10 minutos en largada de emergencia, esto ameritó un análisis profundo en su momento dado que había un alto potencial de riesgo a la vida, motivo por el cual en su momento el departamento de ingeniería optó por la implementación de los acoples de ruptura rápida controlada. PREGUNTADO: El análisis efectuado por OCENSA con base en el ejercicio de desconexión de emergencia está documentado. Si es así se le solicita lo aporte? CONTESTÓ: Desconozco si está en el momento documentado o quien lo tiene dado que por esa época yo pertenecía a otro departamento. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho hace cuánto tiempo se dio este análisis? CONTESTÓ: Este análisis fue dado aproximadamente por los años 2001, 2002. PREGUNTADO: De acuerdo a su experiencia y su cargo como jefe de operaciones cree usted que un fenómeno como el "culo de pollo" da tiempo suficiente para tomar medidas preventivas? CONTESTÓ: En mi experiencia considero que el tiempo es muy corto, por ello la compañía en la actualidad está trabajando en tener una alerta rápida dado que este fenómeno se presenta normalmente de tierra hacia el mar, esperamos que con este evento podamos tener a futuro una mejor predicción del fenómeno y tomar los correctivos previos a cuando el fenómeno llegue a la TLU2. PREGUNTADO: Durante su tiempo de permanencia en la empresa, indique al despacho cuantos ejercicios o simulacros para desconexión de emergencia ha efectuado la empresa e indique si se ha incluido en estos ejercicios a contratistas, prácticos, personal de tripulación del tanquero y empresa de remolcadores? CONTESTÓ: Tal como lo comenté en la pregunta anterior solamente se hizo un ejercicio para validar tiempos de desconexión de emergencia de mangueras dado que si miran en el proceso de emergencia no está contemplado una largada de emergencia para estas situaciones de condiciones atmosféricas anormales, para este evento está contemplado la activación de los acoples de ruptura rápida controlada. PREGUNTADO: Independientemente de los procedimientos escritos dentro de los manuales y reglamentos considera usted que de contar con un sistema de alerta temprana podría garantizarse la eficacia de la respuesta para prevenir y mitigar los eventuales efectos de una hecho de esta naturaleza? CONTESTÓ: La respuesta es sí. PREGUNTADO: En respuesta anterior usted manifestó que los parámetros límite de operación en relación con el viento variaban de 25, 30 a 35 nudos de velocidad. Considera usted que estos parámetros límite de operación son apropiados para la respuesta ante un evento como "culo de pollo" explique CONTESTÓ: estos parámetros han sido conciliados acorde con un estudio previo realizado por BLUE WATER en 25 años de análisis de las condiciones ambientales reinantes de la zona en 16 años hemos mantenido estos parámetros de operación y solo en los dos ultimo años nos hemos visto involucrados en incidentes de ruptura de cabo hawser por efecto de las condiciones atmosféricas anormales, por lo cual considero acorde a mi percepción personal que los límites de operación pactados son los adecuados para nuestra operación. PREGUNTADO: Cuál es el parámetro que utiliza el cargo loading master para ordenar la desconexión del buque? CONTESTÓ: El parámetro utilizado para desconexión del tanquero y que se encuentra evidenciado en el libro amarillo de operación es de 30 nudos de velocidad. PREGUNTADO: Dentro del procedimiento de desconexión de emergencia, cómo está contemplado la verificación de la existencia de derrame o no. Durante cuánto tiempo está estipulado ésta verificación y a qué distancia está estipulado? CONTESTÓ: El procedimiento de desconexión de emergencia no existe en nuestro manual y si se llegara a realizar no debería haber derrames dado que es un desacople normal al manifold del tanquero y lo único que varía es la forma de ponerlas en el mar, por ende no debe evidenciarse ningún tipo de derrame. PREGUNTADO: Qué métodos y con qué equipos cuenta OCENSA para buscar la presencia de hidrocarburos en el agua? CONTESTÓ: En la actualidad el único método utilizado es inspección visual y sobre vuelos de la zona para ubicación y detección de hidrocarburos en la superficie del

agua. A raíz de esta debilidad que existe a nivel país la compañía está trabajando en la siguiente licitación de embarcaciones que estas vengan con un radar de detección de mancha de hidrocarburos y que pueda ser monitoreado en horas nocturnas, pero esto no lo tendríamos disponible sino hasta el otro año. PREGUNTADO: Especifique el protocolo de comunicaciones en caso de una emergencia? CONTESTÓ: El protocolo de comunicaciones en una emergencia, quien da la alerta de la situación de riesgo es cualquiera cualquier persona o ente, lo da a quien lo reciba del terminal, este informa al gerente del terminal, el gerente del terminal da indicaciones a alguien de su staff en turno para validar la alerta, si es real en el mar el gerente del terminal activa el comando de incidente, informa a los directores de la compañía, y dependiendo de la magnitud del evento validada activa el respectivo nivel. PREGUNTADO: indíqueme al despacho si ese protocolo de comunicaciones está escrito en alguna parte y si es así apórtelo. CONTESTÓ: Ese protocolo está escrito en el plan de emergencias de la compañía y será entregado en su momento como aporte. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si el área de operaciones o cualquier otra dependencia de OCENSA, teniendo en cuenta que el acople de 20 pulgadas de la manguera número 3 no funcionó correctamente de acuerdo a lo que usted declaró, hizo el cálculo aproximado del volumen de hidrocarburo derramado. CONTESTÓ: Tal como lo manifesté en mi declaración el día de ayer efectivamente otro grupo interdisciplinario de la compañía se dedicó a realizar el cálculo de ese posible volumen de crudo derramado. En este estado de la diligencia el apoderado del señor JOSÉ MIGUEL BECERRA solicita hacer uso de la palabra, la cual le fue concedida por el despacho y quien manifiesta: En la medida en que estamos frente a una versión libre se han realizado una serie de preguntas que implican conceptos o apreciaciones del versionante que pueden ser de su conocimiento en algunos casos por conocimientos propios en otros por versiones de terceros y en otros por su experiencia y no necesariamente por un conocimiento o calificación científica al respecto, igualmente se ha preguntado por situaciones que son de conocimiento directo del versionante y otras que no lo son por pertenecer a la órbita de terceros. Dicho lo anterior, entendemos que tales preguntas se hacen con el fin de facilitar el entendimiento de los hechos que rodearon el incidente ocurrido el 20 de julio del presente año, para así poder practicar las pruebas necesarias para que el despacho tome una decisión final respecto del asunto que nos ocupa. Así las cosas, para claridad del despacho en el transcurso del día de hoy se aclararan los nombres de algunos de los testigos solicitados y decretados para que se pueda llevar a cabo la práctica de las pruebas que harán parte del expediente. La aclaración se hace necesaria dado que por un error involuntario se confundieron algunos de los apellidos. PREGUNTADO: En una respuesta anterior usted declaró que las monoboyas tienen unas defensas sumergidas indique por favor al despacho cómo funcionan esas defensas? CONTESTÓ: Reitero mi respuesta de ayer esas defensas son fijas a la estructura de la boya y son salientes aproximadamente 2 metros del casco de la boya y se encuentran sumergidas para el caso de nosotros aproximadamente 1.60 metros y su funcionamiento es en caso de colisionar la boya lo que sufre es este elemento antes de realizar un daño mayor al artefacto naval o sistema de boyancia. PREGUNTADO: Sírvase indicarle al despacho de acuerdo a una respuesta anterior cuándo se recibe uno o cuando se reciben dos reportes del canal del tiempo, quien los recibe, para el día de la ocurrencia del siniestro quien los recibió, qué análisis se hizo, qué perfil tiene el cargo de esta persona, a quién le comunicó, hay algún procedimiento para la recepción de este pronóstico, por favor explique? CONTESTÓ: El día 20 de julio del 2014 se recibió el reporte meteorológico emitido por el CIOH en horas de la mañana no me acuerdo la hora, el reporte de canal clima se emitió en la mañana y en la tarde y si mal no recuerdo a las 16:55 recibo una alerta amarilla con presencia de una baja atmosférica acompañada de intensidad de lluvia. Este mismo reporte lo recibe el personal involucrado en la operación, cuarto de control, cargo loading master, gerente del terminal, profesional de gestión y jefe de operaciones del terminal. Cómo usted mismo lo indica en su pregunta es un pronóstico que ayuda a tener una alerta de que podría suceder a futuro sin tener una afectación

puntual, no obstante de ello, lo comenté pero la final sigue siendo una predicción. En lo referente a si existe un procedimiento como tal para la recepción de pronostico no lo hay, dado de que estos solamente son alertas. PREGUNTADO: De acuerdo a su respuesta anterior sírvase indicarle al despacho si la alerta amarilla recibida a las 16:55 del día 20 de julio del año 2014 fue informada al piloto practico y al capitán de la motonave EUROCHAMPION 2004. Si se hizo cómo se hizo, si no por qué no se hizo, además precise los días en los cuales canal del tiempo emite un reporte meteorológico y en qué días emite dos, si sabe? CONTESTÓ: En lo referente si se le aviso al capitán y piloto practico no, creería que no, dado que cómo lo dije anteriormente este pronóstico lo recibe el cargo loading master a bordo del tanquero. En lo referente a la recepción de los pronósticos de canal clima reconfirmo que esta entidad emite dos pronósticos diariamente uno en la mañana y uno en la tarde y cuando hay perturbaciones atmosféricas podría emitir un tercero de alerta. Igualmente aclaro que la estación meteorológica del buque tanque por reglamentación internacional siempre debe estar activa para la recepción de este tipo de predicciones meteorológicas dado que ellos están conectados al satélite en tiempo real monitorea las condiciones atmosféricas. Igualmente quiero aclarar que canal clima fue una optimización de nuestros procesos a raíz del evento ocurrido el año pasado, dado que nuestro norte debe ser los pronósticos emitidos por el CIOH. PREGUNTADO: De acuerdo a su respuesta anterior la optimización realizada en sus procesos cómo mejoró, o cómo previno, o cómo actuó en el evento del 20 de julio del 2014? CONTESTÓ: Acorde con la cronología de tiempos del incidente del 20 de julio del 2014 pudimos darnos cuenta que la magnitud de los vientos originados en ese momento llegaron alcanzar ráfagas hasta 60 nudos de velocidad, cuando cuarto de control le avisa al cargo loading master del fenómeno natural tan solo pasaron 5 minutos, cuando ya estaban sucediendo la presencia de este en el área. En respuesta a lo anterior considero que si ayuda a mitigar consecuencias mayores pero contra los fenómenos naturales solo la grandeza de Dios lo sabe. En este estado de la diligencia el abogado del señor JOSÉ MIGUEL BECERRA manifiesta dejar constancia nuevamente de que el entendido de la versión libre es servir de base para la posterior practica de pruebas dentro del proceso en ese sentido las preguntas que se han formulado sobre temas generales o de conocimientos de terceros así como sus respuestas deberán servir de fundamento en su momento para la práctica de las pruebas. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cómo puede el loading master con una notificación de 5 minutos realizar una desconexión de mangueras que según informa usted toma 10 minutos, de forma tal que esta desconexión se haga de manera preventiva? CONTESTÓ: Dando alcance a la pregunta que va de la mano con la respuesta anterior sólo acciones extra-naturales podrían llegar a dar cumplimiento con esa acción de desconexión, no obstante por ello la compañía en vano implementó en el año 2003 los acoples rápidos de ruptura controlada, porque como usted bien lo dice jamás voy hacer una desconexión en 5 minutos. PREGUNTADO: Sírvase indicar al despacho si lo sabe quien elaboró la matriz de riesgos, cuando fue revisada la matriz de riesgos por última vez, quien la aprobó, quienes participaron, cómo fue difundida y finalmente vientos de qué intensidad y en qué dirección se tuvieron en cuenta en esta matriz CONTESTÓ: A raíz del evento del 07 de julio del 2013 exactamente la fecha no la sé pero más o menos fue en agosto un mes después se revisó la matriz de cargue de buque tanques, ésta dirigida por el departamento de riesgos de la compañía donde interactuó un grupo interdisciplinario de operaciones, riesgos, HSE, mantenimiento. Después de valorados los riesgos se realizó la presentación al grupo gerencial, de esta forma se emitió el plan de acción para mitigar los riesgos y de esta forma conseguir los recursos para la ejecución de este plan. En el tema de difusión este fue un grupo interdisciplinario que normalmente son los involucrados en la operación y mantenimiento, prácticamente son ellos que indican los riesgos latentes en cada una de las actividades de la operación. En lo referente a la intensidad de los vientos y en qué dirección se tuvieron en cuenta en esta matriz se habló específicamente de condiciones atmosféricas anormales contemplando siempre el tema de los denominados "culos de pollo". PREGUNTADO: De acuerdo a su respuesta

anterior en este grupo interdisciplinario, que evaluó y revisó la matriz de cargue de los buque tanques, se tuvo en cuenta la participación de los pilotos prácticos y de la empresa de remolcadores? CONTESTÓ: La respuesta es sí, en lo referente a los capitanes de los remolcadores hubo presencia de los capitanes de estos, por parte de los pilotos prácticos solamente hubo presencia del FAISAL AWAD dado que al parecer a los demás integrantes del gremio no les interesaba el tema. PREGUNTADO: favor indicar al despacho si hay constancia de la invitación a los pilotos prácticos a participar en dichos análisis y si hay constancia de su asistencia o inasistencia? CONTESTÓ: Esa invitación se realizó vía mail, buscaremos los respectivos correos enviados en su momento a las dos compañías de pilotos de igual forma buscaremos los registros de asistencia para evidenciar la participación. PREGUNTADO: Por favor indíqueme si conoce, que se haya llevado a cabo ejercicios de simulación de maniobras de emergencia con la participación de los prácticos locales y los capitanes de remolcadores que intervienen en la maniobra en la TLU2. De ser afirmativa la respuesta indique el sitio donde se realizó la simulación, el país o la empresa de simulación y qué tópicos se cubrieron, así mismo de ser afirmativa su respuesta favor indique cada cuanto se tiene programado este tipo de ejercicio en simuladores de maniobras de emergencia? CONTESTÓ: En referente al tema de simulación y al caso específico de los pilotos prácticos, no tengo ningún conocimiento dado que este es un servicio que se presta a través de la agencia, y que no tiene ninguna vinculación comercial con la compañía. En lo referente a los capitanes de los remolcadores hay una exigencia de parte de OCENSA que los capitanes de los remolcadores de maniobra tengan simulación a través de un ente reconocido para el caso de INTERTUG lo realizan en Panamá. PREGUNTADO: Sírvase indicarle al despacho de acuerdo a sus respuestas anteriores en cuanto a la orden de verificación de derrame en la zona dada por usted qué área en millas náuticas, metros cuadrados, kilómetros ordenó usted verificar, qué personal de OCENSA participó en esta verificación o búsqueda y por cuánto tiempo? CONTESTÓ: La orden fue específica realizar una búsqueda alrededor de la boya una milla, tengo entendido que aquí solamente nos apoyamos en la experticia del capitán del remolcador CAPIDAHN, y si nos remitimos a la cronología de los hechos se podrá dar cuenta que fue una búsqueda de casi una hora. PREGUNTADO: Sírvase indicarle al despacho el esquema del trabajo descanso para controlar la fatiga del cargo loading master y del personal de desconectores ya que como lo manifestó usted en respuesta anteriores la operación puede tomar hasta 48 horas? CONTESTÓ: El esquema de trabajo de los cargo loading master es 16 días de trabajo por 12 de descanso y el día dividido en turnos de 12 horas de trabajo y 12 horas de descanso, turno que está autorizado por la oficina del ministerio de trabajo para su ejecución, no obstante la compañía realiza anualmente seguimiento de fatiga a los puestos de trabajo, donde hasta el momento no se ha registrado nada anormal en el tema de fatiga. En lo referente a los conectores el esquema de trabajo es 8 días de trabajo por 4 días de descanso en turnos diarios de 12 horas de trabajo y 12 de descanso, a este contratista igualmente se le solicitó tener la autorización de dichos turnos ante la oficina de trabajo, en lo referente a la fatiga del personal la empresa CONECTAR a través de su ARL tiene un programa de seguimiento de fatiga y puestos de trabajo. PREGUNTADO: Favor indicarle al despacho si conoce si la empresa OCENSA cuenta con un programa de medición de alcohol y droga antes durante y después de las operaciones? CONTESTÓ: La compañía cuenta con una política de alcohol y drogas libre de los puestos de trabajo la cual es monitoreada para el caso del muelle en forma de asignación eventual, no obstante lo anterior la política de alcohol y drogas es direccionada a cada uno de sus contratistas y acepta el programa de monitoreo que ellos propongan. PREGUNTADO: Sírvase indicarle al despacho si por favor conoce, si después de lo ocurrido la noche del 20 de julio se llevó a cabo algún tipo de control de alcohol y drogas la personal que estuvo involucrado en la operación de cargue y de emergencia del EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: No tengo conocimiento. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra a los apoderados que deseen interrogar al señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA. Solicitando

el uso de la palabra la DRA MARÍA ELVIRA GÓMEZ quien procede con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Usted ha expresado que los llamados "culo de pollo" se presentan entre junio hasta finalizado octubre, en este orden de ideas puede usted indicar al despacho si a pesar de conocerse la época del año en que se presenta dicho fenómeno es posible prever con anterioridad el momento, día y hora en que se presentará el fenómeno? CONTESTÓ: De acuerdo a lo expresado anteriormente con referencia a este tema quiero argumentar que como el nombre del reporte lo dice es sólo pronóstico, por tal motivo no creería que es posible dar tal exactitud de la presencia del fenómeno natural en sitio determinado. PREGUNTADO: Usted ha expresado unos indicadores en relación con la velocidad del viento a efectos de: parar cargue, desconectar mangueras y zarpar; sírvase informar al despacho, si lo sabe, en qué rango de tiempos se dieron las velocidades del viento por usted expresadas el día de los hechos objeto de investigación? CONTESTÓ: Acorde a la narración de las personas presentes el día del incidente todos coinciden en afirmar que fueron vientos intempestivos. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho quien suministra el cabo de amarre del buque a la monoboya? CONTESTÓ: El cabo de amarre del buque a la monoboya hace parte de nuestro sistema de amarre y es de propiedad de OCENSA. PREGUNTADO: Por favor infórmele al despacho quien determina cuantos cabos de amarre deben de haber entre el buque y la monoboya? CONTESTÓ: Para este caso los operadores de los terminales costa afuera soportados con un Mooring Analisis y el prototipo de buques a atender se determina el número de cabos hawser a utilizar y el prototipo de cabo hawser a utilizar, para este caso OCENSA lo determinó de esa forma. PREGUNTADO: En su declaración usted expresa: "finalizada la actividad de amarre se procede a realizar la conexión de mangueras con el apoyo del izaje de estas suministradas por el buque tanque" por favor explique al despacho si lo que suministra el buque tanque es el izaje de las mangueras o las mangueras propiamente dichas? CONTESTÓ: Aclaro que el buque solo suministra el sistema de izaje a utilizar para conectar las mangueras al manifold del tanquero. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho, si lo sabe, cuál debe ser la tensión que deben recibir los acoples marino de ruptura a efectos de que proceda su activación automática? CONTESTÓ: Acorde a ficha técnica del fabricante y plasmada en cada acople la tensión de activación es de 35 toneladas para que esta realice su activación automática. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho, si lo sabe, cuales son las dimensiones de los sistemas de acople gall thomson para el día de los hechos y cuanto crudo cabe en dicho acople? CONTESTÓ: Por diseño el acople de ruptura controlada es de aproximadamente un metro de largo que este ejerce una función reductora de 20 pulgadas de diámetro a 16 y que en el cilindro podría haber aproximadamente 0.74 barriles de producto. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho la función o actividad que desempeñan los conectores, de quien son dependientes o cuál es su vínculo con OCENSA? CONTESTÓ: la función principal del servicio conexión y desconexión es acoplar las mangueras flotantes al múltiple del tanquero, en tiempo de cargue se le tiene encomendado una misión de vigilancia en proa y alrededor del múltiple del tanquero y estos reciben instrucciones a lo largo de la actividad de cargue por parte del cargo loading master, quiero expresar que no existe ningún vínculo laboral de los conectores con OCENSA, dado que estos es un servicio que presta CONECTAR a Oleoducto Central. PREGUNTADO: Por favor infórmele al despacho si lo sabe, cuantos buques arribaron a la TLU2 desde la fecha en la cual el cabo hawser que se encontraba en servicio el 20 de julio del 2014 fue instalado el pasado 08 de febrero del 2014? CONTESTÓ: Con ese cabo se atendieron incluyendo el EUROCHAMPION 2004 52 buques. En este estado de la diligencia el honorable tribunal de capitanes solicita hacer uso de la palabra para formular la siguiente pregunta, PREGUNTADO: Favor indicarle al despacho si usted conoce que la empresa OCENSA cuenta con algún tipo de certificación de calidad en caso afirmativo cuál y desde qué fecha si lo sabe? CONTESTÓ: OCENSA está certificado en HSE la norma 14000 y 18000 certificado por SGS con certificación vigente. No recuerdo desde que fecha creería yo que hace como 6 años. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra el apoderado

del Oleoducto Central OCENSA Dr. MANUEL GARCÍA para formular el siguiente cuestionario al señor JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA. PREGUNTADO: Precise al despacho por cuánto tiempo ha tenido bajo su control las operaciones de cargue en OCENSA? CONTESTÓ: Aproximadamente hace dos años. PREGUNTADO: Tiene conocimiento si OCENSA se ha visto involucrada en eventos similares a lo ocurrido el día 20 de julio de 2014 con anterioridad? CONTESTÓ: La respuesta es sí pero de diferentes resultados, en el evento del 07 de julio/2013 hubo ruptura de cabo hawser más no hubo accionamiento de los acoples de ruptura controlada, dado que en esa ocasión se tuvo la oportunidad de colocar el remolcador menor en la proa del buque tanque por el costado de estribor, esta acción ayudó que el personal de conexión realizara el desacople de las dos líneas flotantes que en su momento habían en un tiempo de 15 minutos, de esta forma se permitió que el tanquero con el apoyo de los dos remolcadores pudiera salir a zona de fondeo bajo el direccionamiento del capitán del buque y del piloto practico. Razón por esto digo que los eventos son similares pero no iguales. PREGUNTADO: De acuerdo con su experiencia sírvase precisar al despacho si los fenómenos climáticos ocurridos el 20 de julio del 2014 tienen el carácter de excepcionales y sorprendivos? CONTESTÓ: Acorde con los hechos narrados por los involucrados en el incidente del 20 de julio del 2014 indudablemente fue un fenómeno intempestivo y sorprendente, dado que no hubo tiempo de tomar la acción del remolcador tal como se realizó el año pasado. PREGUNTADO: De acuerdo con su respuesta anterior informe al despacho si es posible o imposible sobreponerse a los efectos de dicho fenómeno climático pese a adoptarse las medidas y procedimientos establecidos? CONTESTÓ: A esto le respondo que todas las actividades tienen un riesgo residual el cual es mitigado con los controles operativos y técnicos, no obstante contra las leyes de la naturaleza no hay nada escrito. PREGUNTADO: Sírvase precisar al despacho cuales son las características del cabo hawser empleados en los acontecimientos ocurridos el 20 de julio del 2014? CONTESTÓ: El prototipo de cabo utilizado para amarre de buque tanques es denominado Double Braid Groumet, de 21 pulgadas y 60 metros de longitud en fibra nylon. Quiero aclarar que dentro del mercado de los cabo hawser este es el de mayor resistencia a rompimiento especificado en su documento 1.059 toneladas de ruptura. PREGUNTADO: De acuerdo con su experiencia cuales son los riesgos de continuar un procedimiento de cargue frente a un fenómeno meteorológico como el ocurrido el 20 de julio del 2014? CONTESTÓ: No suspender la operación ante un evento de estos es estar expuesto a un incidente de mayores proporciones potenciales en temas ambientales y en temas de exposición a la vida. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra el DR. JUAN CARLOS PAREDES quien procede a formular el siguiente cuestionario. PREGUNTADO: Teniendo en cuenta que en esta versión libre usted ha hablado de diferentes asuntos, algunos relacionados con su posición actual en OCENSA y otros no quisiera que profundizara un poco más en su experiencia en el terminal Coveñas pues en respuesta anterior manifestó que llevaba 16 años trabajando en la zona, particularmente en el terminal y sólo 2 como jefe de operaciones. Por favor aclárele al despacho cuales fueron sus funciones en los años anteriores? CONTESTÓ: Desde el año 1996 hasta el año 2004 realicé funciones de cargo loading master a bordo de los tanqueros, actividad cuyo rol específico es la supervisión de la operación de cargue de los buque tanques. Del año 2005 al 2011 aproximadamente me asignaron el cargo de mantenimiento de costa afuera, donde mi rol principal era planear y ejecutar los mantenimientos al terminal costa afuera. Del año 2012 hasta la fecha me asignaron el rol de jefe de operaciones, cuya función principal es gestionar los recursos necesarios para realizar la operación tanto del terminal en tierra como del terminal marítimo, con la finalidad de darle cumplimiento a nuestro marco regulatorio de OCENSA, documento que tiene un tema primordial de las buenas prácticas y aplicación de las normas acogidas por OCENSA en el tema de la operación. PREGUNTADO: manifiéstele al despacho qué títulos o grados bien sea profesionales, técnicos o diplomados tiene usted? CONTESTÓ: Títulos profesionales capitán de altura de la marina mercante, egresado de la escuela naval en el año 1980 como tercer oficial de cubierta, el



titulo de capitán fue obtenido en la escuela naval de cadetes en el año 1990, a través de los años de la profesión he realizado diplomados con títulos en inspección para la contaminación de hidrocarburos en el mar, cursos OMI acorde a la regulación de DIMAR, diplomados de alta gerencia, diplomados en contaminación y respuesta de emergencias nivel 3 emitidos por la Clean Caribbean, un poco que no me acuerdo, certificación en torqueo o uniones bridadas, en fiscalización de crudos y el último que me acuerdo en operación y manejo de tanqueros, cursos básicos de tanqueros, petroleros, gaseros y quimiqueros en realidad esos son los que me acuerdo así a groso modo. PREGUNTADO: Manifieste al despacho si usted tiene alguna certificación o diploma como los arriba mencionados en meteorología? CONTESTÓ: No solo cuento con la meteorología básica que se ve en la escuela naval durante su periodo académico. PREGUNTADO: a lo largo de su versión usted manifestó que las guías OCIMF establecían como recomendación el uso de doble cabo hawser para buques de más de 160.000 toneladas de peso muerto o DWT. Por favor manifiéstele al despacho si la guía antes mencionada establece de qué tipo o prototipo deben ser los cabos a ser utilizados? CONTESTÓ: en la guía solo se habla de la utilización de dos cabos hawser cuando haya atención de buque tanques mayores de 160.000 toneladas DWT pero en ninguna parte del documento habla del prototipo del cabo hawser a implementar, por ello siempre será OCIMF unas guías más no mandato para la operación, dado que cada terminal a través de sus análisis dinámicos deben construir su operación. PREGUNTADO: Manifieste al despacho cuál es el peso muerto del EUROCHAMPION 2014? CONTESTÓ: el peso muerto no lo conozco exactamente pero por su prototipo de buque denominado SUEZ MAX debería ser un tanquero que tendría mínimo 160.000 toneladas de peso muerto. PREGUNTADO: Si lo sabe podría explicar al tribunal que es la doble coraza en el cabo hawser? CONTESTÓ: Cuando llamamos un double braid coloquialmente decimos que es un cabo metido dentro del otro, es decir, un cabo núcleo con una resistencia X con una chaqueta por fuera hecha de cabo igualmente ese es el prototipo del cabo hawser que utilizamos en nuestra operación. PREGUNTADO: Por favor manifieste al despacho qué ocurre cuando en una manguera flotante que no cuenta con los dispositivos gall thomson se rebasa el límite de resistencia de la tensión de la manguera? CONTESTÓ: Indudablemente lo que sucedería es que por tensión reventaríamos una manguera del sistema flotante y por ende si estuviéramos en operación originaría un impacto ambiental de mayores proporciones. PREGUNTADO: Es decir si le entiendo bien si la manguera o string número 3 de la TLU2 no hubiera contado con el acople gall thomson se había derramado la totalidad del crudo contenido en cada uno de sus secciones? CONTESTÓ: La respuesta es muy posiblemente se hubiera originado un impacto ambiental mayor que el que sucedió dado que al haber ruptura queda completamente a la intemperie y sin control de un elemento externo que pueda hacer control en la fuente del incidente. PREGUNTADO: Manifiéstele al despacho qué cálculos se hicieron para determinar que con el accionar de los acoples gall thomson habría una liberación de 0.74 barriles de crudo? CONTESTÓ: Partiendo de la premisa que la actividad de cargue ya estaba suspendida que las válvulas de la torreta de la boya estaban cerradas, esto implicaba que el flujo contenido en las mangueras era estático, luego al accionarse los acoples reductores solamente liberarían el volumen geométrico del cilindro que quedaría expuesto al entorno, que realizados los cálculos de este corresponden por cada acople a 0.74 barriles. PREGUNTADO: Si un buque tanque choca contra la TLU podría generar daños estructurales en la misma? CONTESTÓ: La respuesta es correcto y dependiendo de la magnitud del desplazamiento de la masa del buque en forma exponencial se produciría el daño, de igual forma quiero recalcar que la primera parte afectada de la TLU2 sería la defensa estructural sumergida que posee ella. PREGUNTADO: Podría explicar en sus palabras qué es para usted el fenómeno denominado "culo de pollo"? CONTESTÓ: El fenómeno denominado "culo de pollo" son fuertes brisas acompañados de lluvia y a veces de tormenta eléctrica que circulan de tierra hacia el mar en un tiempo menor a lo que normalmente acontece. PREGUNTADO: Mientras un buque tanque se haya amarrado al cabo hawser si da marcha atrás podría

tener la fuerza para romper el cabo hawser? CONTESTÓ: La respuesta es correcta dado que para vencer la inercia de esa masa flotante el buque tendría que imprimir una potencia de aproximadamente de 18.000 a 25.000 caballos de fuerza. PREGUNTADO: Todos los fenómenos denominados como "culo de pollo" son iguales, de la misma entidad, es decir tamaño o fuerza? CONTESTÓ: la tipificación de este fenómeno se da por la forma intempestiva, la forma de rolar de tierra hacia mar normalmente sobrepasa los 40 nudos de velocidad del viento, con esto quiero decir que son similares más no iguales todos. PREGUNTADO: En una maniobra de cargue quien es la persona de OCENSA que está en comunicación con el piloto práctico y la tripulación del buque tanque? CONTESTÓ: la persona que realiza el link de comunicación al piloto práctico y la tripulación del buque tanque es el cargo loading master. PREGUNTADO: Durante una maniobra de cargue mientras el buque tanque está amarrado al cabo hawser cuál debería ser la tensión de las mangueras de superficie? CONTESTÓ: Yo le contestaría basado en la experiencia debía ser cero, dado que todo el esfuerzo de tensión está volcado hacia el sistema de amarre. PREGUNTADO: Los efectos que el "culo de pollo" puede generar en un buque tanque variarían dependiendo del porcentaje de lastre? CONTESTÓ: Eso es correcto, cuando el buque arriba a puerto debe arribar con un calado acorde a la regulación Marpol con la finalidad de que este tenga gobierno y su superficie velica no quede tan expuesta a las condiciones de viento que pudiera originar limitación en su gobierno y mayor exposición a esfuerzos. PREGUNTADO: Manifieste al despacho si en su concepto la utilización de los acoples gall thomson hacen más segura la labor de cargue en el terminal de OCENSA? CONTESTÓ: Quiero reafirmar una vez más a través de esta declaración de versión libre que una de las grandes bondades de tener en subsistemas de mangueras flotantes los acoples de ruptura controlada, ayudan a tener un mayor control en la contaminación en caso de presentarse un incidente de las proporciones que estamos hablando. PREGUNTADO: manifieste al despacho si usted sabe que se hayan presentado fenómenos del "culo de pollo" que hayan impactado la TLU2 sin que se haya presentado ninguna consecuencia? CONTESTÓ: La respuesta es sí y me remito al más acordado en mi mente 8 días después del 07 de julio de 2013, el cual tenía iguales o similares características de el de 07 de julio de 2013 con la diferencia que este dio tiempo de preparar todo el esquema y equipos en TLU2, permitiendo rolar el buque tanque en forma sostenida, hasta alinearlos en sentido contrario de la dirección del viento. PREGUNTADO: Manifieste al despacho cuál debe ser la posición del buque tanque respecto del viento durante la maniobra de cargue? CONTESTÓ: La posición del buque tanque durante la operación de cargue con respecto al viento en su 98% debe ser en sentido contrario a la dirección del viento. PREGUNTADO: Informe al despacho sí o no tiene algo más que agregar, corregir, añadir, enmendar a la presente diligencia? CONTESTÓ: Yo quiero agregar para mi definitivamente esto fue hechos fortuitos originados por las fuertes condiciones atmosféricas presentadas el 20 de julio del 2014. Igualmente quiero ratificar que el terminal marítimo de OCENSA y casi me atrevo asegurarlo es un terminal diseñado para ser catalogado como un terminal anti-pollution, no obstante está de por medio la naturaleza de Dios. Cuando hablo de terminal anti-pollution hablo de los controles que se tienen para mitigar riesgos ejemplo en Suramérica es el único terminal que utiliza mangueras de doble carcasa, su sistema de amarre mantiene monitoreo de tensión constante durante cada segundo que permanece el buque amarrado a la TLU2, realizamos análisis no destructivos de la fibra del cabo después de su utilización, hemos realizado análisis no destructivos de la composición química de la cadena chafe chain, mantenemos telemetría constante en operación de cargue y cuando no hay cargue de todos los sistemas de la TLU2 y las válvulas del plem, realizamos inspecciones pre y post para verificar la integridad de los elementos que hacen parte de todo el sistema de cargue. Por eso en mis declaraciones siempre hable de un tema de seguridad y confiabilidad de nuestro sistema. En este estado de la diligencia el tribuna lde capitanes solicita el uso de la palabra, la cual les es concedida y quienes manifiestan: solicitamos sean aportadas los siguientes documentos para que sean tenido en cuenta como pruebas dentro del proceso:

255

332

1) Mooring Analisis, 2) Guías OCIMF las que les competen a la operación de cargue y 3) Copia de los registros de tensión del sistema de amarre de la TLU durante el evento del 20 de julio. Acto seguido el señor capitán de puerto considera procedente y conducente los documentos solicitados por el honorable tribunal de capitanes y solicita al DR MANUEL GARCÍA apoderado del Terminal Oleoducto Central OCENSA para que por favor tome nota de las pruebas solicitadas y estas sean aportadas al proceso, quien manifestó darse por notificado del requerimiento. En este estado de la diligencia y siendo las 15:06 horas del día veinte (20) de agosto del año dos mil catorce (2014) se hace presente el señor JORGE ELIECER QUINTERO ARDILA identificado con la cédula de ciudadanía No. 91.074.464 de San Gil en calidad de operador del cuarto control, Quien manifiesta rendirá la diligencia asistido por el DR. JUAN CARLOS PAREDES portador del documento de identidad No. 79.798.598 de Bogotá y tarjeta profesional No. 122673 del C. S. de la J. y quien lo representará en todo el proceso. En éste estado de la diligencia procede el despacho a reconocer personería jurídica al Dr. Paredes para que represente dentro de la investigación al señor JORGE ELIECER QUINTERO ARDILA, a quien el despacho procede a interrogar. PREGUNTADO: Por favor infórmele al despacho el cargo y las funciones que desarrollaba en el terminal OCENSA para la fecha 20 de julio? CONTESTO: El cargo es Operador Técnico del Cuarto de Control dentro de mis funciones está realizar el seguimiento constante de las diferentes variables operativas e hidráulicas del sistema asegurando un sistema en estado estable de operación, llevar el balance volumétrico hora a hora con el fin de realizar un seguimiento constante sobre estado de pérdidas y ganancias volumétricas del sistema brindando una garantía horaria de integridad del oleoducto ante posibles derrames menores que el sistema automático no lo detecte, analizar de manera constante el estado de las diferentes variables hidráulicas del sistema con el objeto de mantener la operación más efectiva posible en términos de utilización de recursos y economía energética teniendo en cuenta los procedimientos operativos establecidos; analizar las diferentes alarmas que se presentan en el sistema automático, reportar oportunamente las diferentes situaciones anormales o de emergencia que puedan afectar la integridad del sistema y/o el cumplimiento de los compromisos de recibos, transporte y entregas adquiridos por la organización, diligenciar los diferentes informes diarios de la operación de manera completa, reportar oportunamente el mal funcionamiento de los sistemas de control, SCADA y telecomunicaciones para mantener la confiabilidad del sistema, determinar las posible variaciones operacionales encaminadas a optimizar el manejo de recursos y energía ante los menores volúmenes de producción, mantener contacto cordial, permanente con los diferentes operadores del sistema. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho su experiencia en el cargo y en la empresa? CONTESTÓ: En el área de operaciones estoy laborando desde el mes de octubre del año 2010 inicialmente en el terminal Coveñas con una empresa contratista, en el mes de enero del 2011 fui trasladado a la estación de Caucasia como operador de cuarto de control y en febrero del 2012 nuevamente fui trasladado al terminal Coveñas ejerciendo funciones de operador técnico de campo, en febrero del 2013 fui asignado al cuarto de control de Coveñas función que desempeño a la fecha. Desde diciembre 12 de 2012 fui contratado directamente por la empresa. PREGUNTADO: Sírvase describir al despacho el proceso de cargue de crudo que le compete al cuarto de control? CONTESTÓ: El inicio del cargue se genera con una orden de cargue que es recibida de parte de los funcionarios del área de transporte, este documento es de conocimiento de cuarto de control, loading master, gerente del terminal en fin todo el grupo de interés del cargue. Una vez recibido este documento se procede al alistamiento de todos los equipos a utilizar y la respectiva fiscalización de los tanques que van a despachar el producto. Paralelo a este alistamiento el personal de off shore se encuentra realizando las maniobras. Una vez el loading master confirma que el buque tanque se encuentra amarrado se procede a realizar la presurización de la línea submarina por gravedad con un tanque que no va a estar involucrado en el cargue. Cuando el loading master confirma que el buque tanque se encuentra conectado y listo para iniciar operación de cargue se procede a iniciar el bache

correspondiente en el sistema de medición dinámica, alinear el tanque previamente fiscalizado abrir todo el camino de flujo hasta la TLU2 y confirmar al loading master la disponibilidad en tierra para el inicio de operaciones. El loading master seguidamente es quien inicia el cargue cuando abren las válvulas de la TLU2 por gravedad siempre en comunicación vía radio se le está informando el flujo que registra el sistema de medición y la presión en la boya el loading master confirma en qué momento se puede incrementar el flujo con la primera unidad y el flujo requerido una vez obtenida esta información se procede a alinear todo el sistema e ingresar la primera unidad e informar al loading master el incremento de flujo y la presión en la boya buscando el estado estable y en espera de confirmación del loading master si es requerido o no el aumento de flujo con otra unidad. Si es solicitado el aumento de flujo con la segunda unidad por parte del loading master se procede a alinear el sistema para las dos unidades y se ingresa la segunda unidad informándole al loading master el aumento de flujo y la presión en la boya hasta lograr el máximo flujo deseado y condiciones de estado estable. Cada hora se realiza un comparativo de la cantidad despachada por medición dinámica versus medición estática de tanques y el volumen recibido en buque tanque además de la presión en la boya y la tensión del cabo hawser y las diferentes condiciones operativas del sistema todo esto realizado durante todo el cargue siempre manteniendo el estado estable. Una vez se cumpla el 95% del cargue se procede a retirar la botella del auto sampler del despacho para su respectivo análisis de calidad del producto. Si faltando 500 barriles para finalizar el cargue no se ha recibido solicitud del loading master de pasar a gravedad se procede a parar las unidades e informar al loading master que el cargue está por gravedad y una vez cumplido el volumen a despachar se le informa al loading master para que proceda a cerrar las válvulas de la boya las cuales se van cerrando una a una. Una vez cerradas las válvulas manuales de la boya el loading master confirma la finalización del cargue y se procede en tierra a cerrar todo el camino de flujo hasta el tanque que esté alineado en la operación de cargue. Se procede a la fiscalización del tanque y a realizar la documentación final del respectivo cargue se solicita comunicación si es posible vía telefónica o por radio con el loading master para informarle los volúmenes despachados y la calidad del producto. PREGUNTADO: Sírvase indicarle al despacho si este procedimiento se encuentra consignado en algún documento informando su nombre y ubicación del mismo? CONTESTÓ: El procedimiento se llama instructivo de cargue a TLUS 1, 2 y 3 y se encuentra en los servidores principales de OCENSA en forma digital. PREGUNTADO: Sirva informar al despacho la rata de flujo nominal de la línea correspondiente a la TLU2? CONTESTÓ: Por diseño 60.000 barriles/hora, en operación normal se está trabajando a 41.000 a 42.000 barriles/hora. PREGUNTADO: Sírvase indicar al despacho cuando se refiere "abrir el camino de flujo" cuáles son los dispositivos que tiene que abrir y qué estación o estaciones las pueden operar? CONTESTÓ: Los dispositivos que se tienen que abrir son válvulas motorizadas desde tanque hasta la trampa de despacho operadas por el cuarto de control y las válvulas de la boya son de operación manual operadas exclusivamente por personal en la boya en condiciones normales de operación igualmente se tiene que abrir el patín de medición mediante un juego de válvulas operadas desde el cuarto de control. PREGUNTADO: Sirva enumerar al despacho y describir la ubicación de cada una de las válvulas o puntos de cierre de la línea existentes para la TLU2? CONTESTÓ: En TLU2 se cuenta con tres válvulas manuales una para cada línea de manguera, tres válvulas de emergencia en el plem identificadas como BV1, BV2 y BV3, aguas arriba en tierra la SDV 810024, aguas arriba MOV 810007, aguas arriba patín de medición 38000, aguas arriba válvulas de control de presión de descargue de unidades principales, aguas arriba válvula de múltiple de alineación de tanque correspondiente al anillo de succión de unidades principales, esas son básicamente. PREGUNTADO: Para incorporar al expediente, a mano-alzada de su puño y letra, sírvase indicar gráficamente a este despacho, la descripción realizada por usted en respuesta anterior? CONTESTÓ: Si. Acto seguido el señor JORGE ELIECER QUINTERO procedió a realizar un dibujo y a entregar al Despacho un folio. Acto seguido

256

333

procede el despacho a dejar constancia de su recepción el cual será aportado como prueba dentro de la investigación. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho los motivos por los cuales no enunció en la descripción del camino de flujo la existencia de las válvulas de seguridad "Gall Thomson"? CONTESTÓ: Yo realice la descripción hasta la TLU2. PREGUNTADO: sírvase informar al despacho si tiene conocimiento de la existencia de estas válvulas Gall Thomson y si ha sido informado por parte de OCENSA de los procedimientos en los cuales se utilizan e indique en qué modo? CONTESTÓ: Tengo conocimiento que existen unos dispositivos de seguridad marca Gall Thomson y está descrito en el procedimiento de operación off shore los cuales se activan por sobre presión o por tensión. PREGUNTADO: Sírvase describir a este despacho cuales son los procedimientos de emergencia para la suspensión de flujo y cuáles son las causas para que se active ese procedimiento. Si existe favor allegar copia del mismo para el expediente. CONTESTÓ: Se llama Procedimiento de parada de emergencia. Por una sobrepresión en la boya se genera shut down, otra parada de emergencia es por ruptura del cabo hawser, otro es por sospecha de posible fuga, por cierre inesperado de una válvula, por solicitud del loading master, por condiciones climáticas extremas esas son como las principales. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cuales son los sistemas de alertas con que cuenta para activar cada uno de los procedimientos de emergencia, es decir si usted en su cuarto de control tiene algunos instrumentos o indicadores y cuál es el parámetro es decir el valor para activarlo? CONTESTÓ: En el supervisorio se monitorea la señal de tensión del cabo hawser, en 140 toneladas genera alarma de alta tensión es una alarma audible y visual, el rango de operación es de 0 a 200 toneladas. El segundo caso se realiza constantemente seguimiento volumétrico entre tierra y lo recibido por buque tanque y si las diferencias son considerables se procede a parar y verificar. Por cierre inesperado de una válvula actúan los sistemas de protección de sobre presión generándose el shut down, por solicitud de loading master inmediatamente se para se genera el shut down. Por condiciones climatológicas el loading master es quien toma la decisión dependiendo de las condiciones en la boya y en el buque. PREGUNTADO: Sírvase manifestar a este despacho para los hechos del día 20 de julio las causas tenidas en cuenta para hacer la suspensión del flujo y quien dio la orden? CONTESTÓ: Yo recibí la orden del loading master él fue el que tomó la decisión, a las 20:36 de acuerdo al reloj del DCS. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho la hora en qué se registró la ruptura del cabo hawser y cuál era la tensión para ese momento? CONTESTÓ: 20:45 y unos segundos, la tensión máxima que quedó registrada en el sistema fueron 215 toneladas. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si tiene conocimiento de un sistema de alerta temprana para la detección de fenómenos naturales adversos? En caso afirmativo describalo. CONTESTÓ: Al correo nos llega unos pronósticos regionales generados por canal clima. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si para el día 20 de julio específicamente para la operación el BT EUROCHAMPION 2004 cuantos pronósticos recibió y si estos fueron tenidos en cuenta para la toma de decisiones en la atención del buque? CONTESTÓ: Se recibió un reporte hacia las 04:00 de la tarde fue 4 y unos minutos 04 y 10 minutos de la tarde, se recibió otro hacia las 09:00 de la noche aproximadamente. La segunda pregunta el loading master fue quien dio la orden de suspender el bombeo, cuando se recibe el reporte se verifica que el loading master tenga la información o si no se le retransmite vía radio y él es el que toma la decisión porque él es quien está viendo las condiciones climáticas porque yo en el cuarto de control es un bunker no tengo visión al exterior y no tengo como saber si hay vientos, si está lloviendo, no puedo ver. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho en el momento en que el loading master le da la orden de suspender el flujo de cargue cuál o cuáles válvulas se activaron y si el sistema quedó por gravedad desde que punto? CONTESTÓ: en el momento en que solicita suspender el flujo se cerraron las válvulas BV1, BV2 y BV3 que son las válvulas de emergencia del Plem, antes de esto ya se encontraba por gravedad. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho por qué se encontraba por gravedad? CONTESTÓ: Por solicitud del loading master de parar

unidades y quedar por gravedad a las 20:36 horas. El flujo se suspendió a las 20:45 que fue con el cierre de las válvulas de Plem parar el flujo indica cero flujo y parar bombeo es parar unidades y quedar por gravedad. PREGUNTADO: sírvase informar al despacho si existe un registro automático del sistema para cada una de estas acciones antes descritas por usted en tal caso alléguelo al proceso. CONTESTÓ: Si en el sistema queda todo registrado, el registro de eventos de esa fecha y hora específica. En este estado de la diligencia el despacho solicita al DR. MANUEL GARCÍA apoderado del Oleoducto Central OCENSA haga llegar para que sea tenido en cuenta como prueba dentro del proceso los siguientes documentos: copia del registro continuo de eventos para el día 20 de julio/2014, así como también el instructivo de cargue a TLU1, TLU2 y TLU3. Seguidamente el DR, MANUEL GARCÍA manifiesta darse por notificado de la petición realizada por el despacho y manifiesta procederá a aportarlos para que hagan parte dentro de la presente investigación. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho en qué consiste el procedimiento de shut down? CONTESTÓ: Son las instrucciones para realizar una parada de emergencia. La parada de emergencia es cierre válvulas de Plem y parada de unidades principales en eso consiste parada de emergencia, lo cual es realizado por activación de la parada de emergencia, en el display hay un icono de parada de emergencia y también hay un pulsador en un tablero cercano a la consola de operación. Cualquiera de los dos realiza la misma acción. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si es de su conocimiento qué válvulas automáticas tiene la TLU2 y cuáles son los mecanismos para su activación y si estas son observadas por el cuarto de control? CONTESTÓ: Las válvulas automáticas de la TLU2 son las BV1, BV2 y BV3 son las mismas válvulas del Plem, se activan por una sobrepresión cuando se superan 105 PSI durante 5 segundos esa es una causa, por falla en el sistema eléctrico de la boya se cierran igualmente las válvulas BV1, BV2 y BV3 y su estado es observado desde el cuarto de control. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra al tribunal de capitanes para que interroguen al señor JORGE ELIECER QUINTERO, quienes proceden con el siguiente cuestionario. PREGUNTADO: Conoce usted si en algún momento existieron válvulas de cierre en la TLU o en el Plem que fueran operadas de manera remota? CONTESTÓ: Desde cuando yo conozco solo están las tres válvulas del Plem automáticas y las de la boya son manuales. PREGUNTADO: Podría indicarle al despacho si tiene conocimiento cómo funcionan las válvulas del Plem BV1, BV2 y BV3? CONTESTÓ: estas válvulas funcionan con un sistema hidráulico de la parte técnica no está dentro de mi conocimiento. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho si cuenta con copia de los pronósticos meteorológicos recibidos durante la tarde y noche del pasado 20 de julio e informe si recuerda lo que decían esos pronósticos y de donde provenían? CONTESTÓ: Yo recibí turno a las seis de la tarde, la copia se encuentra en el correo está electrónica recuerdo que decían algo así como que existían probabilidades de lluvia, posibles tormentas y vientos moderados de 5 a / de la noche esto para el que se recibió a las 04:00 de la tarde, en el de las 09:00 de la noche decía muy parecido es como casi similar no recuerdo las palabras textuales pero es algo similar y provenían del canal clima. PREGUNTADO: Sabe usted de la existencia de una estación meteorológica en las instalaciones de OCENSA en caso afirmativo quien es el encargado de su operación y registro de la información por ella arrojados? CONTESTÓ: Sé que hay unos sensores de canal clima ubicados cerca a la trampa de despacho, el mide velocidad del viento en kilómetros por hora, da dirección del viento, mide la cantidad de lluvia. No tengo conocimiento quien es el encargado nosotros podemos accederla vía internet en una página del canal clima. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho si es posible desde su computador vía internet acceder a la información que proporciona esa estación meteorológica en tiempo real? CONTESTÓ: entiendo que no es en tiempo real el cuándo se ingresa dice el último registro a qué hora fue y cuando se vuelve a ingresar da otra hora. PREGUNTADO: Tiene usted conocimiento si esa estación meteorológica se encuentra en estos momentos en buen estado y funcionando? CONTESTÓ: en este momento no tengo conocimiento me encuentro en descanso. La última vez que preste

guardia estaba funcionando la estación. PREGUNTADO: Indíqueme al despacho cómo tiene la certeza de que esté funcionando si usted mismo acaba de responder que no es posible consultarla en tiempo real? CONTESTÓ: Entiendo que está operativa porque cuando ingreso por internet a canal clima me registra una hora puntual del último reporte y posteriormente cuando se vuelve a ingresar se registra una hora de reporte diferente a la anterior. PREGUNTADO: Indique al despacho si dentro del cuarto de control existe algún equipo, sensor, monitor, visor que permita monitorear el clima vientos, temperaturas, presión atmosférica, humedad diferente a canal clima? CONTESTÓ: No existe. PREGUNTADO: Sírvase informar cual fue el comportamiento de la lectura del dinamómetro que registra la tensión del hawser durante la operación del cargue del BT EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: Antes estaba en promedio 7 toneladas creo que más o menos era, hacia las 20:45 y unos segundos sonó la advertencia que tenemos en 21 toneladas al observar rápidamente la pantalla logré ver incrementos a 66, 119, 209 y 4 esto sucedió en aproximadamente unos 20 a 30 segundos y a partir de allí se mantuvo en 4 toneladas. PREGUNTADO: Sírvase informar si conoce de la existencia de un procedimiento periódico para la inter-calibración de los relojes de la instalación de OCENSA? CONTESTÓ: No tengo conocimiento esta parte es manejada por personal de controles. PREGUNTADO: Sírvase informar Cual es el flujo o la rata de cargue cuando está por gravedad, cuál es el comportamiento por gravedad y cuánto tiempo se demora en terminar desde que ustedes suspenden el flujo? CONTESTÓ: Esto es una condición variable depende del tanque que este despachando, de la cabeza que tenga el tanque, de la altura que tenga el buque, de cuantas mangueras estén conectadas, de cuantos brazos estén abiertos en el patín de medición. Puede variar hasta unos 8.000 o 9.000 barriles por hora disminuyendo hasta a cero y el tiempo que se demora en obtener cero flujo depende de la misma rata con la que se esté en el momento del cierre y del estado de la línea si está descolgada o está presurizada. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra a los apoderados que deseen interrogar al señor JORGE ELIECER QUINTERO, solicitando la DRA MARÍA ELVIRA GOMEZ apoderada del buque su tripulación quien procede con el siguiente interrogatorio, PREGUNTADO: Por favor infórmele al despacho, si lo sabe una vez se para el bombeo cuánto tiempo debe pasar para poder proceder a cerrar las válvulas de la monoboia en forma segura? CONTESTÓ: Inmediatamente se paran las unidades de bombeo se informa al loading master y a continuación puede cerrar el tiempo es muy rápido puede ser menos de un minuto es rápidamente. PREGUNTADO: Con base en su respuesta anterior por favor informe y explique al despacho si ese cierre inmediato de válvulas genera una contrapresión en el sistema? CONTESTÓ: Una vez parado el bombeo estoy deteniendo el punto de inyección por lo tanto se puede proceder al cierre. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si lo sabe, si en el cuarto de control se puede verificar en forma automática que los acoples gall thomson se han activado? CONTESTÓ: No es posible. PREGUNTADO: Favor informe al despacho si en el cuarto de control se puede detectar de manera automática fuga de crudo en alguna manguera y si es posible cómo se puede verificar esta situación? CONTESTÓ: La forma de determinar si hay una fuga es posible a través del flujo y la presión de operación si tenemos un cambio súbito de caída de presión y aumento de flujo podría ser un indicador. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra al tribunal de capitanes, quienes proceden a formular el siguiente interrogatorio PREGUNTADO: Dado su conocimiento y experiencia como operario del cuarto de control qué cree usted que visualizaría si en la condición de bombeo o cargue se activa un acople gall thomson? CONTESTÓ: Depende de la causa que haya generado la activación puede generarse una sobrepresión en el sistema debido al cierre del mecanismo del dispositivo gall thomson. PREGUNTADO:Cuál es el procedimiento que se debe seguir en esa hipotética situación? CONTESTÓ: Parar de emergencia e informar inmediatamente al loading master y a mi jefe inmediato el capitán JOSÉ MIGUEL BECERRA. PREGUNTADO: en este mismo hipotético caso cuales serían los efectos de la sobrepresión? CONTESTÓ: los efectos de la sobrepresión puede

ocasionar que se genere el shut down automáticamente y existe sistema de protección de alivio de sobrepresiones hacia el tanque de relevo para proteger la integridad de la línea submarina. PREGUNTADO: Podría usted en el grafico que elaboró con diferente color señalar el sistema de tanque de relevo? CONTESTÓ: Si claro. Acto seguido el señor JORGE ELIECER QUINTERO procede a dibujarlo con color naranja. PREGUNTADO: En esta condición hipotética existe alguna posibilidad de generarse daños o fugas en el sistema? CONTESTÓ: Es una posibilidad muy remota son cuatro válvulas de alivio que son las Danflow y siempre hay un tanque de relevo alineado. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra al DR. MANUEL GARCÍA quien procede con el siguiente cuestionario PREGUNTADO: Sírvase indicar al despacho qué medidas de aseguramiento se realizaron en la monoboya número dos luego de los acontecimientos ocurridos la noche del 20 de julio del 2014? CONTESTÓ: Desde el cuarto de control se cerraron las válvulas de emergencia BV1, BV2 y BV3 por comando enviado desde el supervisorio y adicional por activación de un pulsador el cual queda enclavado todo el tiempo de igual forma el loading master me confirmó vía radio el cierre de las válvulas manuales de la boya. PREGUNTADO: Manifieste al despacho luego de ser suspendida la operación qué actividades se adelantaron para habilitar la línea de mangueras número 1 y número 3? CONTESTÓ: No está dentro de mi conocimiento. PREGUNTADO: manifieste al despacho que labores de verificación de contaminación efectuó OCENSA el 20 de julio/2014? CONTESTÓ: No está dentro de mi conocimiento. PREGUNTADO: Sírvase indicar al despacho si los fenómenos climáticos ocurridos el 20 de julio/2014 tienen el carácter de excepcionales? CONTESTÓ: No está dentro de mi conocimiento porque en el cuarto de control no sé qué sucede en el exterior. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra al DR. JUAN CARLOS PAREDES quien procede a interrogar a su prohijado con el siguiente cuestionario. PREGUNTADO: A lo largo de su versión usted manifestó que recibió la instrucción de suspender el flujo por parte del cargo loading master manifiéstele al despacho si en algún momento durante las maniobras de cargue usted recibe instrucciones directamente del buque tanque o su tripulación? CONTESTÓ: Del buque tanque no en ningún momento. PREGUNTADO: Manifieste al despacho si lo sabe cuál es el procedimiento que se sigue una vez se da la instrucción de cerrar las válvulas manuales de la monoboya así como quien es la persona encargada de hacer el cierre? CONTESTÓ: El loading master confirma al cuarto de control en qué momento quedan cerradas pero no es de mi conocimiento quien las cierra y que procedimiento realiza para el cierre. PREGUNTADO: Manifieste al despacho sí o no tiene algo más que agregar, corregir, añadir a la presente diligencia? CONTESTÓ: No. En este estado de la diligencia y siendo las 19:23 horas el señor capitán de puerto suspende la primera audiencia para reanudarla el día veintiuno (21) de agosto a las 08:30 horas, fecha y hora que las partes aprueban. Siendo el día y hora señalados y previa concurrencia de las partes el señor Capitán de Puerto constituye el despacho en audiencia pública para continuar con la celebración de la primera audiencia pública. Acto seguido se hizo presente el señor FABIAN ILDEFONSO VIDAL ANAYA identificado con la cédula de ciudadanía No. 73.133.778 de Cartagena (Bolívar) en calidad de Profesional Senior Operaciones marinas del terminal marítimo OCENSA S. A. Interrogado por sus generales de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Corozal (Sucre), tengo 46 años de edad, de estado civil soltero, de profesión u oficio capitán de altura de la marina mercante, resido en Cartagena Barrio el Cabrero Avenida Santander No. 42-148, apartamento 501, teléfono 3157070700 correo electrónico [fabian.vidal@ocensa.com.co](mailto:fabian.vidal@ocensa.com.co) y quien manifiesta al despacho que se presenta para otorgarle poder a la DRA. DIANA XIMENA PATIÑO MORA identificado con la cédula de ciudadanía No. 53.007.905 de Bogotá, tarjeta profesional No. 164175 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicada en Carrera 7 No. 83-29, oficina 604 de la ciudad de Bogotá, teléfono 6161684 y 3105834266. A quien le otorga poder para que lo represente en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento



258

335

civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al DRA. DIANA XIMENA PATIÑO MORA para que represente al señor FABIAN ILDEFONSO VIDAL ANAYA dentro de la presente investigación, haciendo saber a la apoderada que la personería jurídica es reconocida a partir del momento en que le fue otorgado poder y toma el proceso en el estado en que se encuentra, toda vez que su prohijado hasta éste momento estuvo representado por los doctores JUAN CARLOS PAREDES LOPEZ y OLIVERIO DEL VILLAR HERNANDEZ. Acto seguido la doctora DIANA XIMENA PATIÑO solicita hacer uso de la palabra para solicitar que con fundamento en el artículo 40 del decreto 2324 del 1984 que por celeridad del trámite se de aplicación a lo aquí dispuesto en el sentido de permitir la grabación mecánica de las diligencias como medio de reproducción fidedigna las cuales facilitarán y ayudaran a la transcripción de lo sucedido en las diferentes diligencias o tramites aplicando para tal efecto lo señalado en el mismo artículo esto es que su desgravación deberá realizarse dentro de los 5 días de celebrada la audiencia insisto mi solicitud tiene como único objeto darle mayor celeridad al trámite. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra el DR. MANUEL GARCÍA para manifestar me permito coadyuvar la solicitud elevada por la DRA. DIANA XIMENA PATIÑO, en el entendido de otorgarle mayor celeridad la recaudo de las declaraciones recaudas en la primera audiencia fundamento la presente solicitud en lo preceptuado por el artículo 40 del decreto ley 2324 de 1984 conforme al cual se podrán autorizar medios mecánicos de grabación que servirán de medio auxiliar para la posterior elaboración del acta la cual no podrá realizarse luego de transcurridos so pena de nulidad de la misma y por consiguiente repetir la misma. Igualmente coloco de presente al despacho que el trámite de investigación y accidentes marítimos previsto en el citado decreto es esencialmente de oralidad y por tal motivo e aras de permitir la celeridad de la investigación y de la realización de las audiencias permite la grabación de las audiencias. Acto seguido solicita el uso de la palabra la Doctora MARIA ELVIRA GÓMEZ para manifestar: Quiero llamar la atención del despacho que lo previsto en el artículo 40 del decreto ley 2324 de 1984 otorga una facultad discrecional por parte de la capitania de puerto dentro de esta investigación jurisdiccional, en este orden de ideas y en múltiples oportunidades, teniendo en cuenta que dentro de una misma audiencia se reciben varia declaraciones, es necesario poner de presente a uno cualquiera de los declarantes lo que ha expresado otro de ellos, objetivo que no puede cumplirse si nos circunscribimos a grabar las audiencias para posteriormente ser transcrita. Acto seguido procede el despacho a resolver la petición de los apoderados así: Para el despacho es claro el contenido del artículo 40 del Decreto Ley 2324 de 1984, cuyo espíritu normativo va fijado a aquellos casos donde se hagan reproducciones mecánicas que deban efectuarse para posteriormente realizar su transcripción, la cual no puede efectuarse luego de pasados 5 días de celebrada. La situación descrita no sucede en la presente investigación toda vez que, el Despacho desde el mismo momento en que se constituyó en audiencia pública se encuentra transcribiendo paso a paso todo lo que sucede dentro de la misma, ya sea declaraciones, intervenciones, peticiones de pruebas y su reproducción se está realizando al término de cada jornada, dado que dentro de un mismo día pueden ser escuchados varias personas. Así mismo el despacho quiere hacer claridad en la celeridad, y disposición del despacho para llevar a cabo las diligencias, prueba de ello es que no ha hecho uso de la hora judicial y ha extendido las jornadas más allá del tiempo ordinario, de igual forma se debe destacar la transparencia disponiendo de una pantalla alterna para que las partes y sus apoderados puedan observar simultáneamente y seguir en tiempo real la transcripción de las declaraciones, de igual forma ha realizado el envío de las audiencias en formato PDF al termino de las jornadas al correo electrónico suministrado por los apoderados. Por lo que se considera necesario recalcar que las diligencias están quedando transcritas y registradas inmediatamente en presencia de todas las partes y sus apoderados. De igual forma me permito manifestar que la Autoridad Marítima adelanta los procesos jurisdiccionales de manera oral y con los medios que posee para su desarrollo. Así las

cosas y teniendo en cuenta que éste Despacho no se encuentra realizando reproducciones mecánicas no considera pertinente su petición. En este estado de la diligencia la DRA. DIANA XIMENA PATIÑO manifiesta: solicito al despacho nos sea aclarado que va a suceder con las grabaciones que se han realizado hasta la fecha dentro del recinto donde se ha llevado a cabo esta audiencia y las grabaciones que a partir de la fecha se realicen. Acto seguido el señor capitán de puerto procede aclarar a la dra. Patiño que este Despacho no está haciendo grabaciones, segundo que las grabaciones que se han realizado y se realizaran corresponde al material de campo de trabajo del tribunal de capitanes igual que las fotos que hayan recogido y las visitas que ellos han realizado están en el mismo sentido y las grabaciones que se deseen realizar aparte de la que acabo de señalar deben ser autorizadas por el despacho. En ese sentido la DRA XIMENA PATIÑO manifiesto al despacho que me reservo el derecho de efectuar grabaciones durante la diligencia. Acto seguido el señor capitán de puerto manifiesta a la apoderada que cuando vaya a realizar grabación debe pedir autorización al despacho y traer el equipo hasta el estrado donde será encendido y apagado para posterior retiro. Acto seguido solicita el uso de la palabra al despacho, la cual le es concedida y procede a manifestar: Procedo a hacer entrega al despacho de una USB color rojo en la cual se encuentra el programa necesario para la lectura del VDR del BT EUROCHAMPION 2004, VDR que ya ha sido aportado y hace parte del expediente. De esta manera se cumple con el compromiso asumido dentro de esta investigación de aportar dicho programa. En este estado de la diligencia el despacho deja constancia que recibe una memoria USB de 4GB color rojo que contiene el software para poder escuchar la grabación del VDR del buque tanque EUROCHAMPION 2004 en los tiempos que duró el incidente. Acto seguido procede el despacho en la presente audiencia pública con la participación de todas las partes y los apoderados a analizar la memoria y escuchar el VDR de la maniobra. Acto seguido y siendo las 10:54 horas se hizo presente el señor CARLOS JULIO TOCA BELLO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 9.086.029 expedida en Bogotá, en su condición de Perito Marítimo en Contaminación designado para el BT EUROCHAMPION 2004, con el fin de rendir testimonio de los hechos materia de investigación, acto seguido el Capitán de Puerto procedió a recibirle el respectivo juramento de rigor conforme con lo dispuesto en los artículos 383, 385 y 389 del Código de Procedimiento Penal, en concordancia con lo establecido en el artículo 442 del Código Penal y 33 de la Constitución Política, y de los cuales se dio lectura, bajo cuya gravedad del juramento prometió decir la verdad y solo la verdad de lo que le conozca de los hechos. Interrogado por sus generalidades de ley contestó: mi nombre e identificación es como quedó anotado, natural de Bogotá, de 62 años de edad, estado civil casado, de profesión u oficio Oficial naval retirado, oceanógrafo físico y para el caso Inspector de contaminación, resido en la ciudad de Cartagena Pie de la Popa carrera 21 No. 29D-39, edificio Kalussa apartamento 8B, teléfono 6582991 celular 3002790980, 3145907509, correo electrónico [catobe@hotmail.com](mailto:catobe@hotmail.com). Acto seguido procede el señor capitán de puerto a formular al testigo el siguiente cuestionario, PREGUNTADO: Sírvase hacer para este despacho, un relato amplio de lo acontecido a bordo del BT Eurochampion 2004, durante el siniestro acaecido el 20 de julio? CONTESTÓ: dentro de la cronología que he preparado y he recordado comienza con la llamada del señor capitán de puerto a las 20:33 donde me pregunta cuál es la situación reinante en el área a lo que contesté que era de calma ya que hacia algunos minutos había bajado del puente y esa era la situación por esa respuesta el señor capitán de puerto me pidió que alertara a todo el mundo porque se estaba presentando un mal tiempo en Coveñas al punto de estar rompiendo varias pancartas en la zona. Acto seguido subí al puente y encontré al piloto y al loading master analizando la situación ya que el loading master había sido prevenido en el mismo instante de la situación reinante en Coveñas. Los sucesos que siguieron están en la cronología enviada a la capitanía de puerto y fueron: el cargue fue suspendido por tormenta eléctrica en Coveñas la velocidad aumenta de los 4 o 5 nudos a 30 y posteriormente casi 60 todo esto ocurre en un tiempo muy rápido y se reciben informaciones de la proa sobre el rompimiento del hawser como consecuencia se recibe

información posterior de la rotura de las mangueras, después de toda esta anomalía el buque es controlado y posteriormente llevado a fondeo. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, si fue testigo del intercambio de información entre el Piloto Práctico y el Cargo Loading Master, con el capitán del buque tanque EUROCHAMPION 2004. En caso afirmativo, indique cual fue la información compartida? CONTESTÓ: si efectivamente porque yo me encontraba en el puente y pude ver las actuaciones del loading master, del capitán del buque y del piloto; en cuanto a la información compartida no puedo determinar con precisión los términos utilizados por cada uno de ellos sólo podría agregar que en ese instante todos estaban trabajando en pro de la seguridad del personal y del buque mismo. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho las instrucciones u órdenes que recuerde durante su estadía en el puente que fueran impartidas por el capitán del buque, el piloto práctico o el cargo loading master? CONTESTÓ: en su orden el loading master manda parar el cargue y cerrar las válvulas tanto de la monoboya como del manifold, el capitán del buque da la alarma general y en su momento ordena desconectar las mangueras, el piloto practico tiene comunicación con el remolcador y con el personal de tripulación del buque en el puente dando sus respectivas órdenes para salvaguardar los movimientos del buque. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, si durante su estadía en el puente presencié algún procedimiento de emergencia? En caso afirmativo, indique cuál? CONTESTÓ: Si el procedimiento de emergencia se llevó a cabo y este procedimiento fue dictado con anterioridad en el meeting antes del cargue, es un procedimiento de parada de emergencia, aclaro que el meeting es una reunión compartida entre el primer oficial y el loading master donde establecen los momentos en que por emergencia se debe aplicar este procedimiento, ningún otro procedimiento que yo recuerde. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, cuál era la posición (distancia y ángulo) del buque tanque EUROCHAMPION 2004, respecto de la monoboya TLU-2 antes, durante y después de ocurridos los hechos materia de investigación? CONTESTÓ: Antes de la emergencia el buque siempre mantiene una línea recta monoboya, buque, remolcador en tiempo normal como estaba reinando buen tiempo la monoboya se encontraba en términos marineros a las doce de acuerdo a las manecillas del reloj. Durante la emergencia la boya toma la ubicación hacia las tres de acuerdo a las manecillas del reloj. Después de la emergencia el buque se desplaza dejando la boya en la dirección de las tres. PREGUNTADO: Sírvase realizar al despacho de su puño y letra un gráfico donde describa las posiciones del buque tanque EUROCHAMPION 2004, respecto de la monoboya TLU-2 antes, durante y después. CONTESTÓ: Si estoy en condiciones de hacerlo. Acto seguido el señor Toca se dispone a realizar lo pedido por el despacho y una vez termina los suscribe y hace entrega de tres folios útiles los cuales son recibidos por el despacho para que obren como prueba dentro de la presente investigación. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cuales son las funciones y competencias que como perito en contaminación designado por la autoridad marítima posee a bordo del buque? CONTESTÓ: Como su nombre lo indica "inspector de prevención de contaminación del medio marino" cargo del cual sustento la principal función es ver y prevenir cualquier anomalía que dé lugar a la contaminación esto mediante verificación antes del cargue de las respectivas documentaciones que posee el buque respecto al manejo del producto así como la documentación de los lastres y segregados ocasionados por lavados después de los descargues, acto seguido verificación en físico de los equipos para atacar los posibles derrames de acuerdo a lo contemplado en el SOPEP; dentro de la operación mi posición siempre ha sido la constante verificación del cargue y de la manera como el personal le da manejo al mismo. Mi competencia y de acuerdo a mi licencia me da lugar para inspeccionar buques de toma y descargue de combustible y de químicos, así mismo la asesoría al capitán de puerto. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, si en el momento en que usted subió al puente y durante su permanencia en el mismo observó cuál era el rumbo del buque tanque EUROCHAMPION 2004? Qué hora era y si observó el anemómetro? En caso afirmativo, qué velocidad mostraba y describa su comportamiento. CONTESTÓ: en cuanto al rumbo

como tal del buque no lo observé, pero en ese momento en cuanto a la boya aún se encontraba por la proa a las doce, la hora si la puedo determinar yo subí a las 20:35, en cuanto al anemómetro no determiné en ese momento la velocidad pero si pude determinar el aumento de la velocidad del viento en un corto tiempo. PREGUNTADO: Sírvase describir a este despacho, la intensidad y dirección relativa del viento durante la emergencia recibida por el BT EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: La intensidad del viento durante la emergencia no preciso pero pudo estar entre los 50 y 60 nudos y venía en dirección relativa respecto al buque por la aleta de estribor más o menos 140 grados respecto a la proa del buque. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, si observó o escuchó en qué momento se reventó la línea de amarre, o "hawser" y cuál era en ese momento la posición del remolcador? CONTESTÓ: Escuché por radio la información del rompimiento de la línea de amarre; el remolcador se encontraba cobrando por la aleta de estribor tratando de llevar el buque a la posición original es decir a las doce con la boya. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, durante cuánto tiempo se ha desempeñado usted como Perito de Contaminación? De ese tiempo, cuánto en el puerto de Coveñas? CONTESTÓ: Mal contados 35 años como perito de contaminación en total y en el puerto de Coveñas 15 años por lo menos. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, de acuerdo con su experiencia en el área, qué tan frecuente es la ocurrencia del fenómeno conocido como "culo de pollo"? CONTESTÓ: Podría decirse que es constante y más en esta época de mitad de año, cada rato da pero en esta época se acrecienta más y en especial en las horas de la madrugada. PREGUNTADO: Desde su concepto profesional sírvase describir al despacho el fenómeno conocido popularmente como "culo de pollo"? CONTESTÓ: Normalmente se trata de un mal tiempo, una baja de presión acompañado con tormenta eléctrica y lluvia, en ésta área y por mi experiencia no había sobrepasado de los 25 o 30 nudos donde apenas se llegaba a suspender el cargue, quiero aclarar que eso siempre pasa pero llegaba hasta ese punto no más. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho de acuerdo con su experiencia la cantidad promedio que puede suceder durante un mes como julio este evento? CONTESTÓ: En las veces que yo asisto al área cuatro buques por temporada suele ocasionar por lo menos en dos por lo que yo califique anteriormente como algo casi usual. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, si en ocasiones anteriores ha inspeccionado buques con las características del buque tanque EUROCHAMPION 2004. En caso afirmativo indique si durante la inspección se ha presentado el fenómeno conocido como "culo de pollo"? Y en tal caso, cuál ha sido el procedimiento seguido para hacer frente a tal situación? CONTESTÓ: Si, se han presentado durante mi estadía varios fenómenos y han sido controlados llevando a cabo el procedimiento hasta la suspensión del cargue, quiero aclarar que durante todo el tiempo que llevo viniendo a Coveñas nunca se ha llegado a desconectar mangueras que yo haya asistido, en todas las oportunidades que se ha presentado este fenómeno durante mi estadía se ha controlado hasta la suspensión de cargue del producto. PREGUNTADO: Sírvase indicar a este despacho, comparándola con las anteriores oportunidades en que estando a cargo de una inspección a bordo de un buque tanque en el golfo de Morrosquillo, ha experimentado el fenómeno conocido como "culo de pollo", qué se ha hecho diferente a lo observado por usted durante la emergencia registrada con el buque tanque EUROCHAMPION 2004? CONTESTÓ: La gran diferencia entre lo acontecido con el mal tiempo presentado y que dio lugar a la emergencia es que en los anteriores "culo de pollo" no se había llegado a la participación total del personal e inclusive la participación directa del capitán ya que esta siempre ha sido sorteada por el piloto y el remolcador, aclaro que en estas situaciones el capitán del buque siempre ha estado presente pero no ha tenido la necesidad de actuar tan directamente como en este caso. Así mismo el loading master también se encuentra involucrado en esa situación. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra al honorable tribunal de capitanes quienes proceden a formular el siguiente cuestionario PREGUNTADO: Sírvase informar a este despacho qué actividad se encontraba realizando antes de la ocurrencia del fenómeno climático que dio origen a la emergencia? CONTESTO: Antes de la emergencia me

encontraba en el salón de oficiales viendo jugar atari a dos tripulantes. PREGUNTADO: Sírvase informar en qué momento, hora si la recuerda fue advertido acerca de la ocurrencia del fenómeno meteorológico y en tal caso indique por qué medio verificó personalmente de su ocurrencia informando si logró obtener y registrar datos o información de cualquier tipo que permita verificar sus características. CONTESTÓ: A las 20:35 del día 20 julio de 2014 fui advertido del mal tiempo por el señor capitán de puerto de Coveñas y luego subí al puente donde ratifiqué el fenómeno; en esta situación no registré datos que permitan la verificación de las características. PREGUNTADO: De acuerdo con su percepción de los acontecimientos, sírvase indicar cuál fue la reacción a bordo del buque EUROCHAMPION 2004 en respuesta a la ocurrencia del fenómeno meteorológico y haga un recuento de las actividades realizadas a bordo en relación con tal respuesta indicando las horas si las tiene en que se produjeron la alarma, la suspensión del bombeo, la desconexión de las mangueras y el zarpe de la nave? CONTESTÓ: De acuerdo a mi percepción la reacción a bordo del buque como respuesta a la ocurrencia del fenómeno meteorológico fue rápida y atendida con el mayor profesionalismo, las horas en que se produjeron los acontecimientos fueron sacadas del VDR y constatadas personalmente ya que en todo tiempo, modo y lugar estuve presente y están de la siguiente manera: 20:33 la sala de mando del terminal OCENSA informa al loading master que se está presentando una actividad eléctrica y lluvia al mismo tiempo el remolcador CAPIDAHL reporta que hay una nube a 9 millas procedente de tierra al mismo tiempo llama el señor capitán de puerto de Coveñas y me informa que por Coveñas acaba de pasar un mal tiempo ocasionando daños a su paso y da instrucción de alertar al personal del tanquero para que se alisten para este mal tiempo; subo al puente del tanquero para dar la información y me encuentro al piloto y al loading master al frente de la situación en ese momento la velocidad del viento oscila entre 4 y 5 nudos. 20:35 el remolcador CAPIDAHL reporta nube negra a 6.0 millas por la popa del tanquero. 20:35 el primero oficial le solicita al loading master parar el cargue. 20:37 el loading master ordena al cuarto de control del terminal parar el cargue. 20:38 el terminal reporta cargue por gravedad. 20:39 el loading master ordena al remolcador CAREX pasar dos personas a la monoboya y cerrar las válvulas. 20:40 el remolcador CAPIDAHL reporta al loading master que la brisa va aumentando y al mismo tiempo el piloto notifica que el viento aumenta de 16 a 60 nudos. 20:41 el cuarto de control del tanquero reporta al puente que la velocidad es de 50 nudos el master se encuentra en el puente. 20:41 el master ordena al cuarto de máquinas alistar la maquina el primer oficial procede a cubierta. 20:43 proa reporta que el tanquero va hacia adelante. 20:43 el tanquero requirió parar deslastre. 20:44 el tanquero ordena a todo el personal pasar a cubierta manifold. 20:45 le dieron instrucciones de maquina lista y a orden. 20:46 maquina lista. 20:46 manifold cerrado. 20:47 el master dio instrucciones de desconectar las mangueras por emergencia. 20:44 el remolcador CAPIDAHL reporta que está full atrás y el tanquero sigue hacia adelante. 20:46 el personal de amarradores reporta monoboya a 10 metros aproximados de la proa del tanquero. 20:48 se rompe el hawser se recibe reporte de válvulas cerradas por parte del personal de la monoboya. 20:49 el remolcador CAPIDAHL reporta que por la fuerza del viento no le permite maniobrar para ayudar al tanquero. 20:52 el señor master da instrucciones de remover las guayas de seguridad de las anclas. 20:53 el loading master confirma que las mangueras están desconectadas por el sistema gall thomson. 20:55 la manguera número 3 se lanza al agua. 21:30 las condiciones meteorológicas mejoran a 14 nudos. 21:54 se desamarra el remolcador CAPIDAHL. De 20:53 A 20:54 el tanquero maniobrando para salir del área de peligro de la monoboya. 22:30 tanquero ancla en el área de fondeo. 00:18 del 21 de julio de 2014 las mangueras número 1 y 2 fueron descolgadas y entregadas al remolcador CAPIDAHL. PREGUNTADO: Indique al despacho las circunstancias de tiempo, modo y lugar del momento en que fue informado o advirtió la ruptura del cabo hawser y confirme la posición relativa y absoluta, en la medida que esto último sea posible, del buque tanque respecto de la monoboya y del remolcador CAPIDAHL? CONTESTÓ: Por radio se escuchó de la proa "se rompió el

hawser" en cuanto a la posición del buque con respecto a la boya ésta se encontraba al travez del buque tanque EUROCHAMPION y el remolcador CAPIDAHL se encontraba en la aleta de estribor a 45 grados de la popa del buque tanque. En cuanto a la posición absoluta no tengo el conocimiento de la posición. PREGUNTADO: Infórmele al despacho si usted conoce, si el capitán del buque EUROCHAMPION 2004 fue informado de la existencia de los acoples gall thomson en caso afirmativo en qué momento y quién le informó? CONTESTÓ: No tengo conocimiento si fue informado. PREGUNTADO: Informe a este despacho si le consta, si el capitán del buque EUROCHAMPION 2004 fue informado de la probabilidad de ocurrencia de fenómenos adversos de tiempo como los "culo de pollo". Si lo sabe, por quién y en qué momento? CONTESTÓ: No, no tengo conocimiento. PREGUNTADO: Informe al despacho si normalmente durante los "culo de pollo" usted permanece en el puente? CONTESTÓ: Por lo general sí. PREGUNTADO: Informe al despacho si dentro de sus funciones está contemplado la observación de las condiciones atmosféricas tales como temperatura, nubosidad, presión barométrica y vientos. En caso afirmativo ha llevado un registro de los mismos? CONTESTÓ: dentro de las funciones no está contemplada la observación de las condiciones atmosféricas pero si la verificación de que el personal de abordaje las lleve por tal motivo no tengo registro de las condiciones atmosféricas. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho de acuerdo a sus respuestas anteriores donde usted informa que la sala de control le informó al cargo loading master sobre las condiciones adversas, si esto es lo que usualmente se hace y si no cuál es el procedimiento, si lo conoce? CONTESTÓ: Normalmente el loading master se alimenta de información por parte de la sala de control y del remolcador que lo asiste en la popa así mismo cuando él sube al puente puede constatar con los equipos del puente. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho en qué momento y por quién fue usted enterado de la acción de búsqueda o verificación de vertimiento? CONTESTÓ: durante la emergencia yo personalmente inicie búsqueda con el reflector del alerón de babor con resultados negativos y en cuanto a la pregunta nadie me enteró de que hubiera una acción de búsqueda. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho cuándo y cómo se enteró de que había habido un vertimiento? CONTESTÓ: en el momento que se rompen las mangueras por lógica deduzco que pudo haber un vertimiento de producto pero sólo fue constatado al día siguiente cuando visite al capitán de puerto y por medio de una llamada nos enteramos de un posible vertimiento en algún lado del golfo. PREGUNTADO: Cuándo y Cómo se enteró usted de la existencia de los acoples gall thomson? CONTESTÓ: Después de la emergencia vine a tener el conocimiento de la existencia de los acoples gall thomson y fue mediante ilustración del loading master de turno. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra a los apoderados que deseen interrogar al perito en contaminación. Solicitando hacer uso de la palabra el DR. MANUEL GARCIA quien procede con el siguiente cuestionario. PREGUNTADO: Sírvase precisar al despacho si tiene alguna formación profesional o académica en meteorología? CONTESTÓ: Si. PREGUNTADO: De acuerdo con las respuestas por usted suministradas por usted al comienzo de esta diligencia manifieste al despacho si el procedimiento de emergencia convenido en el meeting se encuentra contenido en algún documento? CONTESTÓ: en el meeting se expone un formato a diligenciar el cual contempla los parámetros meteorológicos de viento que ordenan a determinada velocidad tomar la acción pertinente, eso es un formato en el cual se ponen de acuerdo el primer oficial y el loading master para tomar las acciones pertinentes. PREGUNTADO: Sírvase indicar al despacho cuales son las labores de verificación de contaminación que tuvo a su cargo con motivo de los hechos ocurridos el 20 de julio de 2014? CONTESTÓ: Una vez ocurrida la emergencia todo el personal de abordaje y el perito en contaminación siguieron trabajando con el fin de salvaguardar la seguridad del buque tanque y una vez alejado de la monoboja y que se procedió a fondeo no se realizó verificación de contaminación físicamente por el motivo anterior y por la oscuridad de la noche. PREGUNTADO: A su juicio cuál es la intensidad del fenómeno climático ocurrido el 20 de julio del 2014 de cara a los procedimientos y medidas adoptadas? CONTESTÓ:

en cuanto a la intensidad del fenómeno puedo decir que ha sido algo y único fuera de lo normal que se haya presentado en el área y en cuanto a las medidas adoptadas se realizaron en lo posible por defender la integridad de la monoboya el sistema y el buque. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra la DRA. DIANA XIMENA PATIÑO MORA quien procede con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: De acuerdo a las respuestas anteriores y a su conocimiento por favor informe al despacho si fenómenos como el ocurrido el 20 de julio de 2014 pueden predecirse de alguna manera? CONTESTÓ: Si, pienso que si existiera una alerta demasiado temprana quizá en tierra que lo anuncie con suficiente anterioridad podría ayudar a solventar estas situaciones. PREGUNTADO: Existe un mecanismo de alerta, si sabe, que pueda detectar el fenómeno ocurrido el 20 de julio del 2014 en el Golfo de Morrosquillo? CONTESTÓ: El único mecanismo con el que cuenta el tanquero o cualquier otro tanquero para las condiciones de vientos es el remolcador que se encuentra en la popa. En este estado de la diligencia la DRA. MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS solicita hacer uso de la palabra, la cual le es concedida por el despacho y quien procede a realizar la siguiente observación: Quiero llamar la atención del despacho y de esta audiencia sobre el hecho de que el señor TOCA fue llamado a la misma en su condición de inspector de contaminación a bordo del buque EUROCHAMPION 2004 y como testigo de los hechos, más en ningún momento como experto en meteorología. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto reitera a todos los presentes en la audiencia lo expresado al comienzo de la diligencia por el despacho, en el sentido de manifestar que el señor CARLOS TOCA se encontraba como testigo en calidad de Inspector de Contaminación designado para el buque EUROCHAMPION 2004. PREGUNTADO: Por favor manifieste al despacho en cuantos, aproximadamente, cargues de OCENSA ha estado presente? CONTESTÓ: No llevo la cuenta pero para la pregunta podría decir aproximado 200 buques, es difícil porque asisto a las tres TLU y no preciso cuantos específicamente en OCENSA. PREGUNTADO: Por favor manifieste al despacho cuales fueron las acciones y/o recomendaciones que usted en cumplimiento de sus funciones entregó o dio al personal que se encontraba a bordo del buque EUROCHAMPION 2004 y/o de los remolcadores que ayudaban a la maniobra durante el incidente ocurrido el 20 de julio de 2014 en el Golfo de Morrosquillo? CONTESTÓ: Ninguna. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra la DR.A MARIA ELVIRA GÓMEZ solicita el uso de la palabra para proceder a interrogar al señor CARLOS TOCA. PREGUNTADO: Usted ha expresado que el fenómeno llamado "culo de pollo" es constante y más en la época de mitad de año, así como que dicho fenómeno normalmente no supera los 25 o 30 nudos; por favor informe al despacho si un culo de pollo como el que se presentó para el día 20 de julio del 2014 durante el cargue del EUROCHAMPION 2004 respondió a las mismas características, magnitud e intensidad de aquellos vividos por usted con anterioridad? CONTESTÓ: Si, este que se presentó tiene las mismas características pero su intensidad se dobló en la velocidad del viento quedando igual en cuanto a lluvia y tormenta eléctrica. PREGUNTADO: usted ha afirmado que durante su permanencia a bordo de buques en Coveñas en cuya operación se ha presentado el fenómeno del culo de pollo sólo se ha llegado a la etapa de parar el cargue; por favor infórmele al despacho en el caso del EUROCHAMPION 2004 a qué etapa se llegó y cuál cree fue la razón para llegar a esa etapa? CONTESTÓ: En el puente se cumplieron todas las etapas como la de alistar máquina, ordenar desconectar, alistar las anclas y ordenar el zarpe del buque y la razón por la cual se pasó de la etapa de parar cargue fue porque la velocidad del viento superó el parámetro de parada del cargue y pasó a que se ordenaran los otros parámetros. PREGUNTADO: usted ha expresado "rotura de mangueras", pudo usted verificar este hecho y qué medidas tomó en ese momento? CONTESTÓ: Yo me encontraba en el puente por lo que no verifiqué la rotura y tampoco tomé medidas al respecto. PREGUNTADO: De acuerdo a su verificación física de los equipos del buque a efectos del SOPEP, encontró usted dichos equipos idóneos y listos para proceder en la eventualidad de una emergencia? CONTESTÓ: Si, al verificar todos los elementos del SOPEP confirmé que estos están completos para combatir alguna

contaminación a bordo del buque tanque; para la eventualidad de esta emergencia y fuera del buque tanque ya el SOPEP no actúa. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho, si lo sabe, quién o quienes desacoplaron las mangueras 1 y 3? CONTESTÓ: El personal de conectores de la empresa contratada por OCENSA. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho, si lo sabe, quién ordenó que el string número 3 fuera lanzado al mar? CONTESTÓ: El master o capitán del buque en el momento de la emergencia ordenó desconectar las mangueras por lo que los conectores tan pronto pudieron lanzaron al agua el string número 3. PREGUNTADO: De acuerdo con su respuesta anterior por favor informe al despacho, si lo sabe y le consta, quien ordenó a los conectores lanzar el string número 3 al mar? CONTESTÓ: Confirmando que el capitán del buque en el momento de la emergencia ordenó desconectar las mangueras; en el momento que él lo ordenó no fue posible llevar eso a cabo, pero tan pronto los conectores lograron desacoplar la manguera la lanzaron al agua; desconozco si en ese lapso de tiempo haya habido orden de alguna otra persona en el sentido de lanzarlo al agua. El capitán en el momento de la emergencia dice desconectar las mangueras y eso se queda así y no pueden desconectar las mangueras. Rato después es cuando los conectores informan que la manguera número 3 ha sido lanzada al agua; desconozco quien haya dicho verbalmente láncela al agua porque la orden del capitán fue "desconecten las mangueras". PREGUNTADO: Sabe usted y le consta si los acoples del string número 3 habían sido activados cuando dicho string fue lanzado al mar? CONTESTÓ: Desconozco totalmente el tema. PREGUNTADO: Usted ha afirmado que escuchó por radio la información del rompimiento de la línea de amarre o cabo hawser, puede informar al despacho quién originó esa información? CONTESTÓ: No preciso quien informó. PREGUNTADO: Usted ha expresado que le remolcador CAPIDAHL se encontraba en la aleta de estribor del buque tanque a 45 grados de la popa de dicho buque tanque, por favor informe al despacho cómo verificó usted la posición del remolcador? CONTESTÓ: Me asome por una de las ventanas vi físicamente que estaba a 45 grados. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho en su calidad de inspector de contaminación qué actividades adelantó con relación a determinar si hubo o no derrame? CONTESTÓ: La única actividad fue buscar con el reflector por el costado de babor si se visualizaba algún derrame. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si se encontraba usted presente en el momento del meeting a que ha hecho referencia? CONTESTÓ: aunque no está en mis obligaciones por curiosidad personal siempre asisto a los meeting porque allí me entero de cómo se va a llevar a cabo toda la operación. PREGUNTADO: Sabe usted si del crudo que fue recogido del mar procedió algún análisis para determinar que dicho crudo era coincidente con el que se estaba cargando? CONTESTÓ: Desconozco totalmente ese procedimiento. PREGUNTADO: Usted ha señalado un estado de hechos, expresando horas de manera exacta, por favor informe al despacho si lo que usted enuncia como expresado por el capitán del remolcador CAPIDAHL lo tomó usted de manera literal del VDR? CONTESTÓ: Lo expresado por el remolcador lo informo de manera literal y el tiempo fue sacado del VDR. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra al tribunal de capitanes quienes proceden con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Informe al despacho si usted conoce el incidente de ruptura de hawser que sucedió el año anterior. En caso afirmativo si conoce las causas? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si conoce las razones por las cuales no se pudo cumplir de forma inmediata la orden del capitán del buque de desconexión de acuerdo a lo expresado por usted en respuestas anteriores? CONTESTÓ: La razón principal por la cual no se pudo desconectar las mangueras fue que debido a la tensión que estas presentaron apretaron más aun los pernos haciendo difícil o imposible el desacople. PREGUNTADO: Indique al despacho el tipo de herramientas empleadas por el equipo a cargo del acople y desacople de las mangueras, es decir esas herramientas eran de acción manual, hidráulica o neumática? CONTESTÓ: El acople consta de una araña que hace parte de la herramienta que hace posible el acople de la manguera y que ha sido puesta con anterioridad a esta se une la manguera mediante 4 pernos que son manipulados o girados por una llave



262

339

inicialmente con la fuerza humana y asegurados con la mona de igual manera su desacople es con la misma herramienta. PREGUNTADO: Informe al despacho sí o no tiene algo más que agregar, corregir, añadir a esta diligencia? CONTESTÓ: Hago entrega del informe de las actividades ocurridas el 20 de julio del 2014 a bordo del EUROCHAMPION y de la cuales me he guiado para rendir la presente declaración. En este estado de la diligencia el despacho deja constancia que recibe tres folios los cuales serán aportados al proceso para que obren como prueba. En este estado de la diligencia y siendo las 16:34 del día veintiuno (21) de agosto del año dos mil catorce (2014) la primera audiencia pública es suspendida para la firma del inspector de contaminación. Así mismo se deja constancia que inmediatamente sea firmada se reanudará el día de hoy veintiuno (21) de agosto del presente año

Capitán de Fragata ANDRES MAURICIO ZAMBRANO GARCÍA  
Capitán del Puerto de Coveñas

DRA MARIA ELVIRA GÓMEZ  
Apoderada Armador, Capitán y Tripulación BT EUROCHAMPION 2004

DR. MIGUEL GARCIA Manuel Antonio Garcia Giraldo  
Apoderado Oleoducto Central S. A. OCENSA

DR OLIVERIO DEL VILLAR HERNANDEZ  
Apoderado Superintendente, Jefe Operaciones, cargo loading master y  
Operador cuarto de Control del terminal marítimo de OCENSA

DR JUAN CARLOS PAREDES LOPEZ  
Apoderado Superintendente, Jefe Operaciones, y  
Operador cuarto de Control del terminal marítimo de OCENSA

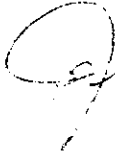
DRA. DIANA XIMENA PATIÑO MORA  
Apoderada del cargo loading master


Señor CARLOS JULIO TOCA BELLO  
Inspector de Contaminación BT EUROCHAMPION 2004

José Miguel Belverva  
Jefe de Operaciones OCENSA


*Vertical handwritten note:*  
Juan Diego Colonias Ospina  
Gerente (E) Terminal Petrolero OCENSA Coveñas

*Small handwritten mark at bottom left corner.*

  
CN @ JUAN CARLOS ROA CUBAQUE  
Miembro del Tribunal de Capitanes

  
ALVARO DUARTE MENDEZ  
Miembro del Tribunal de Capitanes

  
ALEJANDRO HENAO ZULUAGA  
Miembro del Tribunal de Capitanes

  
Profesional en Defensa SIRLEY SLENY GÓMEZ CARDONA  
Asesora Jurídica Capitanía

En este estado de la diligencia y siendo las 16:58 este despacho reanuda la primera audiencia pública dentro de la presente investigación por siniestro marítimo hechos ocurridos el día 20 de julio/2014. Acto seguido se hace presente el señor JOSÉ DAVID ROLDAN PIEDRAHITA identificado con la cédula de ciudadanía No. 72. 097.751 de Sabanagrande, en calidad de agente marítimo a bordo del BT :EUROCHAMPION 2004 con el fin de rendir testimonio de los hechos materia de investigación, acto seguido el Capitán de Puerto procedió a recibirle el respectivo juramento de rigor conforme con lo dispuesto en los artículos 383, 385 y 389 del Código de Procedimiento Penal, en concordancia con lo establecido en el artículo 442 del Código Penal y 33 de la Constitución Política, y de los cuales se dio lectura, bajo cuya gravedad del juramento prometió decir la verdad y solo la verdad de lo que le conozca de los hechos. Interrogado por sus generalidades de ley contestó: mi nombre e identificación es como quedó anotado, natural de Medellín, de 37 años de edad, estado civil casado, de profesión u oficio administrador portuario, resido en la ciudad de Sabanagrande (Atlántico) calle 7 No. 2-57 Barrio Altos de Betania, teléfono 8791535, 3168756614, correo electrónico [coveñas@caribbsa.com](mailto:coveñas@caribbsa.com) y quien manifiesta al despacho estará asistido por la Dra MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS identificada con la cédula de ciudadanía No. 39.681.857 de Bogotá, abogada titulada y en ejercicio, portadora de la tarjeta profesional No. 57355 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Calle 94 No. 11-20, oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 6354640 - 3105704352, mail [gerencia@gomezariza.com](mailto:gerencia@gomezariza.com). A quien le otorga poder en toda la investigación y para asistirlo, sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dra MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS para que represente a JOSÉ DAVID ROLDAN PIEDRAHITA. Acto seguido la Dra. MARÍA ELVIRA GÓMEZ CUBILLOS procede a entregar al despacho el poder otorgado por el señor EDGAR PERDOMO ANDRADE representante legal de la sociedad CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPIN SERVICE AGENCY S.A. - CARIBBSA para que represente los intereses de la agencia y así mismo entrega copia del certificado de existencia y representación legal. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto deja constancia que recibe los documentos enunciados en 4 folios. Seguidamente procede el despacho a interrogar al señor JOSE DAVID ROLDAN PIEDRAHITA. PREGUNTADO: Informe al despacho el cargo que desempeñaba y sus funciones a bordo del BT EUROCHAMPION 2004 el día 20 de julio

del 2014? CONTESTÓ: Agente a bordo y funciones enviar y recibir información de la operación de cargue y asistir al capitán en lo que necesite. PREGUNTADO: Informe al despacho la información que haya enviado como agente marítimo al capitán del buque tanque con motivo de su atención en el puerto de Coveñas para la fecha de los hechos? CONTESTÓ: La información que normalmente se envía son los pre-arribos y datos de la operación de cargue. Es a que monoboja va cuales son las restricciones en la terminal en el sentido de cuantas mangueras y ETA del buque. PREGUNTADO: Informe al despacho lo que le conste de los hechos ocurridos el día 20 de julio antes, durante y después de la emergencia presentada? CONTESTÓ: Aproximadamente a las 20:30 se escuchó vía radio VHF ubicado en el cuarto de control del buque por parte de tierra del operador de OCENSA que se acercaba unas fuertes brisas en estos momentos todo el personal piloto, loading master y buque se alertaron de lo que podría acercarse por lo cual ellos procedieron hacia el puente del buque. Se presentaron ráfagas de viento aproximadamente de 25, 30 y 50 nudos hasta llegar a 60 nudos, de acuerdo a información verbal de las personas ya mencionadas, acto seguido el cabo hawser se rompe y de acuerdo a las personas de cubierta por instrucciones del capitán del buque y del loading master se procede a realizar desconexión de mangueras, teniendo en cuenta que la brisa en esos momentos era muy fuerte se maniobró con máquinas del buque para poder tratar de hacer una desconexión completa. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si como agente marítimo proporcionó al capitán del buque alguna advertencia o reporte meteorológico expedido por un centro especializado? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: sírvase informar al despacho si le consta de las maniobras que se realizaron sobre cubierta con el propósito de desconectar las mangueras? CONTESTÓ: No, yo estaba en el puente pero a un lado donde no interfería ni daba información ni recomendaciones. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si observó o escuchó y puede usted ubicar la posición relativa de la TLU2 así como del remolcador CAPIDAHN en el momento en que se rompió el cabo hawser? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si pudo usted evidenciar u observar algún derrame de hidrocarburos sobre la cubierta del buque o en sus alrededores? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si usted como agente marítimo conocía a la fecha de los hechos los acoples de marca gall thomson? CONTESTÓ: No. PREGUNTADO: Informe al despacho el modo cómo se enteró, cuándo se enteró del derrame de hidrocarburos motivo de esta investigación? CONTESTÓ: De acuerdo a información por parte suministrada de la capitana de puerto el 21 de julio a.m. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si pudo evidenciar en alguno de los instrumentos del puente el cambio en la intensidad del viento? CONTESTÓ: No porque no conozco muy bien los equipos. PREGUNTADO: Sírvase manifestar al despacho si en la visita de las autoridades para dar la libre platica el buque presentó alguna novedad o si por el contrario sus certificados se encontraban en regla? CONTESTÓ: No se presentó ninguna novedad en la entrega de los certificados al momento de la visita, estaban vigentes. En este estado de la diligencia el señor capitán de puerto concede el uso de la palabra al tribunal de capitanes quienes manifiestan no tener preguntas. Seguidamente el despacho concede el uso de la palabra a los apoderados que desee interrogar al agente marítimo a bordo, solicitando el uso de la palabra al DR. MANUEL GARCIA GIRALDO para formular el siguiente cuestionario. PREGUNTADO: a lo largo de su experiencia ha presenciado otras operaciones de cargue que se hayan efectuado sobre condiciones climáticas adversas como las ocurridas el 20 de julio del 2014? CONTESTÓ: Si. PREGUNTADO: Podría manifestar al despacho si tiene conocimiento o no cuales eran las condiciones de amarre al cabo hawser la noche de los hechos? CONTESTÓ: No tengo ningún conocimiento. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra a la DRA: DIANA XIMENA PATIÑO quien procede con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Por favor manifieste al despacho su posición exacta al momento en el que tuvo lugar el incidente del 20 de julio del 2014 en el Golfo de Morrosquillo? CONTESTÓ: En el momento de las fuertes brisas me encontraba en el puente del buque a un lado de estribor. PREGUNTADO: Por favor manifieste al despacho por qué medio permanece usted comunicado con la tripulación del buque? CONTESTÓ: Vía email antes de llegar el buque a puerto y estando en puerto vía radio VHF banda marina, a bordo verbalmente. PREGUNTADO: De acuerdo con su respuesta por favor relate a esta audiencia de lo que pudo oír ya sea por radio o verbalmente cuales fueron las acciones y/o reacciones del capitán del buque en el momento en el que se presentó el incidente como se ha denominado en este recinto "culo de pollo"? CONTESTÓ: Acciones y reacciones de acuerdo a lo solicitado tanto por el piloto como el loading master, cuando el cabo hawser sufrió la ruptura se le sugirió al

capitán del buque dar maquina adelante para no romper las mangueras de acuerdo a lo solicitado por el piloto y el loading master. Después de esto se procedió a realizar la desconexión de las mangueras, por parte del terminal. PREGUNTADO: De acuerdo con lo anterior podría usted por favor indicarnos si dicha maniobra, la que nos acaba de relatar, se llevó a cabo? CONTESTÓ: Si. PREGUNTADO: Por favor señale de acuerdo con su conocimiento después de haberse realizado dicha maniobra qué sucedió? CONTESTÓ: Se procedió a realizar maniobra de desconexión de mangueras teniendo un desacople de acuerdo al equipo el cual ellas tienen para activarse en este caso que es la gall thompson. Sinceramente no sé, no me acuerdo. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho de ser posible con exactitud hasta qué momento estuvo a bordo del buque tanque en el puente? CONTESTÓ: Hasta que el buque estuvo en la zona de fondeo. PREGUNTADO: Puede por favor relatarnos teniendo en cuenta lo anterior de qué forma llegó el buque tanque a la zona de fondeo? CONTESTÓ: Por sus propias maquinarias. PREGUNTADO: Puede usted indicarnos si percibió algún olor inusual de hidrocarburo que llamara su atención? CONTESTÓ: No. En este estado de la diligencia el despacho concede el uso de la palabra a la DRA. MARIA ELVIRA GÓMEZ quien procede con el siguiente interrogatorio. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho desde cuando actúa usted como oficial de alto bordo de la agencia marítima en el puerto de Coveñas? CONTESTÓ: hace aproximadamente 8 años. PREGUNTADO: Por favor informe al despacho si desde la fecha por usted antes indicada al 20 de julio del 2014 usted ha experimentado a bordo de un buque en Coveñas el conocido "culo de pollo", es decir vientos intempestivos y de gran intensidad. CONTESTÓ: Si. PREGUNTADO: Con base en su respuesta anterior por favor indique al despacho si el "culo de pollo" presentado el 20 de julio del 2014 durante la maniobra de cargue del buque EUROCHAMPION 2004 fue de iguales características a los presentados con anterioridad y por usted experimentados? CONTESTÓ: este fue de mayor fuerza. PREGUNTADO: Usted ha expresado "Se procedió a realizar maniobra de desconexión de mangueras teniendo un desacople de acuerdo al equipo el cual ellas tienen para activarse en este caso que es la gall thomson", por favor informe al despacho si lo que usted expreso fue escuchado por usted o usted lo verificó? CONTESTÓ: Eso fue escuchado. PREGUNTADO: Sírvase informar al despacho si tiene algo más que agregar, corregir, aclarar a la presente diligencia? CONTESTÓ: No. En este estado de la diligencia y siendo las 19:19 horas se suspende la primera audiencia para reanudarla el día veintidós (22) de agosto del año dos mil catorce (2014) a las 08:00 horas. Siendo las 08:19 horas del día veintidós (22) de agosto del año dos mil catorce (2014) el señor capitán de puerto constituye el despacho en audiencia pública, previa comparecencia de las partes y los apoderados para continuar con el desarrollo de la primera audiencia pública dentro de la investigación jurisdiccional que se adelanta por Siniestro marítimo. Acto seguido se hicieron presentes el señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.153.150 de Bogotá en calidad de administrador principal sucursal INTERTUG Coveñas. Acto seguido el señor capitán de puerto de Coveñas le hace saber el derecho que tiene de estar asistido por un abogado, a lo que el señor Castiblanco manifiesta que otorgo poder al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.247.343 de Bogotá, abogado titulado y en ejercicio, portador de la tarjeta profesional No. 71000 del C. S. de la J. y quien manifestó puede ser ubicado en Calle 94 No. 11-20 oficina 202 de la ciudad de Bogotá, teléfono 3102470334, 6354640 y 6354634. A quien le otorga poder en toda la investigación para que lo represente y asista, con poderes para sustituir, reasumir, presentar recursos, desistir, conciliar, transigir, conforme lo preceptuado en el artículo 70 del código de procedimiento civil. Seguidamente procede el señor Capitán de Puerto a reconocerse personería jurídica al Dr. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA para que represente al señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER dentro de la presente investigación. Interrogado el abogado por sus generalidades de ley manifestó: Mi nombre e identificación es como quedó anteriormente dicho, natural de Bogotá, tengo 58 años de edad, de estado civil separado, de profesión u oficio abogado. Acto seguido procede el señor capitán de Puerto a interrogar al señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER. Acto seguido la DRA. DIANA XIMENA PATIÑO solicita el uso de la palabra para manifestar al despacho: de acuerdo con los documentos presentados por el señor LUIS CASTIBLANCO en especial con el certificado de cámara de comercio allegado el mismo corresponde a la sucursal de la sociedad INTERTUG S.A. de Sincelejo. En esa medida y teniendo en cuenta las facultades otorgadas al representante legal de la sucursal el mismo sólo está autorizado para representar dicha sucursal. Ahora bien teniendo en cuenta que el auto de apertura de investigación en el numeral 16 se dispuso citar y escuchar en diligencia de audiencia

  
126

pública la representante legal de la empresa INTERTUG S. A. en calidad de armador del remolcador CAPIDAHL y CAREX es el mismo y no otra persona quien debe asistir a la diligencia programada por dicho auto. En esa medida solicito al capitán aclarar en qué calidad se presenta el señor LUIS CASTIBLANCO y qué tipo de diligencia se va desarrollar en relación con él mismo. En este estado de la diligencia el Despacho procede a resolver la solicitud de la DRA. DIANA XIMENA PATIÑO manifestando el señor Capitán de Puerto lo siguiente: Una vez revisado el certificado de cámara de comercio de la empresa INTERTUG aportado al proceso se observa que éste fue expedido por la Cámara de Comercio de Sincelejo toda vez que allí se encuentra la principal que cobija a los municipios que no poseen cámara de comercio propia. Ahora bien contrario a lo que afirma la DRA DIANA XIMENA PATIÑO, fue otorgado para la sucursal de la sociedad INTERTUG del municipio de Coveñas y dentro de las facultades certificadas en el mismo reza que, el administrador de la sucursal tiene, previa autorización escrita del gerente o de la junta directiva para que represente a la sociedad en todos los actos acordes con el objeto social de la misma jurisdicción y ante la capitanía de puerto de lugar donde se encuentre la sucursal. Además de la cámara de comercio aportada en el folio 120 de los cuadernos original y copia reposa la correspondiente autorización expedida por el gerente de INTERTUG S. A. Así las cosas el señor LUIS CASTIBLANCO será escuchado en esta diligencia conforme las calidades y facultades otorgadas en el certificado de cámara de comercio y en la autorización escrita otorgada por el gerente de la empresa. En este estado de la diligencia la DRA. XIMENA PATIÑO manifiesta dejará algunas constancias: 1) Que lo que se solicitó fue una aclaración con quien se presentó el día de hoy en representación de la sucursal Coveñas toda vez que si bien es cierto y coincide en que el representante legal de la sucursal tiene facultades para representar a dicha sucursal la ley ha establecido claramente y ha realizado un amplio estudio jurisprudencial y doctrinal en relación con las facultades que tiene dicho administrador las cuales se circunscriben única y exclusivamente a los negocios que realiza dicha sucursal, en esa medida de ninguna forma puede entenderse que dicho representante suplente al representante legal de la sociedad INTERTUG S. A., por lo tanto y teniendo en cuenta que mediante el auto del 21 de julio del 2014 el capitán de puerto expresamente citó a escuchar en diligencia al representante legal de la empresa INTERTUG S. A. es a éste a quien de acuerdo con lo expresado en dicho auto debe llamarse y escucharse en esta primera audiencia de la investigación, en este punto hago claridad que si se quiere y a consideración del capitán es prudente recibir la versión que nos va entregar el señor LUIS CASTIBLANCO, no tenemos ninguna objeción a ello pero si recalamos que esta versión de ninguna manera sustituye la decretada por el capitán en el auto de apertura de la investigación por lo tanto el mismo deberá ser llamado para ser escuchado tal y como lo decreta el capitán de puerto en el auto mencionado. En este estado de la diligencia solicita el uso de la palabra el DR. CARLOS ALBERTO ARIZA para manifestar: que nos atenemos a lo que decida el señor capitán de puerto pero igual que tenga en cuenta lo siguiente: 1) la prueba solicitada de presencia del representante lo fue de la capitanía, por tanto la capitanía por tanto la Capitanía puede determinar la comparecencia o no comparecencia, procedencia o no procedencia de su propia prueba más cuando tiene a la mano el representante de INTERTUG que verdaderamente puede aportar algo conducente y pertinente con relación a los hechos que se investigan partiendo del hecho de que el que puede lo más puede lo menos por tanto puede aclarar la propia capitanía la pertinencia de tener en este estrado al representante local y no al representante general. 2) el mismo código de comercio en sendos artículos prescribe la posibilidad y la competencia de ley por cierto para que ya el agente marítimo o ya el capitán de una nave represente para todos los efectos a su armador por tanto bajo estos parámetros solicito a la capitanía tomar la decisión o la que considere pertinente aclarando que la presencia del señor LUIS CASTIBLANCO sino es necesario procederemos a retirarnos considerando que no afecta los intereses de la investigación pero sí que tengan en cuenta que si es con relación al representante general tengan en cuenta la representación de ley que otorga el código de comercio tanto para el agente como para el capitán y viceversa al fin de cuenta nada puede aportar un representante general de una empresa en pro de desarrollar la investigación que nos ocupa. En este estado procede el señor capitán de puerto a resolver sobre las observaciones realizadas por los apoderados en el siguiente sentido: Si bien la prueba solicitada en el auto de apertura para citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al representante legal de INTERTUG, éste conforme las facultades legales está autorizando previa existencia del certificado de cámara de comercio y de la correspondiente autorización escrita al señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO para que represente a la


sociedad en todos los actos acordes con el objeto social de la misma y ante la capitania de puerto del lugar donde se encuentre la sucursal, para este caso Coveñas. Así las cosas el señor LUIS CASTIBLANCO será escuchado en ésta diligencia conforme las calidades y facultades otorgadas en el certificado de cámara de comercio y en la autorización escrita otorgada por el gerente de la empresa. En este estado de la diligencia la DRA XIMENA PATIÑO solicita el uso de la palabra solicitar en primer lugar conmine a mis colegas en especial al DR. CARLOS ALBERTO ARIZA para que se abstenga en el futuro de hacer comentarios, afirmaciones o insinuaciones ofensivas en contra de sus demás colegas toda vez que decir que alguien tiene mediana cabeza refiriéndose a quienes habla es ofensivo y dista mucho del comportamiento profesional que debe tener un apoderado es claro que en estas audiencias y en la vida profesional en general debe primar el decoro profesional aun cuando haya diferencias en la interpretación de las normas y/o en sus propios conceptos en este sentido es mi solicitud al capitán. La segunda petición es teniendo en cuenta la decisión del capitán y las consideraciones que el mismo tiene para resolver en relación con la versión del señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO como representante de la sucursal de INTERTUG Coveñas, me permito presentar recurso de reposición contra dicha decisión con fundamento en lo siguiente: en primer lugar la sucursal no es una persona jurídica independiente y por lo tanto la sucursal es tenida en cuenta o asimilada a un establecimiento de comercio y en razón a ello no puede predicarse que tiene o desarrolla un objeto social de otro lado la representación legal no es delegable, mucho menos por quien la ejerce, pues sólo la junta directiva o la asamblea de accionista es quien tiene la facultad para delegar las funciones en cabeza de terceros, por lo anterior solicito se reponga la decisión en el sentido de mantener la prueba solicitada y que si es de consideración del capitán recibir la versión del señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO como representante de la sucursal, modifique el auto de apertura de la investigación y se notifique personalmente como lo ordena la ley dicha decisión. En este estado de la diligencia el despacho corre traslado del recurso al DR. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA quien manifiesta: 1) Reitero la aceptación de la decisión que en ultimas tome el despacho 2) tenga en cuenta el artículo 263 del código de comercio y por ultimo 3) que si en últimas son tan importantes los representantes de las empresas comprometidas dentro de la investigación solicito que de oficio la capitania de puerto convoque audiencia igualmente al representante general de OCENSA S. A. en este estado de la diligencia el DR MANUEL GARCÍA solicita el uso de la palabra para manifestar al despacho que coadyuvo el recurso de reposición presentado por la DRA DIANA XIMENAPATIÑO. Bajo el entendido que la representación legal no es objeto de delegación absoluta como bien lo señaló la apoderada recurrente por cuanto las facultades de representación del representante de la sucursal se limitan exclusivamente para la celebración de actos y contratos mercantiles celebrados en desarrollo de su objeto social más no necesariamente para representar judicialmente a la sociedad principal en juicio o ante actuaciones administrativas por tal motivo el representante de la sucursal de INTERTUG no cuenta con la facultad para representar a la sociedad principal máxime si no cuenta con el correspondiente poder conferido mediante escritura pública y que hay sido previamente inscrito en el registro mercantil. En este estado de la diligencia el señor Capitán de Puerto procede a resolver el recurso de reposición interpuesto por la apoderada del cargo loading master de OCENSA en el siguiente sentido: No se reponen la decisión del Despacho, toda vez que se reitera que la prueba decretada en el auto de apertura cita a audiencia al representante legal de INTERTUG, que en este caso fue delegado en el señor LUIS EDUARDO CASTIBLANCO como representante de INTERTUG Coveñas, conforme a las facultades otorgadas en el certificado de existencia y representación legal o inscripción de documentos para sucursales aportado al despacho en la presente audiencia pública e igualmente de conformidad con la autorización suscrita por el gerente general de la empresa INTERTUG S. A. en tal sentido no se modifica el auto de apertura de la investigación y se solicita que la autorización escrita del gerente lo faculte como representante legal de INTERTUG en calidad de armador de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX tal como quedó establecido en el auto de apertura. Contra la presente decisión no procede recurso alguno. En relación con la conminación realizada por la DRA. DIANA XIMENA PATIÑO MORA, este Despacho reitera las exhortaciones realizadas desde el primer día de celebración de esta audiencia, en el sentido de que todos los asistentes en especial los apoderados tengan una cultura del autocontrol y el respeto tanto para el despacho como para las demás partes. Éste Despacho entiende y ha entendido que entre los apoderados existen diferentes intereses a representar, pero debe primar el respeto al despacho y al desarrollo de la audiencia en aras de que prevalezcan

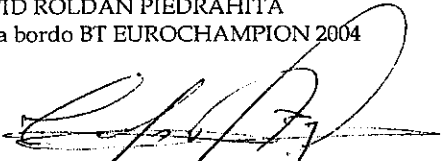
265 42

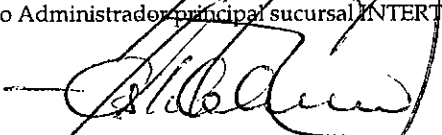
342

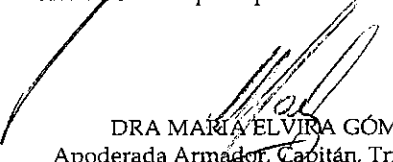
los principios de celeridad, eficacia y economía procesal, los cuales están presentes en todas las actuaciones que ésta Capitanía de Puerto adelanta. Acto seguido el señor capitán de puerto suspenden la primera audiencia y fija como fecha para reanudarla el día ocho (08) de septiembre del año dos mil catorce (2014) a las 09.00 horas, en la cual será escuchado en audiencia pública el representante legal de INTERTUG S. A o quien haga su veces y seguidamente se continuará con la diligencia del representante legal de la agencia marítima. En este estado y siendo las 12:02 minutos del día veintidós (22) de agosto del año dos mil catorce (2014) se suspende la audiencia luego de leída y aprobada por los que en ella intervinieron y se encuentran presentes.

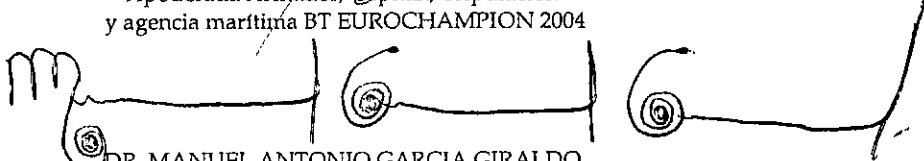
  
Capitán de Fragata ANDRÉS MAURICIO ZAMBRANO GARCÍA  
Capitán de Puerto de Coveñas

  
JOSÉ DAVID ROLDAN PIEDRAHITA  
Agente Marítimo a bordo BT EUROCHAMPION 2004

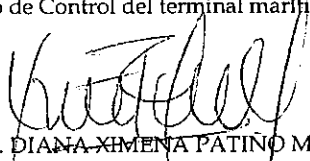
  
DR. CARLOS ALBERTO ARIZA OYUELA  
Apoderado Administrador principal sucursal INTERTUG

  
LUIS EDUARDO CASTIBLANCO WIESNER  
Administrador principal sucursal INTERTUG

  
DRA MARÍA ELVIRA GÓMEZ  
Apoderada Armador, Capitán, Tripulación  
y agencia marítima BT EUROCHAMPION 2004

  
DR. MANUEL ANTONIO GARCIA GIRALDO  
Apoderado Oleoducto Central S. A. OCENSA

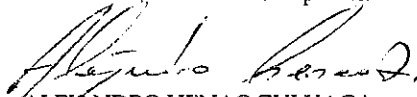
DR OLIVERIO DEL VILLAR HERNANDEZ  
Apoderado Superintendente, Jefe Operaciones, cargo loading master y  
Operador cuarto de Control del terminal marítimo de OCENSA

  
DRA. DIANA XIMENA PATINO MORA  
Apoderada del cargo loading master



CN @ JUAN CARLOS ROA CUBAQUE  
Miembro del Tribunal de Capitanes

ALVARO DUARTE MENDEZ  
Miembro del Tribunal de Capitanes

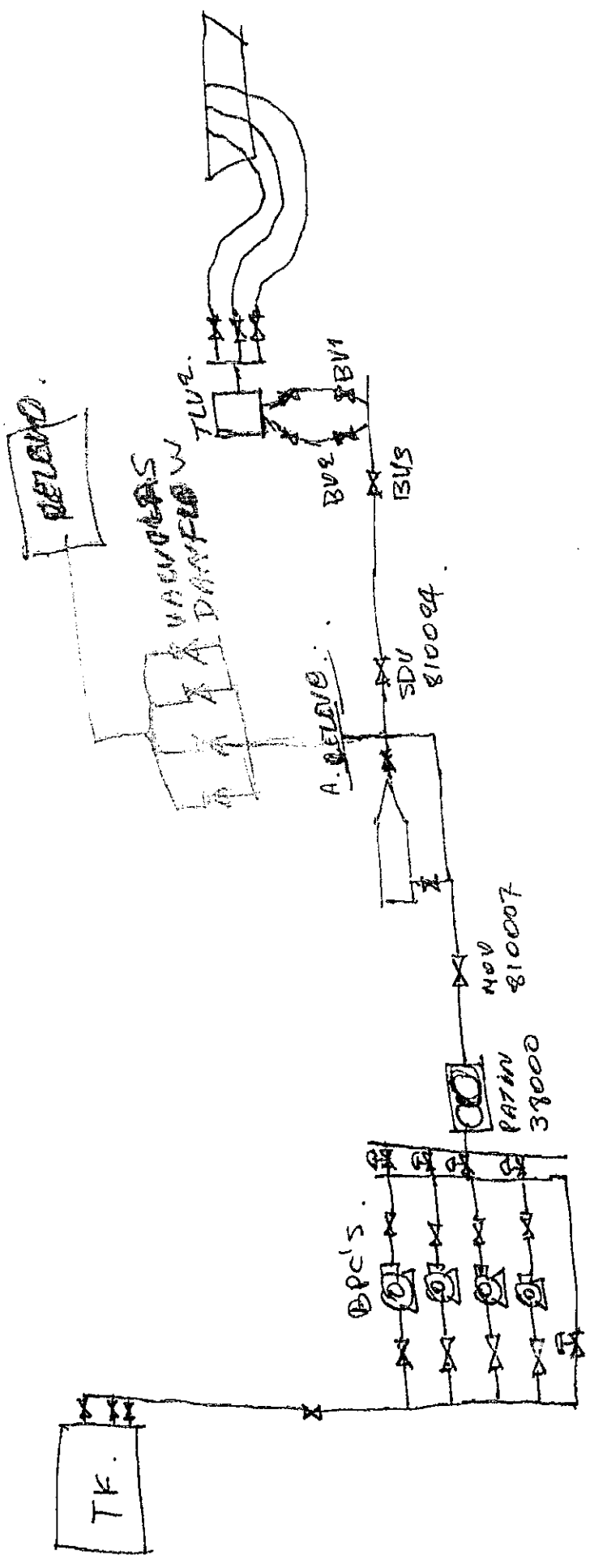


ALEJANDRO HENAO ZULUAGA  
Miembro del Tribunal de Capitanes



Profesional en Defensa SIRLEY ISLENY GÓMEZ CARDONA  
Asesora Jurídica Capitanía



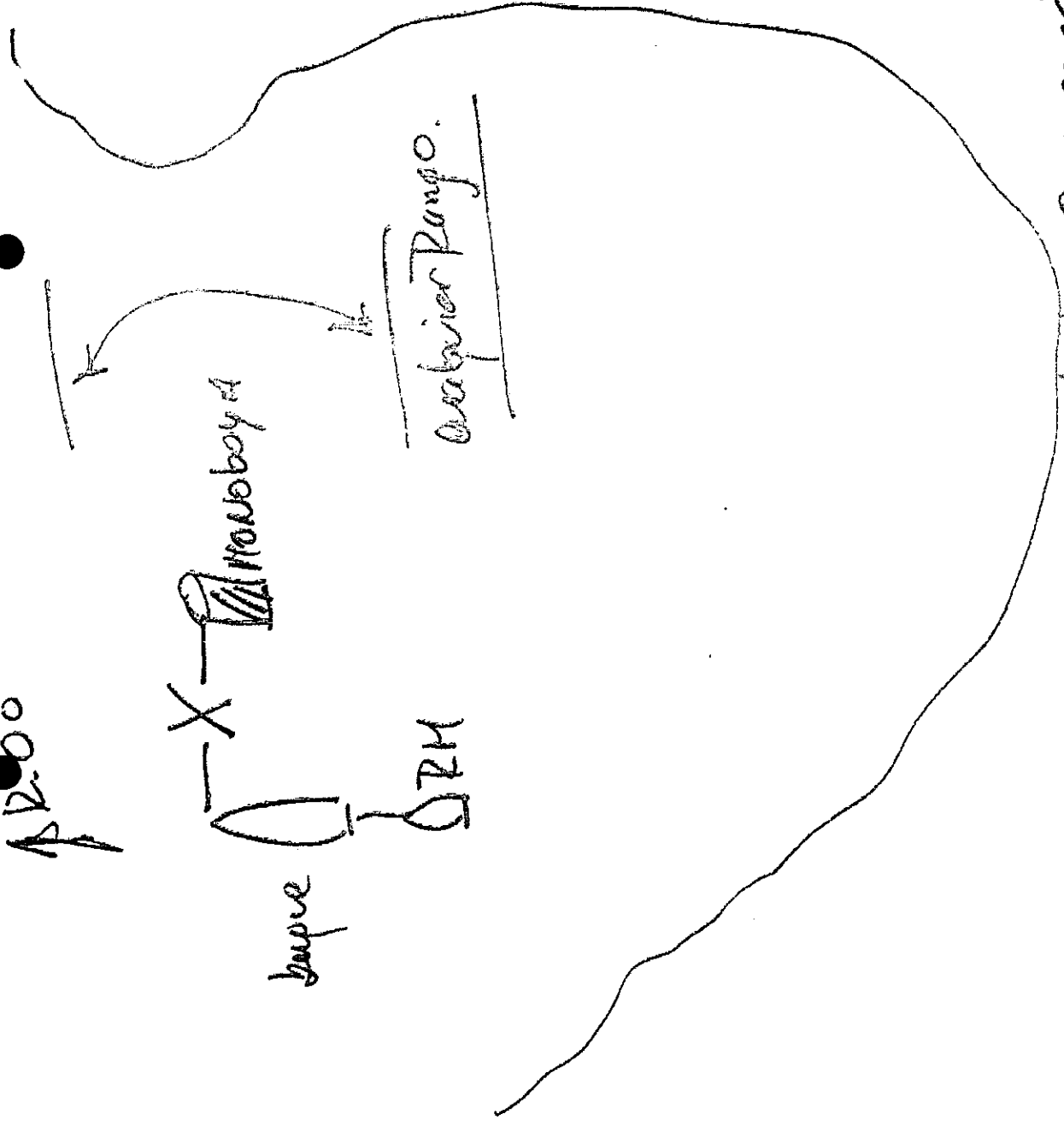


AGOSTO 20/19014. *[Signature]*

12:00

buque  
X  
Maraboya

Arquiver Rango.



Después de la Emergencia

*[Handwritten signature]*

267 214

344

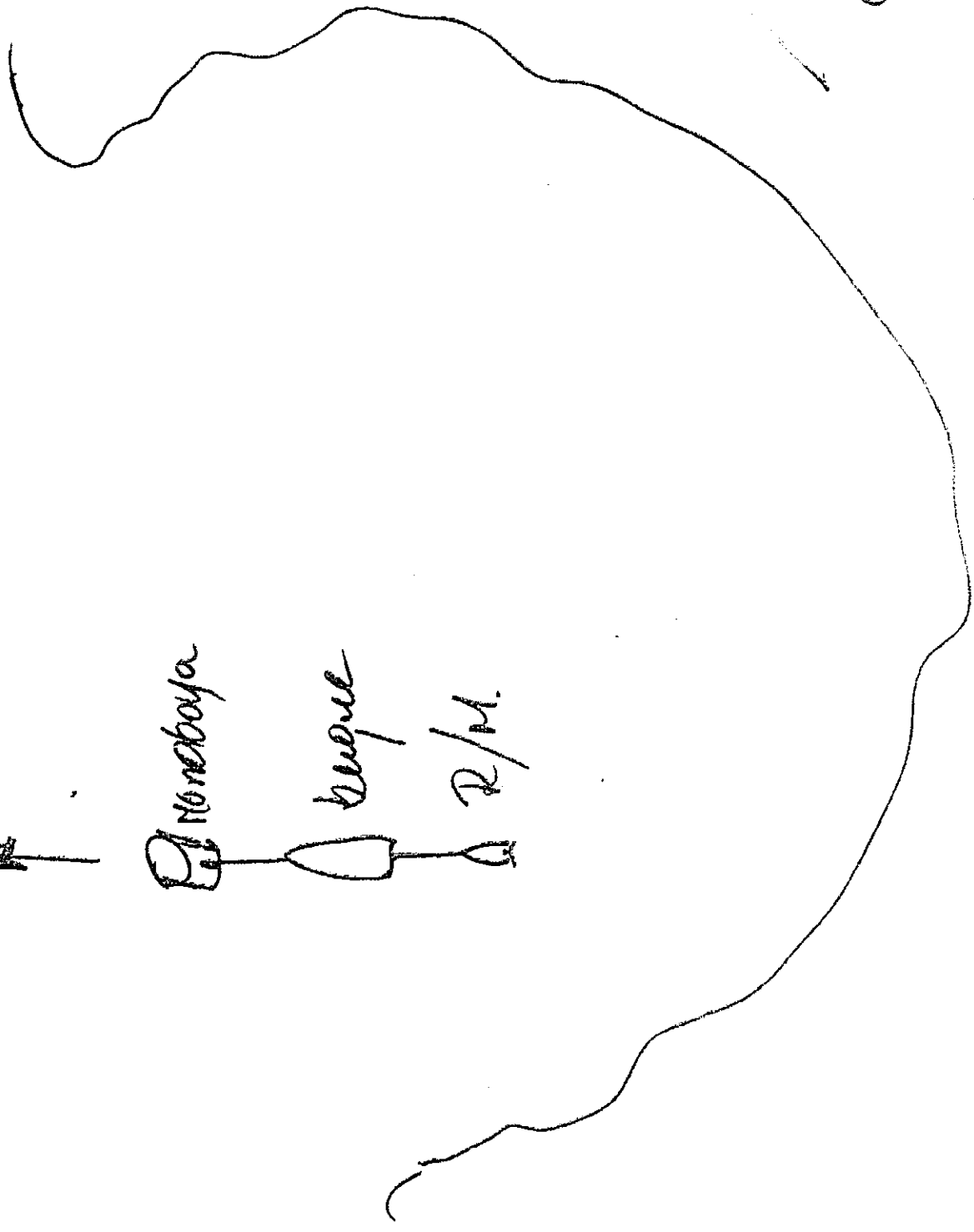
12:00



Nonoboya

buque

R/M.



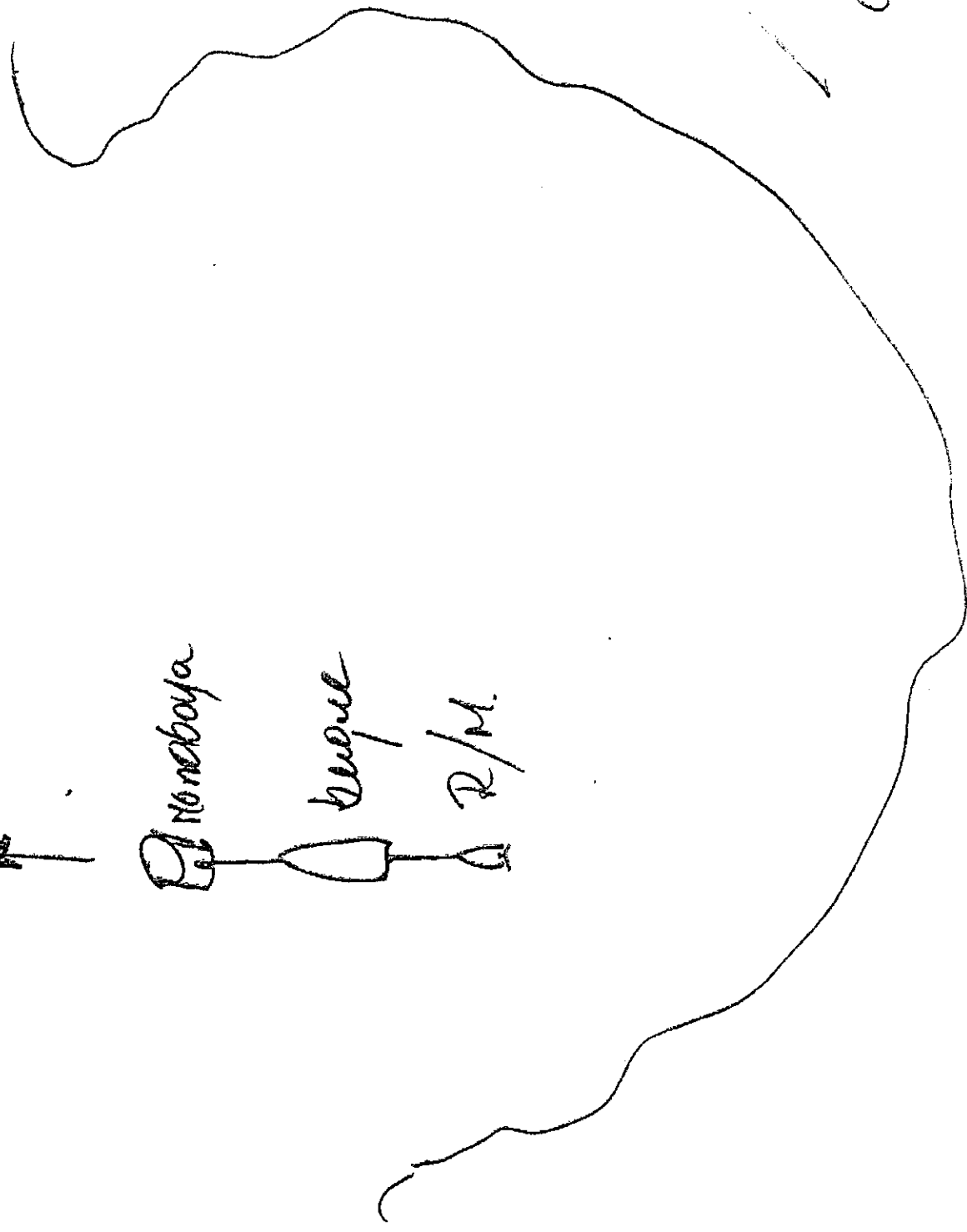
San Juan  
Camp

AUTES DE LA EMERGENCIA

12:00



Nonoboya  
buque  
R/M.



3  
M. 2  
C. 2

AUTES DE LA EMERGENCIA

346

269

2109

Coveñas, 21 de julio de 2014

ASUNTO: **INFORME EMERGENCIA A BORDO DEL B/T "EUROCHAMPION 2004"**

AL: SEÑOR CAPITAN DE FRAGATA  
CAPITAN DE PUERTO DE COVEÑAS  
COVEÑAS

Con toda atención me permito informar los pormenores ocasionados en relación al mal tiempo presentado ayer 20 de julio de 2014 a las 20:33 horas.

**AREA:** TLU-2 OCENSA

**BUQUE** "EUROCHAMPION 2004"

**CRONOLOGIA DE LOS HECHOS:**

20:33 Sala de mando del Terminal OCENSA informa al Loading Master que se esta presentando una actividad eléctrica y lluvia.

El R/M "CAPIDAHL" reporta que hay una nube a nueve millas procedente de tierra.

Llama el Señor Capitán de Puerto de Coveñas e informa al Perito de Contaminación que por Coveñas acaba de pasar un mal tiempo ocasionando daños a su paso y da instrucción de alertar al personal del Tanquero para que se alisten para este mal tiempo.

Subo al puente del Tanquero para dar la información y encuentro al Piloto y al Loading Master al frente de la situación.

En ese momento la velocidad del viento oscila entre 04 y 05 nudos.

20:35 El Remolcador CAPIDAHL reporta nube negra a seis (06) millas por la popa del Tanquero.

20:35:50 El primer Oficial solicita al Loading Master parar el cargue.

20:37 El Loading Master ordena al cuarto de control del terminal parar el cargue.

20:38 El Terminal reporta cargue por gravedad.

20:39 El Loading Master ordena al Remolcador "CAREX" pasar 02 personas a la monoboya y cerrar las válvulas.

270  
410  
347

271 420  
348

20:40 El R/M "CAPIDAHL" reporta al Loading Master que la brisa va aumentando; al mismo tiempo el Piloto notifica que el viento aumenta de 16 nudos a 60 nudos.

20:41:30 El Cuarto de Control del Tanquero reporta al puente que la velocidad es de 50 nudos; el Master se encuentra en el puente.

20:41:35 El Sr Master ordena al cuarto de maquinas alistar la maquina.

El Primer Oficial procede a cubierta.

20:43:30 Proa reporta que el Tanquero va hacia adelante.

20:43:55 El Tanquero requirió parar el deslastre.

20:44:10 El Tanquero ordena al personal pasar a cubierta: manifold.

20:45:34 Le dieron instrucciones de Maquina lista y a orden.

20:46:16 Maquina lista.

20:46:45 Manifold cerrado.

20:47:40 El master dio instrucciones de desconectar las mangueras por emergencia.

20:44:47 El R/M "CAPIDAHL" reporta que esta full atrás y el Tanquero sigue hacia delante.

20:46:45 El personal de amarradores reporta monoboya a diez (10) metros aprox de la proa del Tanquero.

20:48 Se rompe el HAUSER; se recibe reporte de válvulas cerradas por parte del personal de la Monoboya.

20:49 El R/M "CAPIDAHL" reporta que por la fuerza del viento no le permite maniobrar para ayudar al Tanquero.

20:52 El Sr Master da instrucciones de remover las guayas de seguridad de las anclas.

20:53 El Loading Master confirma que las mangueras están desconectadas por el sistema GALL THOMPSON.

20:55 La manguera No 3 se lanza al agua.

21:30 Las condiciones meteorológicas mejoran a 14 nudos.

272 2121

349

21:54 Se desamarra el R/M "CAPIDAHL".

20:53 - 20:54 Tanquero maniobrando para salir del área de peligro de la Monoboya.

22:30 El Tanquero ancla en el área de fondeo.

00:18 del día 21 de julio de 2014 las mangueras No1 y No 2 fueron descolgadas y entregadas al R/M "CAPIDAHL".

Los posibles derrames no se pudieron determinar por la oscuridad.

**CONCLUSIONES:**

Se rompió el HAUSER

Se rompieron las mangueras (03) dos de cargue y una en mantenimiento.

El tanquero paso a fondeo.

Se desconoce posible derrame y su magnitud.

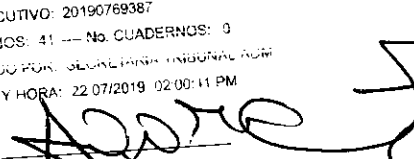
Todo el personal y el material fue utilizado dentro de los parámetros de seguridad y prontitud; no se presentaron novedades en el personal de abordo ni el de la operación.

Atentamente,



**CC ( R ) CARLOS TOCA BELLO  
PERITO DE CONTAMINACION A BORDO B/T "EUROCHAMPION 2004"**

Doctora  
**CLAUDIA PATRICIA PEÑUELA ARCE**  
Magistrada Ponente  
Tribunal Administrativo de Bolívar  
E. S. D.

SECRETARIA TRIBUNAL ADM  
TIPO: ESCRITO DE EXCEPCIONES PREVIAS PRESENTADA POR LA  
DEMANDADA.....CPPA.AJGZ  
REMITENTE: ANA LUCIA ESTRADA MEZA C.C. NO. 21.067.904 TP.  
NO. 31302  
DESTINATARIO: CLAUDIA PATRICIA PEÑUELA ARCE  
CONSECUTIVO: 20190769387  
No. FOLIOS: 41 --- No. CUADERNOS: 0  
REGISTRADO POR: SECRETARIA TRIBUNAL ADM  
FECHA Y HORA: 22/07/2019 02:00:11 PM  
FIRMA 

Ref.: Acción de reparación directa  
Demandante: Sociedad Oleoducto Central S.A. - Ocesa  
Demandado: Caribbean Worldwide Shipping Services Agency S.A.S. - Caribbsa,  
antes Caribbean World Wide Shipping Services Agency S.A. - Caribbsa  
Radicación 13001-23-33-000-2016-01206-00  
**EXCEPCIONES PREVIAS**

350

Quien suscribe, **ANA LUCÍA ESTRADA MESA**, mayor de edad, de nacionalidad colombiana, domiciliada y residenciada en la ciudad de Bogotá, D.C., identificada con la cédula de ciudadanía número 21.067.904, abogada titulada e inscrita, con tarjeta profesional número 31.302 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en mi calidad de apoderada judicial de **CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S. - CARIBBSA**, antes **CARIBBEAN WORLD WIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A. - CARIBBSA**, sociedad constituida por medio de la escritura pública número 3196, otorgada el 10 de diciembre de 1992, en la Notaría Primera de Cartagena, con domicilio principal en la ciudad Cartagena, todo lo cual se acredita con el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena que se presenta con la contestación de la demanda, y con poder que me otorgó en debida forma su representante legal, señor **RICARDO AUGUSTO PERDOMO VENEGAS**, identificado con la cédula de ciudadanía número 73.150.870, que también acompañó con la contestación de la demanda, al tiempo con la contestación de la demanda. en escrito separado, procedo a presentar excepciones previas a la demanda de reparación directa promovida por la sociedad **OLEODUCTO CENTRAL S.A. - OCENSA** en contra de mi representada **CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S.A.S. - CARIBBSA**, en los siguientes términos:

### I. PERTINENCIA DE SU PRESENTACIÓN

De conformidad con la normativa aplicable las excepciones previas podrán ser formuladas dentro del término que tiene el demandado para la contestación de la demanda en la respectiva contestación. Dichas excepciones previas formuladas deberán ser resueltas de conformidad con lo previsto en el artículo 180 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, esto es, durante la audiencia inicial.

Teniendo en cuenta que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo no regula expresamente el tipo de excepciones previas que podrán formularse en el marco de un proceso contencioso administrativo, se ha entendido que se podrán formular como tales aquellas que cabrían en un proceso de índole civil bajo el Código General del Proceso, todo en virtud de la remisión normativa prevista en el artículo 306 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Sobre este punto tuvo oportunidad de pronunciarse la Sección Tercera del Consejo de Estado en el auto No. 2016-01266 del 20 de noviembre de 2017, M.P. Marta Nubia Velásquez Rico:

*“Dicho lo anterior, en este punto del análisis no sobra destacar que el artículo 180 de la ley 1437 de 2011 estableció que el juez o magistrado ponente, en la audiencia inicial, podría resolver sobre las excepciones “previas” y las mixtas referidas únicamente a las de*



cosa juzgada, transacción, conciliación, falta de legitimación en la causa y prescripción extintiva y, en esa medida, dado que en lo relacionado con la determinación de las excepciones previas no existe una regulación en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se debe dar aplicación al artículo 100 del Código General del Proceso, en virtud de lo que ordena el artículo 306 del referido estatuto administrativo” (destacado fuera de texto).

Así las cosas, queda claro que i) este es el momento procesal oportuno para formular este tipo de excepciones y ii) que las excepciones que podrán ser tratadas como previas para ser resueltas en la audiencia inicial dentro del procedimiento, serán aquellas que hubieran sido consideradas como tales dentro del marco del proceso civil regido por el Código General del Proceso.

## II. FALTA DE JURISDICCIÓN O COMPETENCIA

Las razones y hechos en que se fundamenta la presente excepción son los siguientes:

- 2.1. El numeral primero del artículo 100 del código General del Proceso contempla expresamente la falta de jurisdicción y competencia como una de las excepciones previas. Valga recordar que este tipo de excepción tiene por finalidad otorgarle un mecanismo de defensa a la parte demandada con el cual pueda asegurar que dentro del proceso se respetará su derecho fundamental al debido proceso y al juez natural.

El artículo 29 de la Constitución Política de Colombia establece el derecho al debido proceso en los siguientes términos:

*“Artículo 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.*

*Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante **juez o tribunal competente** y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. ...” (negritas fuera del texto).*

Se resalta que el debido proceso no es sólo un derecho sino un principio que orienta todas las actuaciones judiciales y administrativas. Este principio comprende entre otros el del juez natural que se refiere al imperativo que ordena que las controversias se ventilen ante la jurisdicción competente.

Así lo ha entendido la Corte Constitucional y el derecho internacional:

*“En relación con la concordancia necesaria entre el texto de artículo 8 anotado y el artículo 29 de la Constitución, la Corte resalta que en la norma superior se contienen todos y cada uno de los principios establecidos en los artículos 8 y 9 de la Convención Americana del Derechos del Hombre y en el artículo XXVI de la Declaración Americana de Derechos y deberes del hombre, a los que habría que agregar los que enuncia el artículo 15-1 del Pacto Internacional de Derechos civiles y políticos.*

*Es decir que en nuestro ordenamiento jurídico se garantiza plenamente el debido proceso en sus diferentes componentes -principio de legalidad, juez natural, derecho de defensa, presunción de inocencia, derecho a presentar y controvertir pruebas, principio de favorabilidad...- en perfecta armonía con las disposiciones*

*internacionales sobre la materia y en particular con las normas de la Convención Americana de Derechos del Hombre a que se ha hecho referencia.”<sup>1</sup>*

La garantía del juez natural asegura entonces que quien conoce de la controversia sea el competente. En cuanto a la relación entre el principio del juez natural y la competencia ha dicho la Corte Constitucional lo siguiente:

*“Como se ha expresado por la jurisprudencia de esta Corporación, el “juez natural” es aquél a quien la Constitución o la ley le ha asignado el conocimiento de ciertos asuntos para su resolución.*

*Este principio constituye, en consecuencia, elemento medular del debido proceso, en la medida en que desarrolla y estructura el postulado constitucional establecido en el artículo 29 superior que señala que “Nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio”. (Subraya la Sala).*

Para una mayor comprensión del tema, debe señalarse que la competencia de una autoridad judicial ha sido entendida como *“la porción, la cantidad, la medida o el grado de la jurisdicción que corresponde a cada juez o tribunal, mediante la determinación de los asuntos que le corresponde conocer, atendidos determinados factores (materia, cuantía, lugar, etc)”. Los factores y las condiciones especiales que debe reunir la asignación de una competencia en particular, según lo anotado en la sentencia C-655 de 1997, presentan las siguientes características:*

*“La competencia se fija de acuerdo con distintos factores, a saber: la **naturaleza o materia** del proceso y la cuantía (factor objetivo), la calidad de las partes que intervienen en el proceso (factor subjetivo), la naturaleza de la función que desempeña el funcionario que debe resolver el proceso (factor funcional), el lugar donde debe tramitarse el proceso (factor territorial), el factor de conexidad.*

*La competencia debe tener las siguientes calidades: legalidad, pues debe ser fijada por la ley; imperatividad, lo que significa que no es derogable por la voluntad de las partes; inmodificabilidad por que no se puede variar en el curso de un proceso (perpetuatio jurisdictionis); la indelegabilidad, ya que no puede ser delegada por quien la detenta, y es de orden público puesto que se funda en principios de interés general.”*

Tenemos entonces que el juez natural es aquel que es competente en razón a la naturaleza del proceso y a la calidad de las partes que intervienen en él.

Téngase presente que la falta de jurisdicción y la falta de competencia constituyen situaciones de orden diferente en materia procedimental. En efecto, por un lado, la falta de competencia se presenta cuando, dentro de una misma jurisdicción, un juez al cual no se le ha atribuido competencia legal para conocer un determinado asunto entra a resolver el mismo careciendo de la facultad correspondiente y en contravía de las normas que establecen la competencia legal para conocer de tales asuntos. De otro lado, la falta de jurisdicción se presenta cuando un juez (que pertenece a una determinada jurisdicción) conoce de un asunto reservado por la ley a otra jurisdicción. Es por esto que, no siendo lo mismo, cualquier falta de jurisdicción es a su vez una falta de competencia, pero no viceversa. La Corte Constitucional describe la diferenciación de la siguiente manera:

*“La falta de competencia opera dentro de cada jurisdicción. De este modo, a manera de ejemplo, en la jurisdicción ordinaria, que cubre los asuntos civiles, laborales, penales, de familia y agrarios, si un juez civil considera que el asunto*

<sup>1</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-200 de 2002, M.P. Álvaro Tafur Galvis

que está conociendo corresponde al ámbito penal declarará que no tiene competencia para conocer el asunto y remitirá, por expresa disposición legal, el expediente al que considere competente. Ahora bien, la falta de jurisdicción opera en el marco de todas las jurisdicciones ya mencionadas (ordinaria, contencioso administrativa, constitucional y especial). Así, un juez ordinario civil declarará la falta de jurisdicción cuando considere que el competente para conocer del asunto es la jurisdicción contencioso administrativa”<sup>2</sup>

Teniendo en cuenta lo anterior, la excepción de falta de jurisdicción y/o de competencia se configura cuando un juez se hace cargo de un proceso desconociendo la normatividad legal en materia de atribución general de competencia de los jueces, bien porque dentro de una misma jurisdicción conoce de un asunto que le corresponde por ley a otro juez (falta de competencia), bien porque asume conocimiento de un asunto cuyo conocimiento fue reservado por la ley a otra jurisdicción (falta de jurisdicción).

Finalmente, se destaca que de encontrar probada la excepción previa de falta jurisdicción y competencia corresponde al juez adoptar las medidas que surgen de dicha declaratoria, así:

*“En relación con la excepción previa de falta de jurisdicción o de competencia, el artículo 168 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo faculta al juez para pronunciarse respecto de ella mediante decisión motivada, **adoptando las respectivas medidas consecuenciales, esto es, remitiendo el expediente al competente si lo hubiere o, en caso contrario, terminando el proceso.** La decisión motivada en cuestión, al menos en relación con la excepción previa referida, puede ser adoptada en la audiencia inicial o al margen de esta, alternativa que también incorporó el Código General del Proceso, aunque con algunos matices, específicamente lo hizo de manera más amplia respecto de cualquier excepción previa que no requiera la práctica de pruebas y antes de la audiencia inicial. Teniendo en cuenta la regulación especial del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, resulta oportuno en este estado del proceso que el Despacho se pronuncie de oficio sobre la excepción de falta de jurisdicción que considera configurada.”<sup>3</sup>*

2.2. El juez natural de la controversia es la Dirección General Marítima en ejercicio de sus facultades jurisdiccionales.

Es claro que en el presente caso se presenta una falta de jurisdicción en tanto que el asunto planteado por el demandante corresponde a una verdadera pretensión de responsabilidad civil extracontractual (en el marco de una acción de reparación directa), lo cual necesariamente implicaría al Honorable Tribunal Administrativo de Bolívar entrar a determinar la causa del siniestro marítimo referido en los hechos de la demanda. En efecto, se trata de una situación cuyo estudio ha sido reservado por la ley a quien se considera tiene los conocimientos técnicos y jurídicos necesarios para proferir un fallo judicial en derecho sobre esta particular materia, esto es, la Dirección General Marítima (DIMAR), tal y como lo explicaremos en detalle a continuación.

El Decreto Ley 2324 de 1984 (hoy vigente) estableció las funciones de DIMAR y en el numeral 27 del artículo quinto señaló expresamente que es la DIMAR a quien le corresponde adelantar y fallar las investigaciones de los siniestros o accidentes marítimos ocurridos en el país. En su momento mucho se debatió entonces sobre

<sup>2</sup> Sentencia T-685-13.  
<sup>3</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Auto de 28 de febrero de 2019, C.P. Martha Nubia Velásquez, Exp. No. 54269A

la naturaleza de los fallos proferidos por quienes aún hoy son considerados verdaderos funcionarios administrativos (personal de DIMAR). Sin embargo, es particularmente a partir de la sentencia C- 212/94 que la Corte Constitucional permite aclarar el tema y queda en evidencia -y fuera de discusión- que las decisiones proferidas en dicho marco por la Autoridad Marítima nacional son verdaderos fallos judiciales y hacen tránsito a cosa juzgada pues se trata del ejercicio de funciones jurisdiccionales conferidas por la ley a dichos funcionarios para el efecto.

Es claro en la jurisprudencia colombiana de la Corte Constitucional y del Consejo de Estado que las Capitanías de Puerto respectivas (en primera instancia) y DIMAR - nivel central (en segunda) profieren verdaderos fallos que deben determinar la responsabilidad civil de los implicados en el siniestro y establecer el avalúo de los daños respectivos (Art. 48 del Decreto Ley 2324 de 1984).

De otro lado, el ámbito objetivo de trabajo de la DIMAR en este campo se establece expresamente en el Decreto Ley 2324 de 1984 al definir el concepto de "siniestro marítimo", concepto que expresamente contempla la contaminación marítima -o la situación que amenace producir grave contaminación marítima- en condición de "siniestro marítimo" (artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984), radicando claramente la jurisdicción y competencia para investigar estos eventos en la Autoridad Marítima, por ser esta la entidad que a nivel nacional cuenta con los conocimientos técnicos y especializados para el efecto.

Debe quedar entonces claramente establecido que es DIMAR -y no ninguna otra autoridad- la que ha sido investida por la ley para adelantar una investigación de carácter jurisdiccional tendiente a establecer las causas del siniestro y emitir un verdadero fallo que ponga fin a la actuación, estableciendo la responsabilidad de los implicados y el avalúo de los daños, decisión que es susceptible de hacer tránsito a cosa juzgada.

- 2.3. En efecto, sobre la configuración de esta excepción en el caso concreto es necesario poner en conocimiento del Honorable Tribunal los siguientes hechos:
  - 2.3.1. Con ocasión del incidente en que estuvo involucrado el buque tanque Eurochampion 2004 en las instalaciones del terminal marítimo de Coveñas (Sucre) al que hace alusión el demandante en su libelo de demanda, la Dirección General Marítima (DIMAR) - Capitanía de Puerto de Coveñas dio inicio a la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de contaminación mediante auto de fecha 21 de julio de 2014.
  - 2.3.2. De acuerdo con lo previsto por el artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984 "[s]e consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente Decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes: (...) f. **La contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y,...**" (destacado fuera de texto).
  - 2.3.3. Establece entonces en forma complementaria el Decreto Ley en mención lo siguiente:

Artículo. 27 "**Para la investigación y fallo de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de jurisdicción establecida por el artículo 2 del presente Decreto, serán competentes el respectivo Capitán de Puerto en**

**Primera Instancia y el Director General Marítimo (y Portuario) en Segunda**  
(destacado fuera de texto y lo que está en paréntesis está derogado).

Artículo 25 "Las investigaciones por accidentes o siniestros marítimos que involucren naves o artefactos navales, o plataformas o estructuras marinas, se **adelantarán y fallarán por el procedimiento de que tratan las disposiciones siguientes**" (destacado fuera de texto).

2.3.4. Como se desarrollará más adelante a profundidad, en la actualidad es claro, dados los múltiples pronunciamientos del Consejo de Estado sobre el punto, que el Decreto Ley 2324 estableció verdadera jurisdicción en cabeza de la Autoridad Marítima DIMAR atribuyendo además competencia, exclusiva y excluyente, en cabeza de las capitanías de puerto respectivas (según el área geográfica de su jurisdicción establecida en el propio Decreto Ley) para adelantar y fallar en primera instancia las investigaciones jurisdiccionales por siniestros marítimos, utilizando además un procedimiento expresamente contemplado en la norma (que, valga señalar, prevé figuras absolutamente propias de ese marco procesal, como el caso del "tribunal de capitanes", previsto en el artículo 28 del Decreto en comento).

2.3.5. Es así como, quien pretenda algún tipo de indemnización en virtud de una situación que constituya un "siniestro o accidente marítimo" **debe** presentar dentro de la primera audiencia de trámite (o en la primera que participen) un "escrito" (en la práctica, podría decirse, desde este punto de vista equivalente a la demanda en el proceso civil o administrativo) que deberá contener en particular (numeral quinto del artículo 37 del Decreto 2324 de 1984) lo siguiente:

*"5. Los llamados a intervenir, así como los demás interesados, deberán presentar en esta audiencia, o en la primera audiencia en que ellos participen, un escrito en donde indicarán lo siguiente:*

- a. Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado;*
- b. Lo que pretende demostrar dentro de la **investigación expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga**;*
- c. Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones;*
- d. Los fundamentos de derecho que invoque;*
- e. Las pruebas acompañadas que pretende hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto;*
- f. La dirección de la oficina o habitación donde él o el representante o representado recibirán notificaciones personales;*
- g. La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables o interesados y los demás aspectos que considere pertinentes" (destacado fuera de texto).*

2.3.6. Es precisamente coherente con lo anterior que, a su turno, el artículo 48 del Decreto en comento señale a continuación que "[L]os fallos serán motivados, **debiendo hacer la declaración de culpabilidad y responsabilidad con respecto a los accidentes investigados, si es que a ello hubiere lugar y, determinará el avalúo de los daños ocurridos con tal motivo**. Así mismo, impondrá las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas" (destacado fuera de texto).

2.4. Así las cosas, y siendo además por expresa mención de la norma la "contaminación" un siniestro marítimo, es claro que la **única autoridad competente para determinar las causas del evento, la determinación o avalúo de los daños, así como la eventual culpabilidad y/o responsabilidad de los implicados**, es la Dirección General Marítima (DIMAR), en primera instancia, a

través de la capitania de puerto correspondiente y Dirección General Marítima en segunda instancia.

- 2.5. Si lo anterior no fuera suficiente, el Decreto en comento hace particular referencia al siniestro marítimo de "contaminación" así:

"La contaminación marítima o los accidentes o siniestros marítimos que amenacen producir grave contaminación marítima serán investigados y fallados de conformidad con el procedimiento establecido en el presente Decreto...". (destacado fuera de texto).

- 2.6. Cabe aclarar que si bien en algún tiempo fue objeto de discusión la naturaleza de los fallos proferidos en este tipo de investigaciones por parte de la DIMAR, a partir de pronunciamientos de la Corte Constitucional y el Consejo de Estado en la materia, el tema ha sido definido en el sentido de que dichas decisiones equivalen a verdaderos fallos judiciales pues se trata de una materia en la que la ley le ha conferido a tales funcionarios administrativos funciones jurisdiccionales para el efecto. La Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 estableció:

*"En lo atinente a la segunda función indicada (art. 5º, num. 27) sí existe una **atribución de competencias judiciales** pero ella, en su mayor parte, encaja en las previsiones del artículo 116 de la Constitución, en cuanto las materias a las que se contrae la función atribuida están claramente determinadas en la norma - **investigaciones por violación a las normas de marina mercante, por siniestros marítimos**, por violación a las normas de reserva de carga, **por contaminación del medio marino** y fluvial de su jurisdicción, por construcciones indebidas o no autorizadas en los bienes de uso público y terrenos sometidos a la jurisdicción de la Dirección General Marítima y Portuaria, e imposición de las sanciones correspondientes"* (destacado fuera de texto).

- 2.7. En este mismo sentido, pero en relación específica con la contaminación y a la necesidad de contar con conocimientos especializados y experiencia para lidiar con este tipo de asuntos, destacó también la importancia de que tales investigaciones fueran adelantadas en ejercicio de funciones jurisdiccionales por la Autoridad Marítima, que es la que en el país tiene el conocimiento **técnico y especializado** del caso. En la decisión que venimos comentado se estableció:

*"Debe tenerse en cuenta, además, que en varios convenios internacionales el Estado colombiano ha asumido la obligación de prevenir y reprimir la contaminación del medio marino.*

*A nivel mundial se tienen, por ejemplo, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación del Agua de Mar por Hidrocarburos, celebrado en 1969 y adicionado mediante protocolo suscrito en 1976; el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (Marpol), pactado en 1973 y adicionado mediante protocolo en 1978; y el Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, celebrado en 1974 y adicionado mediante protocolo en 1978.*

*A nivel regional pueden mencionarse el Convenio para la Protección del Medio Marino y Áreas Marinas Costeras del Pacífico Suroeste de 1981; el Acuerdo sobre la Cooperación Regional para el Combate contra la Contaminación Marina por Petróleo y otros Factores Nocivos en casos de Accidente, celebrado en 1981 y adicionado mediante protocolo de 1983; y el Convenio para la Protección y Ordenamiento del Medio Marino y Zona Costera del Gran Caribe de 1981, así como el protocolo de cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos, suscrito en 1983.*

**No podría Colombia cumplir estos convenios internacionales si no fuera por la atribución de competencias especiales en la materia a un organismo cuyas**

**actividades y experiencia le permiten fallar con mayor conocimiento de causa como es el caso de la Dirección General Marítima y Portuaria** (destacado fuera de texto).

- 2.8. En adición a lo expresado anteriormente, el Consejo de Estado también se pronunció sobre la función jurisdiccional que tiene la Autoridad Marítima, en el Concepto 1605 de 2004, al señalar que la Autoridad Marítima tiene el deber de declarar la responsabilidad civil de quien considere que es responsable del incidente. En efecto. El Consejo de estado manifestó:

*“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 solo 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.)**”* (destacado fuera de texto).

- 2.9. Así mismo, en auto de noviembre de 2007, el Consejo de Estado con ponencia del Consejero Camilo Arciniegas Andrade, al resolver una controversia respecto de la competencia de la jurisdicción contencioso administrativa para conocer de demandas de nulidad interpuestas contra las sentencias judiciales de la DIMAR, inequívocamente manifestó:

*“Esta Corporación en reiterados pronunciamientos ha precisado que cuando los funcionarios marítimos intervienen en la investigación tendiente a establecer la **responsabilidad en accidentes de naves o con artefactos marítimos, actúan como juez para determinar la autoría del hecho; es decir que no cumplen función administrativa, sino que dirimen una contención de carácter privado, definiendo la responsabilidad por el siniestro.***

*Los funcionarios marítimos de que se ha dado cuenta cuando intervienen en la investigación tendiente a establecer la responsabilidad en un accidente de naves y artefactos marítimos definen, como lo hace un juez y como lo hicieron ahora, a quién se le puede atribuir la autoría o si ésta es de varios o compartida. Entonces no cumple el administrador un cometido inherente a su función propia de prestar un servicio público o evacuar una necesidad de la comunidad, **sino que, como se ha dicho, dirime una contención de carácter privado imputando la responsabilidad del siniestro a quien correspondiera. En condiciones tales su que hacer es jurisdiccional.**”*<sup>4</sup> (Negrillas fuera del texto original).

- 2.10. Es claro entonces que en DIMAR se radica la verdadera jurisdicción para determinar las causas del accidente o siniestro marítimo y determinar la responsabilidad civil de los implicados, teniendo en cuenta además que es la entidad que goza de conocimientos técnicos y especializados en la materia.
- 2.11. De otro lado, se ha discutido si puede existir un conflicto de competencias en la materia, como por ejemplo con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), en los casos en que un evento de esta naturaleza produzca, por ejemplo contaminación o suponga una violación a normas ambientales. La Sala de Consulta y Servicio Civil del Honorable Consejo de Estado tuvo oportunidad de pronunciarse sobre este punto en auto 2013-00376 de 13 de agosto de 2013, al abordar el estudio del conflicto de competencias planteado entre la ANLA y DIMAR. En tal oportunidad -y de interés para el presente estudio- el Consejo de Estado señaló:

<sup>4</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Auto de 1 de noviembre de 2007, C.P., Camilo Arciniegas Andrade.

“...no solo se ratifica, en esta ocasión, el carácter judicial de la función y de las decisiones que adopta la Dimar cuando investiga los accidentes o siniestros marítimos, así como su distinción con la función administrativa en cabeza de la misma autoridad, consistente en investigar las violaciones a las normas que regulan las actividades marítimas y aplicar las sanciones que correspondan, sino que se obtienen las siguientes conclusiones, que resultan pertinentes para decidir sobre este presunto conflicto:

1. La contaminación marina y los eventos que amenacen causar grave contaminación marina, constituyen siniestros o accidentes marítimos.

(...)

5. En consecuencia, como resultado de tales investigaciones, la Dimar **debe proferir un fallo o sentencia**, en el cual: (i) **determine las causas del siniestro o accidente** que haya generado la contaminación marina o que haya amenazado con causar grave contaminación del mar; (ii) **establezca la culpabilidad y responsabilidad de las personas jurídicas y naturales involucradas**; (iii) **determine el avalúo de los daños o perjuicios que se hayan ocasionado, y** (iv) **condene al pago de la indemnización de perjuicios que corresponda, a favor de aquellos perjudicados que se hayan hecho parte en el proceso mediante reclamación o demanda**, en el supuesto, claro está, de que se encuentre demostrada la responsabilidad de algunos de los investigados” (destacado fuera de texto).

Más adelante en dicho auto se establece lo siguiente:

“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 en 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”.

2.12. No cabe entonces duda alguna:

- Que DIMAR ejerce funciones jurisdiccionales conferidas a ella por la ley para adelantar y fallar en forma exclusiva y excluyente las investigaciones por accidentes y siniestros marítimos, dado entre otras su alto nivel de especialidad.
- Que tales investigaciones deben adelantarse conforme a un procedimiento especial, previsto para el efecto en el Decreto Ley 2324 de 1984.
- Que en el marco de tales investigaciones, quienes consideren que han sufrido un daño o perjuicio derivado de un accidente o siniestro marítimo, deben solicitar su reparación acorde con los parámetros previstos en la ley.
- Que DIMAR en su fallo debe determinar las causas del siniestro, la responsabilidad civil de los implicados y, si es del caso, imponer las condenas que correspondan.
- Que la contaminación marítima -o los eventos que amenacen grave contaminación- constituyen un verdadero accidente o siniestro marítimo y que, por tanto, sin perjuicio de las competencias de otras entidades como la ANLA, le corresponde a DIMAR adelantar las investigaciones jurisdiccionales que involucren tal situación, determinar la responsabilidad de los implicados y condenar, si a ello hay lugar, a quien estime debe responder por los daños causados.

2.13. Mal puede entonces pretender ahora OCENSA -compañía que claramente sabe de la existencia de la investigación jurisdiccional por el siniestro marítimo de “contaminación” que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas- generar otra actuación judicial (con el desgaste que además conlleva para la administración de justicia del país), para ventilar un asunto que está siendo actualmente debatido



ante el juez natural de este tipo de causas, esto es, la Capitanía de Puerto de Coveñas, en aplicación de lo previsto en la materia en el Decreto Ley 2324 de 1984.

- 2.14. Lo anterior además hace evidente que la parte demandante pretende desconocer que en el escenario respectivo -esto es, la Capitanía de Puerto de Coveñas- su apoderada especial dentro del trámite manifestó en la primera audiencia celebrada el 24 de julio de 2014 (artículo 37 del Decreto 2324 de 1984), lo siguiente:

*“...quisiera aclarar que a raíz del incidente del 20 de julio las instalaciones de OCENSA si registraron daños y al igual a partir del incidente esta empresa ha venido dando aplicación al plan de contingencia para enfrentar y minimizar el impacto del derrame. En consecuencia los daños tanto los físicos ocurridos al puerto como los costos de las medidas de contingencia son fácilmente cuantificables pero a efectos de la caución que debe establecer el capitán de puerto, manifesté que la empresa no tiene reclamaciones económicas porque el incidente del 20 de julio obedeció a una fuerza mayor” (destacado fuera texto).*

Llamo la atención del Despacho en el sentido de que lo mencionado constituye una verdadera confesión de OCENSA, hoy demandante en el presente proceso por los mismos hechos, confesión en la que se dejó absolutamente claro, en el momento procesal respectivo y oportuno que la empresa no tenía pretensiones o reclamaciones de carácter económico derivadas del incidente, además, por cuanto la empresa consideró en su momento que el hecho se había presentado como consecuencia de “una fuerza mayor”.

Cabe anotar también que en el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, presentado por Ocensa dentro de la actuación jurisdiccional surtida ante la Capitanía de Puerto de Coveñas, que, se insiste, es el documento en el que de acuerdo con la ley procesal aplicable se debe reclamar cualquier perjuicio que se entienda haya sufrido la parte que lo aporta, Ocensa no presentó ni incluyó pretensión indemnizatoria alguna renunciando así a cualquier posibilidad de obtener reparación como consecuencia del siniestro.

En conclusión, salta a la vista que la parte actora pretende de un lado, desconocer el juez natural para determinar las causas, perjuicios y la condena a los responsables en un incidente de contaminación marítima como el que se presentó, catalogado por la ley como un verdadero siniestro marítimo, y de otro lado, reclamar supuestos perjuicios derivados de una contaminación que según ella misma no existió, con el objetivo de revivir una oportunidad procesal que en el trámite previsto en la ley ya precluyó.

En el presente es clara la configuración de la excepción previa de falta de jurisdicción y competencia en tanto el Tribunal Administrativo de Bolívar no es competente para determinar las causas ni para imponer eventuales condenas derivadas del siniestro marítimo ocurrido el día 20 de julio de 2014, pues dicha competencia, como ha quedado evidenciado, fue atribuida por la ley en forma exclusiva a la Autoridad Marítima.

### SOLICITUD

Se solicita entonces con fundamento en todo lo anterior al Honorable Tribunal Administrativo de Bolívar **DECLARAR** probada la excepción previa de falta de jurisdicción y competencia contenida en el numeral primero del artículo 100 del Código General del Proceso y dar por terminada la presente actuación.

### III. PLEITO PENDIENTE

Las razones y hechos en que se fundamenta la presente excepción son los siguientes:

El numeral octavo del artículo 100 del Código General del Proceso consagra también como excepción previa la existencia de un *"pleito pendiente entre las mismas partes y sobre el mismo asunto"*. Esta excepción tiene su razón de ser en evitar el múltiple juzgamiento de un mismo asunto, para así resguardar las garantías constitucionales que podrían verse vulneradas a causa de fallos contradictorios.

En cuanto a los requisitos exigidos para configurar la excepción, la Sección Tercera del Consejo de Estado, mediante auto del 16 de septiembre de 2004, exp. 25.057, M.P. María Elena Giraldo Gómez, tuvo oportunidad de señalar expresamente los requisitos desarrollados por la jurisprudencia para esta clase de excepciones, refiriendo en particular los siguientes:

- Que exista otro proceso en curso.
- Que las pretensiones sean idénticas.
- Que las partes sean las mismas.
- Que los procesos estén fundamentados en los mismos hechos.

En el caso que nos ocupa todos los requisitos están presentes. En efecto, lo anterior puede corroborarse si se tiene en cuenta lo siguiente:

- 3.1. Que exista otro proceso en curso. En el caso presente es evidente que existe una actuación procesal, investigación jurisdiccional en curso adelantada por la Autoridad Marítima - Capitanía de Puerto de Coveñas, reconocida por el demandante en su libelo de demanda, conforme consta en el auto de apertura de la investigación de 21 de julio de 2014 proferido por la Capitanía de Puerto de Coveñas, que se acompaña con el presente escrito.
- 3.2. Que las pretensiones sean idénticas. Es claro que las pretensiones indemnizatorias de Ocesa debían solicitarse en la investigación jurisdiccional que adelanta la Autoridad Marítima - Capitanía de Puerto de Coveñas, por ser el juez competente para ello. Así las cosas, este requisito debe ser entendido en el sentido de que la indemnización de perjuicios pretendida pudo haber sido solicitada en la actuación correspondiente pero no lo fue por expresa voluntad de Ocesa.

Debe quedar claro también que si bien Ocesa en la oportunidad procesal correspondiente no pidió la indemnización de perjuicios que ahora reclama, lo cierto es que era en tal ámbito procesal en el que tenía el deber de solicitarla, en virtud de lo establecido en el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984. Ocesa como se ha manifestado, renunció libremente a sus pretensiones indemnizatorias.

Ahora bien el Consejo de Estado ha reconocido que la excepción es procedente a pesar de que no hubiera pretensiones idénticas. En el auto de 17 de septiembre de 2018 el Consejo de Estado declaró probada la excepción de pleito pendiente aún cuando las pretensiones no fuesen idénticas, toda vez que, en el fondo, las partes, el objeto y la causa *petendi* eran las mismas y era clara la idoneidad de un mecanismo judicial respecto del otro. En tal oportunidad esa Alta Corte manifestó:

*"La Sala, encuentra que si bien los dos procesos existentes, son tramitados bajo diferentes medios de control, el primero (...) de nulidad y restablecimiento del derecho y el segundo (...) de reparación directa, de las pretensiones se puede inferir que el daño antijurídico sufrido por la sociedad demandante proviene de la misma fuente, esto es el proceso de importación de mercancías y posterior*

*proceso sancionatorio aduanero, y que se pretenden reparaciones complementarias, en el primero de nulidad el retrotraer los efectos de cumplimiento de la garantía y el archivo del proceso sancionatorio, y también la indemnización de perjuicios, para así volver a realizar la inspección y el correspondiente levante de la mercancía importada, que es la pretensión condenatoria dentro del proceso de reparación. De igual manera la Sala, observa que el mecanismo procesal idóneo, para obtener el levantamiento de la mercancía y la indemnización de perjuicios correspondiente al retardo de este dentro de los procesos administrativos aduaneros; es el medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho, y la parte demandante debió incluir las pretensiones de la reparación directa dentro del restablecimiento del derecho...<sup>5</sup>*

Por último, se recuerda que la única exigencia establecida en la ley en relación con la procedencia de la excepción previa de pleito pendiente, es que exista un pleito pendiente entre las partes y por los mismos hechos (numeral 8 del artículo 100 del Código General del Proceso).

- 3.3. Que las partes sean las mismas. Evidentemente este requisito también se cumple pues las partes son las mismas. En la actuación que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas fueron vinculadas tanto la demandante (Ocensa) como la demandada (Caribbsa) como partes. También es parte de dicha investigación el armador del Buque Tanque Eurochampion 2004, representado en cabeza del Capitán del mismo, en virtud de lo establecido en el artículo 1495 del Código de Comercio.

Con el fin de acreditar lo anterior, se presenta el escrito presentado por la apoderada especial del Oleoducto Central S.A. - OCENSA mediante el cual se hizo parte, así como el escrito presentado por Caribbean Worldwide Shipping Service Agency S.A.S. – Caribbsa.

- 3.4. Que los procesos estén fundamentados en los mismos hechos. Es claro que la presente demanda pretende afinar sus pretensiones indemnizatorias en los hechos ocurridos el 20 de julio de 2014, en los que se habría presentado una contaminación en la zona de Coveñas, durante la operación de cargue de hidrocarburos del buque tanque Eurochampion 2004 en la terminal marítima (TLU-2) de Ocensa. Así las cosas, resulta evidente que se cumple con el requisito respectivo.
- 3.5. Queda en evidencia entonces que lo que existe es la intención reprochable de la demandante de intentar iniciar una nueva acción por los mismos hechos, ante un juez, dicho sea de paso, que no es el llamado a conocer la disputa de acuerdo con las normas aplicables. Existiendo entonces un pleito pendiente entre las mismas partes, sobre los mismos hechos y con las mismas pretensiones, se presenta una razón adicional que permite sostener que la presente actuación no debe ser adelantada por el Tribunal Administrativo de Bolívar.

### SOLICITUD

Por todo lo anterior solicito **DECLARAR** probada la excepción previa pleito pendiente contenida en el numeral octavo del artículo 100 del Código General del Proceso y dar por terminado el proceso que nos ocupa.

<sup>5</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Auto de 17 de septiembre de 2018, C.P.: Jaime Orlando Santofimio Gamboa

**IV. PRUEBAS**

Solicito se tengan como pruebas de las excepciones propuestas los siguientes documentos:

- 4.1. Copia del auto de apertura de la investigación jurisdiccional que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas por el siniestro marítimo de contaminación, durante la maniobra de cargue del buque tanque Eurochampion 2004, fechado el 21 de julio de 2014, en donde consta el objeto del proceso y las personas vinculadas al mismo.
- 4.2. Copia del memorial que presentó Ocesa el día 30 de julio de 2014 a la Capitanía de Puerto de Coveñas en la investigación mencionada en el punto anterior, con sus anexos y con la respectiva traducción oficial de un documento de uno de tales anexos que se presentó en inglés, con el cual se pretende demostrar que Ocesa se hizo parte en el proceso ante la Autoridad Marítima. Así mismo, se acompañan copia de la constancia secretarial de 30 de julio de 2014 en donde consta que el escrito fue incorporado al expediente y el poder que otorgó la representante legal de Ocesa para dicha actuación.
- 4.3. Copia del memorial que presentó Caribbean Worldwide Shipping Service Agency S.A.S. el día 24 de julio de 2014 a la Capitanía de Puerto de Coveñas en la investigación mencionada, con el cual se pretende demostrar que el Caribbsa se hizo parte en el proceso ante la Autoridad Marítima. Así mismo, se acompaña copia de la constancia secretarial de 30 de julio de 2014 en donde consta que el escrito fue incorporado al expediente.
- 4.4. Certificación expedida por la Capitanía de Puerto de Coveñas el día 16 de julio de 2019, en relación con el estado en que se encuentra la investigación jurisdiccional que adelanta esa entidad por los hechos ocurridos el 20 de julio de 2014, con el cual se demuestra la existencia del proceso mencionado y su estado.

**V. FUNDAMENTOS DE DERECHO**

Artículo 175 y numeral 6 del artículo 180 del Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 100 y 101 del Código General del Proceso.

Decreto Ley 2324 de 1984.

**VI. ANEXOS**

Se anexan los siguientes documentos:

- 5.1. Copia del auto de apertura de la investigación jurisdiccional que adelanta la Capitanía de Puerto de Coveñas por el siniestro marítimo de contaminación, durante la maniobra de cargue del buque tanque Eurochampion 2004, fechado el 21 de julio de 2014.

363

- 5.2. Copia del memorial que presentó Ocesa el día 30 de julio de 2014 a la Capitanía de Puerto de Coveñas en la investigación mencionada en el punto anterior, con sus anexos y con la respectiva traducción oficial de un documento de uno de tales anexos que se presentó en inglés. Así mismo, se acompaña copia de la constancia secretarial de 30 de julio de 2014 en donde consta que el escrito fue incorporado al expediente.
- 5.3. Copia del memorial que presentó Caribbean Worldwide Shipping Service Agency S.A. el día 24 de julio de 2014 a la Capitanía de Puerto de Coveñas en la investigación mencionada.
- 5.4. Certificación expedida por la Capitanía de Puerto de Coveñas el día 12 de julio de 2019, en relación con el estado en que se encuentra la investigación jurisdiccional que adelanta esa entidad por los hechos ocurridos el 20 de julio de 2014.


#### **V. NOTIFICACIONES**

Mi representada recibe notificaciones a través de su representante legal o quien haga sus veces en la calle 25 No. 24A - 16, oficina 2301, Edificio Twins Bay, Cartagena.

La suscrita en calidad de apoderada judicial de la demandada recibe notificaciones en la carrera 9 No. 74 - 08, oficina 1003 de la ciudad de Bogotá o al correo electrónico [analucia@estradamesa.com](mailto:analucia@estradamesa.com).

El demandante podrá ser notificado en las direcciones aportadas en el libelo de la demanda.

De la señora magistrada, respetuosamente

  
**ANA LUCÍA ESTRADA MESA**  
C.C. No. 21'067.904  
T.P. No. 31.302 del C. S de la J.

P&IE2004X093

15  
365

Coveñas, Julio Veintiuno (21) de dos mil catorce (2014)

Teniendo en cuenta la comunicación suscrita por el señor Fernando Flechas Hernández, quien en calidad de Director de Responsabilidad Integral del Oleoducto Central S. A. OCENSA, comunica la novedad ocurrida el día 20 de julio/2014 aproximadamente a las 20:45 horas durante la maniobra de cargue del Buque Tanque EUROCHAMPION 2004 de bandera Liberiana, cuando al parecer se produjo la fuga de una parte del crudo que se encontraba dentro de las mangueras. Ésta Capitanía de Puerto en consecuencia y de conformidad con lo establecido en los artículos 25, 26, 27 y 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, ORDENA dar inicio de una investigación por **SINIESTRO MARÍTIMO - CONTAMINACIÓN** y con el propósito de establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos, determinar si hubo violación a las normas o reglamentos que rigen la Actividad Marítima se ordena la práctica de las siguientes pruebas:

1. Señálese el día veintitrés (23) de julio de dos mil catorce (2014) a las 08:00 horas, como fecha para llevar a cabo la primera audiencia pública.
2. Con base en el artículo 28 del Decreto Ley 2324 de 1984 para la presente investigación constitúyase TRIBUNAL DE CAPITANES el cual estará integrado por tres miembros con especialidades en: Oceanografía, Piloto Práctico y un Loading Master.
3. Ordénese al Tribunal de Capitanes, informar en la primera audiencia cuál es su estimativa sobre el avalúo de los datos, el que servirá de base para fijar las cauciones a que haya lugar.
4. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al capitán del Buque Tanque EUROCHAMPION 2004, señor KAPOOR YOUVRAJ. ✓
5. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al Primer Oficial del Buque Tanque EUROCHAMPION 2004, señor CHARANPAL SINGH. ✓
6. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al Segundo Oficial del Buque Tanque EUROCHAMPION 2004, señor MARAN SHANMUGASUNDARAM. ✓
7. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al director del terminal marítimo Oleoducto Central S. A. OCENSA. X
8. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al Inspector de Contaminación, señor CARLOS TOCA BELLO designado para BT EUROCHAMPION 2004. X
9. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al señor GABRIEL REINA Piloto Práctico BT EUROCHAMPION 2004. X
10. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al Representante Legal de la empresa de practicaje PILCAR. X
11. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al señor FABIAN IDELFONSO VIDAL ANAYA Loading Master designado para el cargue del BT EUROCHAMPION 2004. X
12. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al agente marítimo a bordo del BT EUROCHAMPION 2004. ✓

13. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al señor MIGUEL BECERRA Jefe Departamento de Operaciones marinas del terminal Oleoducto Central S. A. OCENSA.

14. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al señor JOSE SOTO Capitán del R/M CAPI DAHL.

15. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al capitán del remolcador CAREX.

16. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al representante legal de la empresa INTERTUG S.A. en calidad armador del R/M CAPI DAHL Y CAREX.

17. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública a los señores MIGUEL ENRIQUE ROZO TORRES inspector de contaminación a bordo de la TLU1 y al señor CARLOS JORGE DAHL Piloto Práctico BT NATICINA en TLU1.

18. Citar y escuchar en diligencia de audiencia pública al agente marítimo a bordo del BT EUROCHAMPION 2004.

19. Citar u escuchar en diligencia de audiencia pública al jefe de la estación de control de cargue del Terminal Marítimo Oleoducto Central S. A. OCENSA

20. Alléguese al proceso los boletines meteorológicos enviados por el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas CIOH, así como de la información relacionada con el estado del tiempo y pronóstico para Coveñas.

21. A fin haga parte dentro de la presente investigación alléguese copia del acta de visita, lista de tripulantes, particularidades del buque tanque, lista de puerto tocados, zarpe del puerto anterior, reporte de aguas de lastre, conocimiento de embarque y demás documentos entregados durante la inspección oficial practicada al arribo del tanquero al puerto.

22. Con el fin de que haga parte dentro del proceso, alléguese copia de la comunicación suscrita por el señor Fernando Flechas Hernández, quien en calidad de Director de Responsabilidad Integral del Oleoducto Central S. A. OCENSA.

23. Solicitar al Director del Terminal Marítimo Oleoducto Central S. A. OCENSA allegar al proceso los siguientes documentos:

- Fotocopia del libro de minuta de la maniobra.
- Fotocopia del Reglamento Técnico de Operaciones.
- Fotocopia del documento donde se establece el procedimiento de cargue.
- Fotocopia del documento donde se registró el procedimiento llevado a cabo en el cargue BT EUROCHAMPION 2004.

24. Solicitar a la agencia marítima CARIBBSA allegar los documentos relacionados a continuación para ser tenidos en cuenta como prueba:

- Fotocopia de la licencia de navegación del capitán, primer y segundo oficial.
- Fotocopia del libro de bitácora de puente.
- Fotocopia del libro bitácora de máquinas.
- Fotocopia del Certificado de seguro CLC.

25. Las partes o sujetos procesales y demás interesados deben presentar dentro de la primera audiencia, el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, en el cual se indique:

16  
366

- Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado.
- Lo que pretende demostrar dentro de la investigación, expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga.
- Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones.
- Los fundamentos de derecho que invoque.
- Las pruebas acompañadas que pretenda hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto.
- La dirección de oficina o habitación donde él o el representante o representantes recibirán notificaciones personales.
- La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables e interesados y los demás aspectos que considere pertinentes.

26. Siempre que los tripulantes hayan asistido a las respectivas diligencias, se les autorizará zarpe una vez se haya constituido la garantía suficiente, para responder por los eventuales daños, perjuicios, multas y costas del proceso ordenada en el artículo 72 del Decreto Ley 2324 de 1984, el monto será fijado en la primera audiencia pública.

27. La no comparecencia injustificada dará lugar a presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba por confesión, de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 38 del Decreto - Ley 2324 de 1984.

28. Notificar por estado conforme lo establece el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984.

29. Infórmese a la Dirección General Marítima de la apertura de la presente investigación.

30. Practíquense todas las diligencias y alléguese todos los demás documentos y pruebas pertinentes y conducentes para obtener el total esclarecimiento de los hechos.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Capitán de Fragata ANDRES MAURICIO ZAMBRANO GARCIA  
Capitán de Puerto de Coveñas

24 julio/2014

YOUVRAJ KAPOOR

Capitan BT Eurochampion  
2004

22268643

INDIA

Asdos Aníth González et.

Dirección General Marítima  
CAPITÁN DE PUERTO DE COVEÑAS

24 julio/2014

USF ELNITA GONZALEZ C

Apoderada tripulación BT Eurochampion 2004

3968/837

Bogotá

Asdos Aníth González et.



24 julio/2014  
Juan Diego Colonia OSPINA  
Comandante Terminal Maritimo (E)  
40262103  
Asoc. Anelli Gonzalez A.

24 julio/2014  
Joyce Elvira Quintero Andika  
Operador tecnico Ocenaz  
91079464  
Asoc. Anelli Gonzalez A.

24 julio/2014  
Juan Carlos Paredes Lopez  
Apaluzado judicial  
7779854  
Asoc. Anelli Gonzalez A.

24 julio/2014  
Jose Miguel Becerra Daza  
Jefe Operaciones Terminal Ocenaz  
7307310  
Asoc. Anelli Gonzalez A.

24 julio/2014  
Fabian Ildefonso Urdal Anacepi  
PROF. SR. OPS. MARINAS  
7104  
73135778  
Asoc. Anelli Gonzalez A.

24 julio/2014  
Francisco Manuel Lopez Diaz  
Oficial de punto PR  
75573517

24 julio/2014  
Jose Angel Soto Gomez  
Capitan PR Capicabot  
13484281  
Asoc. Anelli Gonzalez A.

24 julio/2014  
Jes Eduardo Castiblanco Wiesner  
Rep. Legal Interteg Ocenaz  
79133150  
Asoc. Anelli Gonzalez A.

24 julio/2014

Alvaro Enrique Beltrancost

Apoderado ppaal Agencia Caribbea

*[Signature]*

8270.305

Bozota

Asdos. Anelli Gonzalez et.

24 julio/2014

Gabriel Reina Corzo

Piloto Práctico Pilcar

*[Signature]*

cc. 9091621

Asdos. Anelli Gonzalez et.

24 julio/2014

Gabriel Enrique Reina TOU

Rep. Legal suplente Pilcar Hdr.

*[Signature]*

97545258

Bozota

Asdos. Anelli Gonzalez et.

25 julio/2014

CHARANPAL SINGH

Primer Oficial

22758152

INDIA

Asdos. Anelli Gonzalez et.

H  
367

24 julio/2014

Remberto Alfonso Osuna Zapata

Apoderado sustituto Agencia Caribbea

*[Signature]*

80822.283

Bozota

Asdos. Anelli Gonzalez et.

24 julio/2014

Elizabeth Roxana Salas Jimenez

Apoderada de Ocerisa

Elizabeth Salas Jimenez

41736405

Bozota

Asdos. Anelli Gonzalez et.

25 julio/2014

HARVINDER SINGH

Segundo Oficial

INDIA

F3121040

INDIA

Asdos. Anelli Gonzalez et.

RIZ Capi Dabily Kooos

Apoderado

*[Signature]*

19247345

Asdos. Anelli Gonzalez et.

B

369

Bogotá D.C., julio 23 de 2014

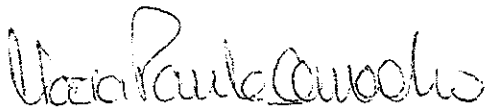
Señor Capitán de Fragata  
**ANDRÉS MAURICIO ZAMBRANO GARCÍA**  
Capitán de Puerto de Coveñas  
E. S. D.

REF: Poder Investigación por siniestro marítimo

**MARIA PAULA CAMACHO ROZO**, identificada como aparece al pie de mi firma, domiciliada en la ciudad de Bogotá D.C., actuando en mi calidad de Representante Legal de la sociedad Oleoducto Central S.A. Ocesa, conforme se acredita con el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, anexo, con toda atención manifiesto a Usted que confiero poder especial, amplio y suficiente a **ELIZABETH ROSANA SALAS JIMENEZ**, Abogada en ejercicio, identificada con la cédula de ciudadanía No. 41.736.405 de Bogotá y la tarjeta profesional No. 29.151 del Consejo Superior de la Judicatura, para que represente a Oleoducto Central S.A. Ocesa dentro de la investigación por siniestro marítimo - contaminación, por los hechos ocurridos el día 20 de julio de 2014 durante el cargue del B/T EUROCHAMPION 2004.

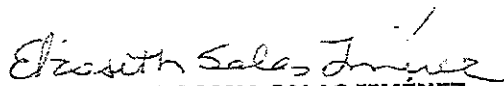
Mi Apoderada queda revestida de amplias facultades para notificarse del Auto de inicio de la investigación, asistir a las audiencias, presentar memoriales, solicitar pruebas, notificarse de las decisiones a que haya lugar, interponer los recursos de ley, transigir, conciliar, desistir, sustituir, reasumir y en general, para realizar todas las actividades tendientes al buen y fiel cumplimiento de su gestión.

Cordialmente,



**MARIA PAULA CAMACHO ROZO**  
C.C. 39.776.938 de Bogotá

Acepto el poder,



**ELIZABETH ROSANA SALAS JIMÉNEZ**  
C.C. No. 41.736.405 de Bogotá  
T.P. No. 29.151 del C.S.J.

**Elizabeth Salas Jiménez**  
**Abogada**

Coveñas, julio 30 de 2014

Señor Capitán de Fragata  
**ANDRES MAURICIO ZAMBRANO GARCIA**  
Capitán de Puerto de Coveñas  
Coveñas.

REF: Investigación por siniestro marítimo – Contaminación

Elizabeth Rosana Salas Jiménez, domiciliada en la ciudad de Bogotá D.C., de tránsito por esta ciudad, identificada con la cédula de ciudadanía No. 41.736.405 de Bogotá, Abogada en ejercicio con tarjeta profesional No. 29.151 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de apoderada especial de OLEODUCTO CENTRAL S.A. OCENSA conforme al poder otorgado por su Representante Legal, con toda atención me permito presentar el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, en los siguientes términos:

**HECHOS**

En horas de la noche del 20 de julio de 2014, debido a tormenta eléctrica en las inmediaciones del BT EUROCHAMPION 2004 que se encontraba amarrado a la monoboya TLU-2 en operaciones de cargue de crudo, se suspendió la operación de cargue.

En cuestión de minutos se presentaron de manera súbita e intempestiva, excesivos vientos que alcanzaron una velocidad de hasta 60 nudos por hora, situación que incrementó notablemente la tensión del cabo hawser que amarra el buque, produciendo la rotura del cabo.

No obstante todas las medidas preventivas y de seguridad adoptadas por Ocesa antes y durante la emergencia causada por estos factores climatológicos extremos, se produjo la fuga de una parte del crudo que se encontraba en las mangueras de cargue, que se ha calculado en 69 barriles.

Ocesa inició de manera inmediata las actividades encaminadas a la atención del incidente activando su plan de contingencia y realizó varias inspecciones al área en las cuales no se detectó la presencia de crudo.

Desde la ocurrencia del incidente Ocesa ha venido adelantando todas las acciones necesarias para la contención y limpieza de la mancha de crudo, notificó a las autoridades correspondientes y ha permanecido en constante comunicación y coordinación con estas en el marco del Plan Nacional de Contingencias. A la Capitanía de Puerto se han entregado los informes que dan cuenta de todas las actividades desplegadas para hacer frente al incidente.

Carrera 12 No. 93-78 Oficina 303 Tels.: 6232336 - 6232337 Fax: 623 2338  
E-mail: [elizabeth.salas.jimenez@gmail.com](mailto:elizabeth.salas.jimenez@gmail.com)  
Bogotá, D.C. – Colombia

19

370

304

20

**Elizabeth Salas Jiménez**  
**Abogada**

El día 24 de julio se reiniciaron las actividades de cargue de crudo en la monoboya TLU-2.

Con base en la protesta presentada por Ocesa, mediante auto del 21 de julio de 2014 la Capitanía de Puerto de Coveñas ordenó abrir investigación con el fin de esclarecer los hechos que rodearon el siniestro y determinar responsabilidades y citó a primera Audiencia para el día 23 de julio, que fue aplazada y tuvo inicio a partir del 24 de julio, habiéndome notificado del auto de inicio de investigación durante la misma.

**PRETENSIONES**

En la presente investigación pretendemos demostrar:

- (1) Que la causa del incidente se debió a un fenómeno temporal extraordinario, súbito e intempestivo.
- (2) Que Ocesa actuó de manera diligente ordenando las medidas de seguridad correspondientes.
- (3) Que Ocesa actuó con diligencia, ordenó las medidas previas, concurrentes y posteriores a la situación de emergencia.
- (4) Que todas las acciones adelantadas en desarrollo del Plan de Contingencia de la empresa tuvieron un resultado eficaz y útil.
- (5) Que no se desconocieron normas o reglamentos que rigen las actividades marítimas.

**FUNDAMENTOS DE DERECHO**

Invoco como tales el Decreto Ley 2324 de 1984, el Código Civil, el Código de Procedimiento Civil, el Código General del Proceso y el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**PRUEBAS**

En adición a las pruebas decretadas por la Capitanía de Puerto en el Auto de inicio de investigación, solicito se ordenen las siguientes:

Documentales:

- a) Los informes presentados a la Capitanía de Puerto que dan cuenta de todas las acciones desplegadas por Ocesa para hacer frente al derrame de crudo y las labores de contención y limpieza, los cuales solicito se anexen a la presente investigación.
- b) Los extractos de las publicaciones de prensa del Meridiano de Sucre del 21 de julio y del Heraldo del 22 de julio, que informaron sobre los "vientos huracanados" que se presentaron

Carrera 12 No. 93-78 Oficina 303 Tels.: 6232336 - 6232337 Fax: 623 2338  
E-mail: [elizabeth.salas.jimenez@gmail.com](mailto:elizabeth.salas.jimenez@gmail.com)  
Bogotá, D.C. - Colombia

305

21  
372

**Elizabeth Salas Jiménez**  
**Abogada**

en las horas de la noche del domingo 20 de julio y que afectaron los municipios de Coveñas y Tolú, entre otros, los cuales se aportan.

- c) El informe de Inspectorate sobre la cantidad del crudo derramado, el cual se aporta.

Declaraciones:

Solicito se ordenen las siguientes:

d) Se cite a declaración a Ricardo Izquierdo, domiciliado en la ciudad de Cartagena, quien rendirá testimonio en relación con el funcionamiento de la monoboya y sus sistemas conexos.

e) Se cite a declaración a Diana Rueda, domiciliada en la ciudad de Bogotá, quien rendirá testimonio sobre el comportamiento hidráulico del crudo dentro de los sistemas de transporte y cargue.

Me reservo el derecho de solicitar, de manera verbal o escrita, las pruebas adicionales que se consideren necesarias para la debida defensa de mi representada.

**ANEXOS**

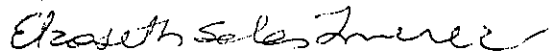
Acompaño los documentos de que tratan los literales b) y c) de las pruebas.

**NOTIFICACIONES**

OCENSA recibirá notificaciones en la Carrera 11 No. 84-09 Piso 8 Edificio Amadeus de la ciudad de Bogotá, PBX 3250200.

La suscrita Apoderada las atenderá en la Secretaría de la Capitanía de Puerto o en su oficina ubicada en la Carrera 12 No. 93-78 Of. 303 de la ciudad de Bogotá; teléfonos 6232336 - 6232337 fax 6232338; celular 3153058054; correo electrónico [elizabeth.salas.jimenez@gmail.com](mailto:elizabeth.salas.jimenez@gmail.com)

Del señor Capitán de Puerto respetuosamente,



**Elizabeth Rosana Salas Jiménez**

C.C. 41.736.405 de Bogotá

T.P. 29.151 del C.S.J.

Carrera 12 No. 93-78 Oficina 303 Tels.: 6232336 - 6232337 Fax: 623 2338  
E-mail: [elizabeth.salas.jimenez@gmail.com](mailto:elizabeth.salas.jimenez@gmail.com)  
Bogotá, D.C. - Colombia

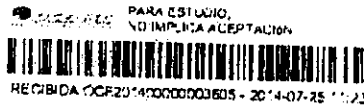
306







"Integridad, Confiabilidad y Confidencialidad  
base de nuestro servicio"



375

**INSPECTORATE**

# Informe BT EUROCHAMPION 2004 K-985

Informe presentado a:  
Ingeniero Cornelio Toledo O.  
Coordinador Contratos

Lugar donde se ejecutaron los trabajos:  
Terminal Ocesa  
Coveñas (Sucre)

Informe elaborado por: Johnny Mendivil Sarmiento  
Oscar Trujillo Ruiz  
Raul Jimenez Ciro

*Handwritten signature/initials*

PBX (+57 5) 366 9450 Fax (+57 5) 366 9494  
[www.inspectorate.com](http://www.inspectorate.com)

210

"Integridad, Confiabilidad y Confidencialidad  
base de nuestro servicio"



**INSPECTORATE**

## INDICE

1. Introducción
2. Desarrollo
3. Conclusión
4. Recomendaciones
5. Anexos



INSPECTORATE

25  
376

## 1. Introducción

### Breve descripción de la nominación

El día 19 de Julio de 2014 se recibe autorización de cargue del buque tanque EUROCHAMPION 2004, por la mono boya TLU-2 con Crudo Castilla, en la terminal Coveñas-Ocensa, referencia de cargue K-985 y un volumen nominado de 1 000 000 de barriles:

B/L 1

CONSIGNATARIO: BP OIL SUPPLY, A DIVISION OF BP PRODUCTS NORTH AMERICA INC.

CONSIGNADOR: PACIFIC STRATUS ENERGY COLOMBIA CORP

CANTIDAD: 220.000 BBLS NSV

B/L 2

CONSIGNATARIO: BP OIL SUPPLY, A DIVISION OF BP PRODUCTS NORTH AMERICA INC.

CONSIGNADOR: META PETROLEUM CORP

CANTIDAD: 780.000 BBLS NSV (BALANCE TOTAL DE LA CARGA)

INSPECTOR INDEPENDIENTE: CAMIN CARGO CONTROL

AGENTE MARITIMO: CARIBBSA S.A.

### Localización geográfica

Mono boya TLU-2 – Terminal Coveñas-Ocensa- Municipio Coveñas (Sucre).

### Descripción del Proceso

En el reporte TIME LOG del certificado emitido por el inspector de la terminal a bordo del buque tanque EUROCHAMPION 2004, se encuentra una descripción del proceso de cargue (Anexo 1).

311

"Integridad, Confiabilidad y Confidencialidad  
base de nuestro servicio"



**INSPECTORATE**

Este cargue fue suspendido por condiciones climáticas adversas que originaron una parada de emergencia, y luego de esta, se presentó la rotura del cabo HAWSER y las dos mangueras que se encontraban en la operación, produciéndose una pérdida de producto.

## 2. Desarrollo

Para estimar la máxima pérdida que se produjo por la parada de emergencia del proceso de cargue del buque tanque EUROCHAMPION 2004, K-985; se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones:

- 1- El volumen de llenado total de la línea TLU-2, desde el patín de medición 38000 hasta el punto de conexión con el buque tanque es de aproximadamente 66000 bbls, según información proporcionada por OCENSA.
- 2- El volumen de llenado de las dos mangueras (*strings* 1 y 3) en operación durante el evento es 739 bbls, desde la mono boya TLU-2 hasta el punto de conexión con el buque tanque, según información proporcionada por OCENSA.
- 3- Teniendo en cuenta que la pérdida se produce en el sector de la mono boya y el punto de conexión con el buque tanque; la determinación de la pérdida se centra en los volúmenes manejados en este sector.
- 4- Adicionalmente, el empaque de línea (patín 38000 hasta la mono boya TLU-2) registrado para el cargue siguiente (BT- SIFA, K986/VH296). Fue de 123 bbls, cifra que se encuentra dentro de los valores históricos.
- 5- El *string* 2, se encuentra en mantenimiento y empacada con agua, según información proporcionada por OCENSA.
- 6- El aseguramiento, recolección y drenados del sector; está a cargo del personal de contingencia.
- 7- La recolección del producto se realizó en el bongo "ARC CASA".
- 8- Según información suministrada por OCENSA, los volúmenes iniciales en el bongo "ARC CASA" se encuentran ubicados en el tanque No. 9.
- 9- Para el cálculo de los volúmenes se emplearon documentos suministrados por OCENSA (Anexo- 2), las mediciones y cálculos fueron realizados por el personal de Inspectorate Colombia LTDA (Anexo- 3 y 4).



INSPECTORATE

26  
377

### 3. Conclusión.

Con base en las consideraciones del punto anterior, se estima la pérdida de la siguiente forma:

1. Liquidación final del volumen medido en el bongo "ARC CASA". (Anexo- 3).
2. Balance del sector afectado (volumen total de los *strings* 1 y 3, y el volumen medido en el bongo "ARC CASA"). (Anexo- 4)

### 4. Recomendaciones:

1. Llevar registro de las actividades en un libro de bitácora.
2. Realizar aforo certificado de la barcaza asignada para contingencia.

### 5. Anexos

Anexo N°1.	Registro hoja de tiempos (Time log)
Anexo N°2.	Documentos "ARC CASA"
Anexo N°3.	Liquidación volumen barcaza "ARC CASA"
Anexo N°4.	Balance sector afectado

3/2

ANEXO No. 1



TIME LOG

INSPECTORATE

LOADING TIME SHEET

JOB No. 0204-04-6-07BT06

VESSEL	<b>EUROCHAMPION 2004</b>	CARGO	CASTILLA C.O	DATE	2014/07/22
TERMINAL/PORT	OFFSHORE PETROLEUM, TLU-2, COVEÑAS				
CLIENT(S) REF.	SHIPMENT. K-985				

MONTH	DATE	TIME	COMMENTS
JULY	19	21:00	Vessel Arrived at coveñas ( PILOT STATION )
JULY	19	22:00	Vessel Anchored , Waiting Instructions
JULY	19	21:36	Free pratique granted by port Authorities
JULY	20	12:24	Anchor Aweigh
JULY	20	13:06	Pilot on board
JULY	20	13:06	Surveyor on board
JULY	20	14:24	Pick up rope secured
JULY	20	14:30	All made fast at TLU # 2
JULY	20	15:48	Loading hose connected (2x16")
JULY	20	15:00	Cargo tanks Inspected, ( O.B.Q )
JULY	20	15:30	Key meeting completed
JULY	20	15:54	Commenced loading
JULY	20	20:48	Suspended Loading, Shore Request
JULY	20	20:53	Loading hose disconnected
JULY	22	11:48	Surveyor on board
JULY	22	13:00	Ullages , temperatures. water cut , samples taken
JULY	22	13:18	Calculation ready
JULY	22	14:12	Recheck Ullage
JULY	22	14:30	Inspectorate documents ready
JULY	22	14:36	Documents received
JULY	20	00:01	N.O.R. Tendered by Master Vessel
JULY	20	14:30	N.O.R. Accepted by TERMINAL representative

REMARKS  
 JULY 20th AT 20:48 Suspended loading, shore request Due to bad Weather, High winds Speed (60 KNTS), ThunderStorm And Heavy Rain ( Broken Hawsers and hoses )

VESSEL / TERMINAL REPRESENTATIVE	
SIGNATURE	
PRINT NAME	CHARANPAL SINGH
POSITION	CHIEF OFFICER

FOR INSPECTORATE:

JOSE MARTINEZ FERNANDO DAVILA

DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA  
CAPITANIA DE PUERTO DE CARTAGENA

CARTAGENA, Septiembre 20 de 1990

ANEXO 1: Rutina de Arqueo Bote "ARC CASA"

AL : Sr. Capitán de Navío (R)  
CAPITAN DE PUERTO DE CARTAGENA  
Ciudad.

I. CARACTERISTICAS FUNDAMENTALES

ESLORA : 33,40 metros  
MANGA : 9,10 metros  
PUNTAL : 2,50 metros  
CALADO MAXIMO : 1,68 metros

II. CALCULO VOLUMEN BODEGAS

MEDIDAS : L = 4,8 metros  
E = 9,0 metros  
P = 2,5 metros  
  
VOLUMEN = L x E x P  
VOLUMEN = 4,8 x 9,0 x 2,5  
TONELAJE DE REGISTRO = 108/2.832  
TONELEJE DE REGISTRO = 38,14 toneladas  
CUATRO BODEGAS = 38,14 x 4 = 152,5 toneladas  
TRN = 152,5 toneladas

III. CALCULO VOLUMEN RELOJERAS (EXCENCIONES)

ANEXO No. 2

a) Cálculo del Volumen (1)

Es un volumen regular con las siguientes medidas:

L = 2,40 metros  
P = 2,50 metros  
E = 9,00 metros

$$V = 2,40 \times 2,50 \times 9,00 = 54,00 \text{ M}^3$$

$$V1 = 54 \text{ M}^3$$

b) Cálculo del Volumen (2)

Es un volumen no regular con las siguientes dimensiones.  
Empleando la siguiente fórmula:

$$V = (I \times E \times ((P1+P2)/2))$$

V (Volumen)  
I (Intervalo)  
E (Esloza)  
P1 a P5 (Puntales)

L = 4,60 metros  
E = 9,00 metros  
I = 1,10 metros

P1 = 2,50 metros  
P2 = 2,20 metros  
P3 = 1,65 metros  
P4 = 1,05 metros  
P5 = 0,80 metros

$$Va = (2,5+2,2)/2 \times 1,10 \times 9,0 = 23,26 \text{ M}^3$$

$$Vb = (2,2+1,65)/2 \times 1,10 \times 9,0 = 19,05 \text{ M}^3$$

$$Vc = (1,65+1,05)/2 \times 1,10 \times 9,0 = 13,30 \text{ M}^3$$

$$Vd = (1,05+0,80)/2 \times 1,10 \times 9,0 = 8,75 \text{ M}^3$$

$$V2 = Va + Vb + Vc + Vd$$

$$V2 = 64,43 \text{ M}^3$$

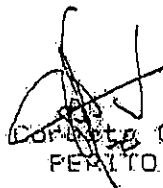
$$\text{Volumen Relojeras} = V1 + V2$$

$$= (54 + 64,43) \text{ M}^3$$



Volumen Relojeras = 118.4 M3  
Tonelaje de Registro = 118.4 / 2,832  
Tonelaje de Registro = 41.8 toneladas  
Das Relojeras = 83,6 toneladas  
TEB = Bodegas + Relojeras  
= 152.5 + 83.6  
TEB = 236 toneladas

Atentamente.

  
Capitán de Corbeta GUSTAVO A. TOLEDO P.  
PERITO NAVAL



ANEXO No. 3

INSPECTORATE

VESSEL ULLAGE / SOUNDING / AND CAPACITY REPORT

BARGE		ARC CASA		CARGO		CASTILLA CO		JOB No.		N/A		
TERMINAL/PORT		ANCHORED AREA, COVENAS		CLIENT(S)		REF. N/A		DATE		2013/07/24		
BEFORE		<input type="checkbox"/> AFTER		OVERBOARD (P)				SEA CHESTS (P)				
LOAD		<input checked="" type="checkbox"/> DISCHARGE		SEA VALVE SEAL NUMBERS:				SEA CHEST (P)				
LIGHTER		<input type="checkbox"/> TO:		FROM: N/A								
TANK NO	GAUGE (METER)	TRIMLIST CORR. GAUGE	TOTAL OBSERVED VOLUME	FREE WATER IN/NULL	VOLUME	GROSS OBSERVED VOLUME	TEMP. (F/C)	A.P.I. @ 60°F	VOLUME CORR. FACTOR	GROSS STANDARD VOLUME AT 60°F		
5	0,490	N/A	133,00									
7	0,260	N/A	71,00									
10	1,620	N/A	440,00									
11	0,095	N/A	26,00									
9	0,15	N/A	41,00									
2	0,68											
3	1,98											
4	0,58											
6	1,88											
12	0,48											
REMARK : 711										LESS O.B.Q	41	
LOS TANQUES 2, 3, 4, 6 Y 12 CONTIENEN AGUA										T.O.V. LOADED		670
EL VOLUMEN INICIAL FUE DE 41 BBLs ENCONTRADOS EN EL TK-9, SEGÚN INFORMACION SUMINISTRADA POR OCENSA												
COMMENT:												
GROSS STANDARD VOLUME (BBLs)			N/A	LONG TONS		N/A	VESSEL/TERMINAL REPRESENTATIVE					
PLUS, FREE WATER (BBLs)			N/A	METRIC TONS		N/A	SIGNATURE					
TOTAL CALCULATED VOLUME (BBLs)			N/A	SHORT TONS		N/A	PORT- STBD.					
LESS, GROSS STANDARD VOLUME (OBQ)			N/A	FORWARD DRAFT		N/A	PRINT NAME		JANUARIO BARBOSA			
TOTAL RECEIVED VOLUME (T.R.V)			N/A	AFT DRAFT		N/A	POSITION		GERENTE TERMINAL COVENAS			
API GRAVITY			N/A	LIST		N/A						
WEIGHT CONVERSION ( long tons )			N/A			N/A						

FOR INSPECTORATE:

RAUL JIMENEZ CIRO



29  
380

BALANCE

INSPECTORATE

JOB No.	N/A
---------	-----

VESSEL	ARC CASA	CARGO	CASTILLA C.O	DATE	2014/07/24
TERMINAL/PORT	ANCHORAGE AREA, COVENAS				
CLIENTS(S) REF.	N/A				

BALANCE	VOLUMEN
STRING 1 Y 3	739 BBLS
CASA	670 BBLS
VOLUMEN ESTIMADO DE PERDIDA	69 BBLS

NOTE:

REMARKS:

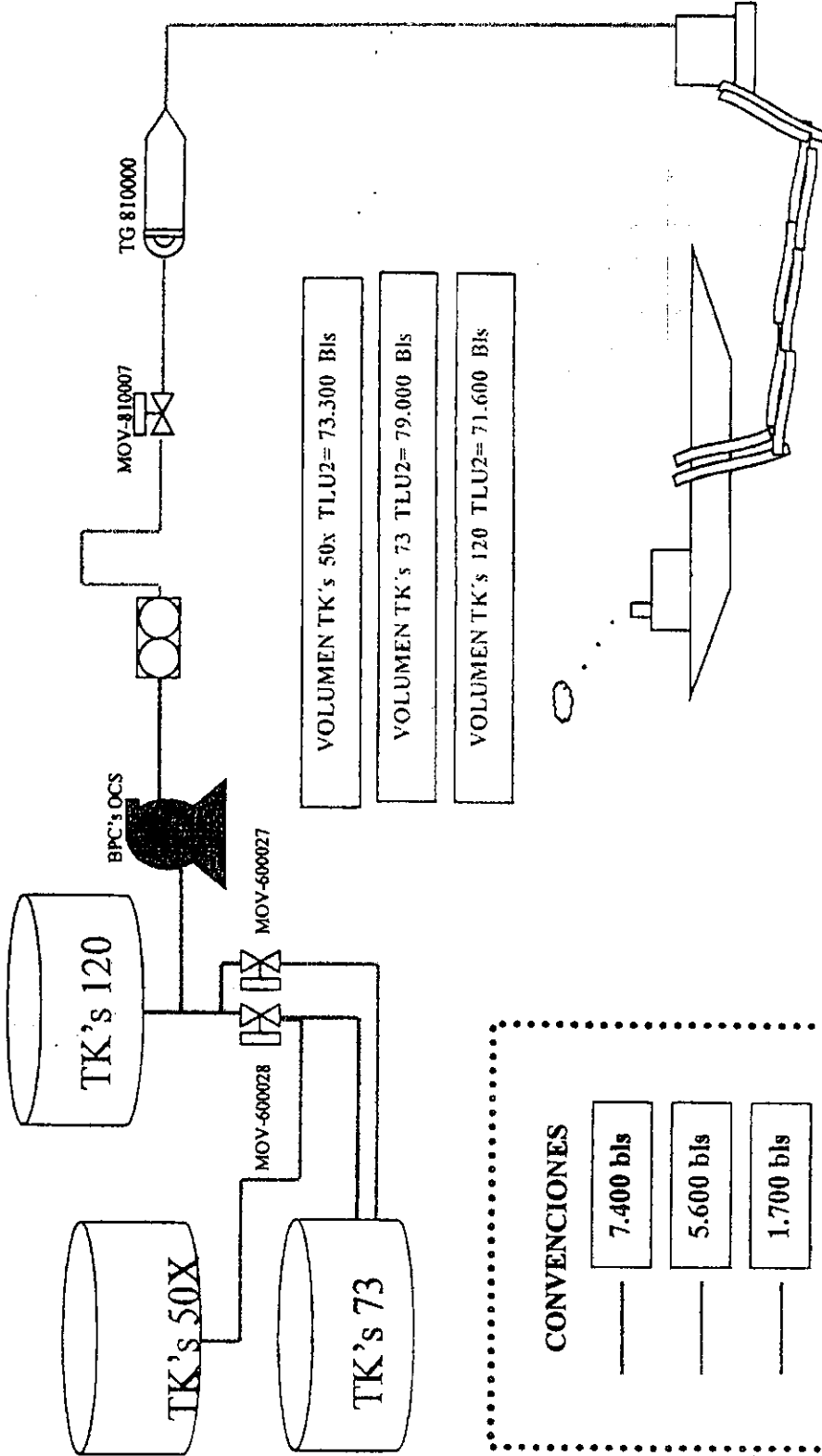
*Oscar Trujillo Ruiz*

OSCAR TRUJILLO RUIZ

SUPERVISOR OPERACIONES INSPECTORATE

315

# EMPAQUE LÍNEA TLU2



## CONVENCIONES

—	7.400 bls
—	5.600 bls
—	1.700 bls
—	66.000 bls



**D. KORONAKIS S.A.**

30  
381

**CERTIFICATE No**  
**CUSTOMER'S ORDER No:**

**INVOICE NO :**  
**SHIPPING MARKS : DK**

**CERTIFICATE OF TEST AND EXAMINATION  
OF SYNTHETIC FIBER ROPES**

**Customer:**

We hereby certify that the rope as listed below supplied to your firm has been manufactured in order to meet the ISO 9554/2000 EN 696 ISO 2307 (Annex B) standards.  
All ropes are been inspected visually during the manufacturing process and before delivery. Sampling tests are being carried out according to the company's quality system that is in force.

**F. SERIAL No**

<b>TYPE/ COLOUR</b>	<b>: KAPA NEEMA PLUS</b>
<b>DESCRIPTION</b>	<b>: ULTRA HIGH MODULUS POLYETHYLENE FIBER ROPE DYNEEMA SK75 CORE WITH ROBUST JACKET .</b>
<b>UV PROTECTION</b>	<b>: YES</b>
<b>CIRC./ DIAMETER</b>	<b>: 6 "/ 48 MM</b>
<b>LENGTH- PICES</b>	<b>: 185 MTRS / 1 COIL</b>
<b>MIN. BREAKING LOAD</b>	<b>: 179 TONS</b>
<b>EXTRA WORK - FITTINGS</b>	<b>: WITH EYES SPLICED AT BOTH ENDS.</b>

(1) Appropriate tests are carried out on the following machines:

150 ton 30 meter test bench, calibration certificate KE 12193 of 18/02/2009 - LLOYD'S cert of MD 00/0359/0012/8 issued on 27 July 2009, valid until 07 February 2012  
500 ton 40 meters test bench, calibration certificate KE 12120 of 16/02/2009 - LLOYD'S cert of MD 00/0359/0012/8 issued on 27 July 2009, valid until 07 February 2012

(2) All tensile, ratings mentioned here in are approximate average based on new rope tested under laboratory conditions.

(3) All examinations and tests were carried out by competent personnel and are certified as correct.

**THE MANUFACTURERS**

**D. KORONAKIS SA**

**PIRAEUS, 16 . 02 . 2011**

MANUFACTURERS OF WIRE - SYNTHETIC AND COMBINATION ROPES - STOCKISTS OF ANCHORS - ANCHOR CHAINS - CARGO GEAR - ACCESSORIES



Main Offices & Stocks:  
56, Gravias Str. 185-45 Piraeus - Greece  
Plant - Factory: Eleonas 32200 Thiva, GR

Telephone: +30 210 4680600  
Fax: +30 210 4615211, +30 210 4612548  
E-mail: koronakis@koronakis.gr www.koronakis.gr

316

## 1. OBJETIVO GENERAL

Las presentes especificaciones técnicas describen las obligaciones, condiciones, características y contenidos que deberá cumplir el contratista que resulte seleccionado para efectuar los servicios de "APOYO A LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO COSTA AFUERA DEL TERMINAL OCENSA EN COVENAS."

## 2. ALCANCE

Los servicios objeto de la presente contratación deberá ejecutarse de manera continua durante las 24 horas del día, los 365 días al año.

Dentro del alcance y obligaciones del Contratista se deben considerar las actividades que se mencionan a continuación, bajo su exclusividad y riesgo, entendiéndose que la enunciación no es exhaustiva ni constituye limitación de las obligaciones del Contratista, quien se obliga a ejecutar la totalidad de las actividades para garantizar el completo y correcto servicio objeto de estas especificaciones técnicas:

### 2.1 APOYO A LA OPERACIÓN DEL AMARRE, CARGUE, DESCAMARRE DE LOS BUQUES TANQUES EN EL TERMINAL DE COVENAS

Ver Anexo 1.1 (Descripción general apoyo a la operación)

### 2.2 APOYO EN EL MANTENIMIENTO MAYOR A LA TLU2:

EL CONTRATISTA deberá realizar apoyo a las labores de mantenimiento mayor como plataforma de trabajo y usando, de ser necesario, los equipos de la nave (compresores, bombas, etc.) a la TLU2. El mantenimiento se llevará a cabo en el área de la TLU2 y deberá ejecutar entre otras las siguientes actividades:

Para el Remolcador de Maniobra:

- Apoyo al personal de buceo.
- El correcto posicionamiento del Remolcador de Maniobra durante la ejecución del mantenimiento.
- Verificar la continuidad y el correcto funcionamiento de todos los equipos y maquinaria del remolcador, a fin de garantizar a OCENSA una operación segura y eficiente.
- Garantizar el embarque seguro de los componentes del sistema a bordo del remolcador, bajo la coordinación y supervisión del capitán y primer oficial del Remolcador.
- En caso de ser requerido prestar apoyo de remolque de equipos o artefactos desde cualquier punto de la costa caribe hasta el Golfo de Morrosquillo.

Para la Embarcación menor:

- Apoyo en caso de algún requerimiento específico.
- Queda stand by en el área de TLU2 para atención de emergencias en caso de alguna contingencia.
- Cualquier actividad demandada del mantenimiento y según instrucciones OCENSA.

Para el Bote de Pasajeros:

- Movimientos del personal técnico y operativo, desde y hacia la TLU2 y/o desde el muelle de ECOPETROL.
- Movimientos de herramientas, equipos y materiales.
- Mantenerse en stand by para atención de emergencias en caso de alguna contingencia.

### 2.3 APOYO EN EL MANTENIMIENTO RUTINARIO A LA TLU2:

EL CONTRATISTA deberá apoyar al personal de mantenimiento para realizar las labores de mantenimiento menor a la TLU2, con todo las embarcaciones y personal asignado para la prestación del servicio contratado.

### 2.4 ABERTURA Y CIERRE DE LAS VALVULAS DE 20" DEL MANIFOLD DE LA

EL CONTRATISTA deberá realizar esta actividad cada vez que haya cargue con apoyo de la Embarcación menor. Una de las personas abordo será designada por el capitán de esta para prestar el apoyo necesario en el momento del requerimiento de la apertura o cierre de las válvulas. Este movimiento será solicitado por el representante de EL CONTRATISTA durante la operación y se hará mínimo dos veces por cargue. El número máximo de la operación de estas dependerá si existe mal tiempo situaciones que haya la necesidad de parar operación con cierre de válvulas de la monoboya como desplazamiento de línea, cambios de crudo en la línea submarina.

La persona designada deberá contar con EPP básicos como casco con barbuquejo, gafas de seguridad, overol manga larga, botas de seguridad con puntera, guantes de carnaza, chaleco salvavidas auto-inflable al sumergirse con dos compartimientos separados, provisto de un dispositivo que permita inflarlo a mano con un solo movimiento y soplando, además tener radio de comunicaciones VHF aprobado para trabajos en áreas clasificadas Clase I Div 1 y 2, linterna explosion proof.

### 2.5 OTRAS ACTIVIDADES:

El remolcador de maniobra deberá tener la capacidad de alojar cuatro (4) buzos al igual que una cámara hiperbárica de carácter semipermanente en la cubierta.

EL CONTRATISTA deberá apoyar actividades de remolque que se susciten por el requerimiento de la operación o del mantenimiento sin que esto llegue a causar costos extras.

Eventualmente se requieren desplazamientos a puertos vecinos para el transporte de repuestos e insumos, actividad que EL CONTRATISTA deberá realizar sin extracostos.

### 2.6 ATENCIÓN A EMERGENCIAS:

Las embarcaciones deberán estar capacitadas y prestas a la atención de emergencias para la contención, recolección de derrames de hidrocarburos e incendio bajo el control de la COMPANIA y con sujeción a las normas nacionales y estándares internacionales y todas aquellas que sean requeridas por la ley de acuerdo con el Plan Nacional de Contingencia.

Los remolcadores podrían ser requeridos por las autoridades para asistir a las naves en emergencia, para ser remolcadas con el fin de salvar vidas o prevenir desastres.

Igualmente podrán ser requeridos para el remolque de los tanqueros que durante su operación queden sin máquinas y deban ser llevados al área de fondeo.

Para el desarrollo de cada una de las actividades descritas en los numerales del 2.1 al 2.6 EL CONTRATISTA deberá dar cumplimiento a:

- Garantizar la prestación de turnos de acuerdo con la Legislación Laboral Vigente, a fin de no poner en riesgo la integridad del personal y equipos involucrados en la operación.
- Asegurar que el personal (tripulación) cumpla con los estándares de HSE contractuales y los estipulados para el mantenimiento.

### 3. COMBUSTIBLE

LA COMPANIA suministrará el combustible para la operación de las embarcaciones. EL CONTRATISTA hará sus mejores esfuerzos para hacer un uso razonable y deberá cuidar de él de la misma forma en que lo haría si fuese de su propiedad. Por lo cual se espera que cuente con los tanques debidamente aforados y que cuente con los equipos de medición de acuerdo con las normas internacionales.

Durante la ejecución del contrato, se establecerán las medidas de control y seguimiento al consumo así como las coordinaciones necesarias para el suministro.

### 4. LUGAR DE EJECUCIÓN

Las actividades objetos de este contrato se ejecutarán en el Golfo de Morrosquillo principalmente, pudiéndose ocasionalmente requerir desplazamientos a puertos de la costa atlántica colombiana. Debido a la actividad objeto de este contrato, EL CONTRATISTA deberá asegurar que su personal y sus embarcaciones estará disponible las 24 horas del día todos los días del año sin que este cumplimiento cause violación en las horas de trabajo del personal según legislación laboral nacional.

### 5. ENTREGABLES

EL CONTRATISTA se obliga a presentar los siguientes documentos al administrador del contrato como parte de gestión en el desarrollo del alcance del presente contrato:

- a. Los reportes de que trata el Anexo 1.2 Requerimientos HSE.
- b. Relación mensual de los consumos de combustible de cada una de las embarcaciones con sus respectivos movimientos operativos realizados.
- c. Previo al inicio del siguiente mes, el cuadro de turnos para dicho período de todo el personal por cada mes y solicitar con 48 horas de anticipación el ingreso al muelle. Hojas de vida del personal de las embarcaciones, licencias y cuadro donde se denote claramente el cargo que ocupa en la embarcación respectiva y sus actualizaciones donde sea necesario.
- d. Plan de acción de cierre de las novedades resultantes de la inspección técnica según la directriz de mantenimiento. Adicionalmente el contratista en reunión mensual planeada con el administrador, mostrará avances y seguimiento oportuno a estos reportes con sus indicadores de cumplimiento.
- e. El resultado del seguimiento mensual de certificaciones respectivas de las embarcaciones según cumplimiento de certificaciones Nacionales e Internacionales y las Inspección Técnica de Embarcaciones. Ver Anexo 1.3 Seguimiento Mensual Certificaciones y 1.4 Inspección Técnica de Embarcaciones.



- f. El resultado del seguimiento mensual de licencias y certificaciones del personal exigido para los servicios contratados. Ver Anexo 1.3 – A.

## **6. EQUIPOS Y HERRAMIENTAS REQUERIDOS**

Los equipos requeridos para el desarrollo de las actividades y cumplimiento del alcance del presente contrato serán suministrados por EL CONTRATISTA. Las características mínimas de los equipos son:

### **6.1 Remolcador de Maniobra**

Ver Anexo 1.5 Especificaciones Remolcador de Maniobra

### **6.2 Embarcación menor / Line Handler**

Ver Anexo 1.6 Especificaciones Técnicas Embarcación Menor

### **6.3 Embarcación de Pasajeros.**

Ver Anexo 1.7 especificaciones Técnicas Embarcación de Pasajeros/ Crew Boat

Además de los requisitos detallados a otras partes, el contratista suministrará los siguientes ítems, equipos y servicios:

1. Mantenimiento, repuestos de las embarcaciones y equipos.
2. Inventario del combustible de las embarcaciones antes de iniciar el contrato..
3. Aceite de motor y lubricantes consumidos por las embarcaciones.
4. Alojamiento y manutención en las embarcaciones de sus empleados, agentes, contratistas y todo el personal que deba abordar en relación al ejercicio del contrato. Deberá también proveer alojamiento y manutención al personal, contratistas, agentes, etc. que la COMPANIA disponga; los costos asociados a estos últimos serán asumidos por la COMPANIA.
5. Cabos, grilletes y en general todos los elementos usados para las actividades de remolque que deberán estar en estado adecuado para un funcionamiento seguro.

## **7. PERSONAL Y EXPERIENCIA**

Al inicio del inicio del contrato al igual que durante su ejecución el contratista deberá:

- a. Asegurar que las embarcaciones cuentan con todo el personal necesario de Capitanes y tripulación de acuerdo con potencia, construcción y servicio que prestan cuyo número, en ningún evento, podrá ser menor que el requerido por las normas aplicables y deben estar adecuadamente entrenados para operar las embarcaciones y sus equipos de forma competente y segura.
- b. Asegurar que todo el personal cuenta con las licencias ordenadas por la ley.
- c. Asegurar que toda la tripulación esté entrenada de acuerdo con el STWC 95 (Standards of Training, Certification & Watchkeeping) y Regulación DIMAR.
- d. Asegurar que el personal sea calificado para las labores que realizan.

- e. Antes de asignar personal, el CONTRATISTA someterá a consideración de LA COMPAÑÍA la respectiva hoja de vida acompañada de las licencias necesarias. LA COMPAÑÍA podrá rechazar el candidato cuando considere que no cumple con los requisitos, en cuyo caso, es obligación del CONTRATISTA presentar a otro candidato que cumpla con las exigencias de LA COMPAÑÍA. Todo el personal debe tener experiencia en la operación de terminales petroleros marítimos. El CONTRATISTA se compromete a permitir el acceso a las embarcaciones, solamente al personal encargado de la ejecución del presente contrato y no permitirá el ingreso de personal ajeno al mismo.
- f. El CONTRATISTA mantendrá disponible las tripulaciones para la prestación del servicio, las 24 horas del día, los 365 días al año, para lo cual implementará los turnos y horarios que sean necesarios, ajustándose a lo establecido por la legislación laboral colombiana vigente, para lo cual se compromete a obtener de las autoridades competentes, las licencias y permisos que sean necesarios.

**7.1 DPA (Designated Person Ashore)**

El CONTRATISTA deberá contar con una persona ubicada en Coveñas, que realice las funciones de DPA en los términos establecidos por el ISM Code además de manejar el contacto diario ya sea administrativo u operativo en el Terminal.

**7.2 Inspector HSE**

El CONTRATISTA deberá contar con una persona ubicada en Coveñas, con las características y responsabilidades detalladas en el Anexo 1.2 Requerimientos HSE.

**7.3 TRIPULACION**

A continuación se mencionan las posiciones de más alta jerarquía y los requerimientos mínimos que deben cumplir:

**7.3.1 REMOLCADOR DE MANIOBRA**

**a) Capitán**

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de Capitán de Altura categoría "A" expedido por DIMAR y actualizado.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como Capitán de Remolcador de Maniobra en las operaciones de amarre y des-amarre de Buque Tanque en boyas tipo SPM, durante 2 años como mínimo.
  - b. En Manejo de de propelas azimutales, durante 2 años como mínimo.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Manejar sistemas de gestión en seguridad industrial, ambiental, calidad e ISM Code.
- Habilidad en el despliegue de barreras Off-Shore y haber participado en simulacros de derrame de productos contaminantes al mar.
- Habilidad en el uso del computador a nivel usuario.

#### b) Oficial de Puente de Altura de Primera Clase

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de primer Oficial de Puente categoría "A", expedido por DIMAR y actualizado.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como Primer Oficial de Remolcador de Maniobra en las operaciones de amare y des-amarre de Buque Tanques en Boyas tipo SPM, durante 2 años como mínimo.
  - b. En Manejo de de propelas azimutales, durante 2 años como mínimo.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Habilidad para desempeñarse como Capitán en caso que el titular no pueda cumplir sus funciones, derivado de una fuerza mayor o algún factor externo no controlado.
- Manejar sistemas de gestión en seguridad industrial, ambiental, calidad e ISM Code.
- Habilidad en el despliegue de barreras Off-Shore y haber participado en simulacros de derrame de productos contaminantes al mar.
- Habilidad en el uso del computador a nivel usuario.

#### 7.3.2 TRIPULACIÓN EMBARCACIÓN MENOR

Tripulación requerida para la embarcación menor, acorde a STWC y Regulación DIMAR.

##### a) Capitán

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de Capitán Remolcador Costanero, expedido por la DIMAR.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como capitán de acuerdo con la clasificación de la nave en operaciones costa afuera de amarre y zarpe de Buque Tanques en boyas tipo SPM, durante 2 años como mínimo.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Habilidad y destreza en la manipulación de apertura y entrega de mangueras flotantes para los procesos de conexión y desconexión Buque Tanque en Boyas tipo SPM (Single Point Mooring).
- Habilidad en la entrega de cabo de amarre al Buque Tanque (Pick Up Rope) durante el proceso de amarre de Buque Tanque a boya tipo SPM.
- Conocimiento en el manejo de la Norma de Gestión de Seguridad (NGS) para embarcaciones menores.
- Habilidad y destreza para remolcar mangueras flotantes acopladas y disponibles en muelle o línea de playa.

- Habilidad y destreza en la manipulación de barreras para mitigar un derrame de mercancías peligrosas en el Mar.

#### 7.4 EMBARCACIÓN DE PASAJEROS

Tripulación requerida para la operación de la maniobra, acorde a STWC y Regulación DIMAR.

##### b) Capitán

- **CERTIFICADO DE IDONEIDAD:** Título referendo de Capitán Patrón de Bahía, expedido por la DIMAR.
- **EXPERIENCIA:**
  - a. Haberse desempeñado como capitán de bote de pasajeros para operaciones Costa Afuera y en los apoyos de transporte de personal, transporte de equipos y herramientas por un lapso de 24 meses.

Adicionalmente, OCENSA desarrollará ejercicios prácticos para determinar las siguientes habilidades:

- Habilidad y destreza para acoderarse en Buque Tanques en movimiento para facilitar el abordaje del personal y así atender operaciones costa afuera.
- Habilidad y destreza para manipular barreras de contingencias ambientales según instrucciones del Terminal.

#### 8. VARIOS

Corresponde al CONTRATISTA proveer de alojamiento, alimentación y transporte a su personal, tanto técnico como administrativo. No obstante lo anterior, el transporte del personal usualmente se hace en la embarcación de pasajeros y en tanto este movimiento no sea previamente aprobado por OCENSA y así mismo y no afecte la operación, podrá hacerse sin ningún costo para EL CONTRATISTA.

#### 9. NORMAS Y ESTÁNDARES APLICABLES

El contratista se obliga a ejecutar las obligaciones derivadas del contrato de conformidad con todas las normas técnicas, estándares, códigos y reglamentos que resulten aplicables. De manera especial, se obliga a cumplir con las normas que a continuación se relacionan, sin que en ningún caso pueda entenderse que el contenido de esta lista es taxativo:

- Directriz de Mantenimiento de OCENSA
- Los contenidos en el Anexo 1.2 Requerimientos de HSE
- ISGOTT, Fifth Edition, 2006.
- MARPOL, Consolidated Edition, 2006.
- SOLAS, Consolidated Edition 2001, 2001.
- STCW 95
- ISM CODE, SOLAS a.741 (18), Julio 2004.
- NORMA NGS, SOLAS a.741 (18), Julio 2004.
- DIMAR, Resoluciones y Decretos.
- Legislación vigente.

## 10. ANEXOS

Anexo	1.1 Descripción General Apoyo a la operación
Anexo	1.2 Requerimientos de HSE
	1.2.1 Matriz general elementos de gestión HSE
	1.2.2 369-PD-002 Identificación de Impactos V8
	1.2.3 Procedimiento Peligros y Riesgos V6
Anexo	1.3 Cuadro de seguimiento mensual de certificaciones.
Anexo	1.4 Inspección Técnica de Embarcaciones
Anexo	1.5 Especificaciones Técnicas Remolcador de Maniobra
Anexo	1.6 Especificaciones Técnicas Embarcación Menor
Anexo	1.7 Especificaciones Técnicas Embarcación de Pasajeros

Fabiola Garcés de Cardone  
Traductora – Intérprete  
Según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, Colombia

---

36  
387

La suscrita, **Fabiola Garcés de Cardone**, Traductora Certificada según Resolución No. 2495 del Ministerio de Justicia, por la presente certifica que esta Traducción Certificada No. 4713, consistiendo de 01 página es una traducción correcta y verdadera al español del documento en inglés que he tenido a la vista. Este certificado debe considerarse un reconocimiento de la exactitud de la traducción, pero no de la autenticidad del contenido del documento en el idioma original. Firmado en Barranquilla, Colombia el 15 de julio de 2019.

Traducido por / Translated by  
*Fabiola Garcés de Cardone*  
FABIOLA GARCÉS DE CARDONE  
Traductora oficial según Res. 2495  
del Ministerio de Justicia, Colombia

**NOTARIA 1 BARRANQUILLA**

CARLOS JOSE PUCHE MOGOLLON  
notaria1barranquilla@hotmail.com

La firma que autoriza el presente documento corresponde a la registrada en esta notaria por:

FABIOLA GERTRUDIS GARCÉS DE CARDONE

Doc No: **CE: 20311238**

De: **BOGOTÁ D.C.**

Según la confrontación que se ha hecho de ella  
A petición de parte interesada. 19/Jul/2019 03:05 PM



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCION GENERAL MARITIMA -  
CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS

Coveñas - Sucre, 30 de Julio de 2014.

388

CONSTANCIA SECRETARIAL:

En la fecha se deja constancia que se recibe dentro del término legal escrito previsto en el artículo 37 del Decreto 2324 de 1984, firmado y presentado por la Doctora **ELIZABETH SALAS JIMENEZ**, apoderado especial del Oleoducto Central S.A. OCENSA.

Lo anterior, fin repose dentro de la presente investigación de carácter jurisdiccional que se adelanta en contra por el siniestro marítimo - contaminación marina.

  
ASD06 **ARIETH GONZALEZ ALVARINO**  
Secretaria Sustanciadora



Coveñas, julio 24 de 2014

Señores  
**CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS**  
Coveñas

Referencia: Siniestro BT EUROCHAMPION 2004.

**ÁLVARO CRIALES BETANCOURT**, mayor, domiciliado en la ciudad de Cartagena de Indias, identificado con cédula de ciudadanía # 8.720.305 y Tarjeta Profesional # 46.204, actuando en calidad de apoderado de **CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICE AGENCY S.A. – CARIBBSA – (agentes marítimos)**, representada legalmente por **EDGAR PERDOMO ANDRADE**, mayor, domiciliado en la ciudad de Cartagena, identificado con cédula de ciudadanía # 5.565.768, por medio del presente escrito solicito al Capitán de Puerto lo siguiente:

#### I. PRETENSIONES.

1. Que se declare que la sociedad que represento en su condición de agente marítimo de la **BT EUROCHAMPION 2004** no tiene responsabilidad alguna en el derrame de crudo ocurrido el día 20 de julio de 2014 durante la operación de cargue de la motonave antes mencionada.
2. Que se demuestre y declare que el siniestro investigado se produjo por un evento de fuerza mayor debido a los fuertes vientos presentados súbitamente en la fecha mencionada registrados en la zona donde se realizó la maniobra, lo que ocasionó que una de las mangueras de conducción se desprendiera ocasionando el derrame de petróleo que se investiga.

#### II. HECHOS

1. El día 20 de julio de 2014 aproximadamente a las 20:45 horas, la **BT EUROCHAMPION 2004** se encontraba cargando petróleo tipo Castilla en la mono boya TLU2.
2. Debido a las condiciones oceanográficas y meteorológicas registradas en la zona en esos momentos, se produjeron fuertes vientos que oscilaron en velocidades entre 40 y 60 nudos, lo cual ocasionó que una de las mangueras de conducción del crudo se reventara y cayeran al mar cerca de 40 barriles de petróleo.

711  
38

390

f

78  
39

391

3. La operación de cargue mencionada se llevó a cabo siguiendo todos los protocolos internacionales que regulan la materia y fue asistida debidamente por la tripulación de la **BT EUROCHAMPION 2004**, pero las condiciones de fuerza mayor relacionadas impidieron que la misma se realizara en condiciones óptimas.

### III. PRUEBAS

Solicito se ordenen las siguientes pruebas:

- Testimoniales:

Solicito se sirva ordenar las declaraciones de las siguientes personas:

- a. Capitán de la BT EUROCHAMPION 2004.
- b. Primer Oficial de la BT EUROCHAMPION 2004.
- c. Piloto Práctico Gabriel Rena que asistió la maniobra.
- d. Perito de Contaminación Carlos Toca Abello presente en la maniobra.
- e. Capitán del Remolcador "Karex".
- f. Capitán del Remolcador "Capi Dahl".
- g. Loading Master del terminal Fabián Vidal presente en la maniobra.

- Documentales:

- a. Oficiar al CIOH para que presente un informe sobre las condiciones metereomarinas presentadas en la zona el día 20 de julio de 2014, entre las 18:00 y las 24:00 horas.

### IV. FUNDAMENTO DE DERECHO

Decreto 2324 de 1984 y demás normas concordantes.

Me reservo el derecho de ampliar este escrito.

### V. NOTIFICACIONES

- Recibo notificaciones en el Barrio Bocagrande, Cra. 3ª Calle 6ª esquina, Edificio Jasban, Of. 709, en la ciudad de Cartagena de Indias.

Con todo respeto,



**ÁLVARO CRIALES BETANCOURT**

C.C. # 8.720.305

T.P # 46.204 del C. S. de la J.

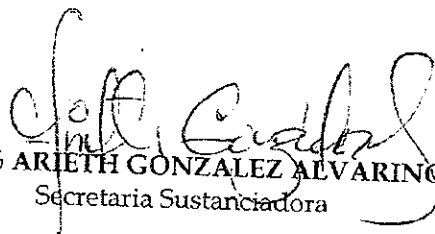
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCION GENERAL MARITIMA -  
CAPITANIA DE PUERTO DE COVEÑAS

Coveñas - Sucre, 30 de Julio de 2014.

CONSTANCIA SECRETARIAL:

En la fecha se deja constancia que se recibe dentro del término legal escrito previsto en el artículo 37 del Decreto 2324 de 1984, firmado y presentado por el Doctor ALVARO CRIALES BETANCOURT, apoderado de CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICE AGENCY S.A. - CARIBBSA (AGENTES MARITIMOS), representada legalmente por EDGAR PERDOMO ANDRADE.

Lo anterior, fin repose dentro de la presente investigación de carácter jurisdiccional que se adelanta en contra por el siniestro marítimo - contaminación marina.

  
ASD06 ARIETH GONZALEZ ALVARINO  
Secretaria Sustanciadora

41

394



la seguridad es de todos MINDENSA



Dirección General Marítima  
Autoridad Marítima Colombiana  
Capitanía de Puerto de Coveñas

Coveñas, 16/07/2019  
No. 19201900973 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA

Favor referirse a este número al responder

Doctora  
**MARIA ELVIRA GOMEZ CUBILLOS**  
Apoderada de CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICE AGENCY S.A. - Agencia Marítima del BT "EUROCHAMPION 2004"  
Bogotá D.C.

**ASUNTO:** Certificación Investigación No. 19012014005.

Respetuosamente me dirijo a usted a fin de responder su solicitud formulada vía correo electrónica el 10 de julio de 2019, consistente en certificación respecto al estado procesal de la investigación jurisdiccional No. 19012014005 que cursa ante la Capitanía de Puerto de Coveñas.

Frente al asunto me permito comunicar lo siguiente:

El suscrito certifica que la investigación jurisdiccional que cursa ante la Capitanía de Puerto de Coveñas identificada con radicado No. 19012014005, en la cual se encuentra involucrado el BT "EUROCHAMPION 2004", cuya agencia marítima corresponde a CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICE AGENCY S.A., por hechos ocurridos el día veinte (20) de julio de dos mil catorce (2014) en el terminal marítimo de OCENSA S.A., a la fecha se encuentra en fase instructiva sin que exista decisión de fondo.

Atentamente,

Capitán de Fragata ALEX WLADIMIR MELO GOMEZ

Capitán de Puerto de Coveñas

**"Consolidemos nuestro país marítimo"**  
Dirección Carrera 2 No.8 C - 55 Barrio Guayabal, Coveñas  
Teléfono . Línea Anticorrupción 01 8000 911 670  
Línea gratuita de Atención al Ciudadano: Nacional 01800 115 966 – Bogotá 328 6800  
[dimar@dimar.mil.co](mailto:dimar@dimar.mil.co) - [www.dimar.mil.co](http://www.dimar.mil.co)

A2-00-FOR-015-V0



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validación del documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesenlinea> Identificador: N+KI c.Cs: 11T1 XCXM KrZe OgOu Klg=

Documento firmado digitalmente