

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS. Coveñas, a los cuatro (4) días de febrero de dos mil veintiséis (2026).

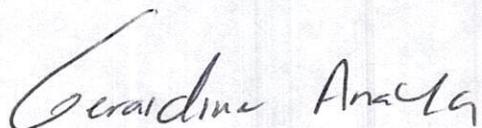
NOTIFICACIÓN POR ESTADO N° 007

INVESTIGACIÓN JURISDICCIONAL N°: 19012014005, adelantada por el siniestro marítimo por contaminación marina.

PARTES Y/O INVESTIGADOS: Capitán y armador de la nave EUROCHAMPION 2004, Capitanes y armador de los remolcadores CAREX y CAPIDAHL, Oleoducto Central S.A. OCENSA S.A. (Terminal portuario), CARIBBEAN WORLDWIDE SHIPPING SERVICES AGENCY S. A. - CARIBBSA S.A., agente marítimo de la nave EUROCHAMPION 2004, Gabriel Reina Piloto Práctico a bordo de la nave EUROCHAMPION 2004, la Empresa de Practicaje – PILCAR y otros.

AUTO: Del 3 de febrero de 2026, expedido por el señor Capitán de Puerto de Coveñas, mediante el cual se resolvieron los recursos de reposición interpuestos contra el auto de fecha 5 de enero de 2026, mediante el cual se ordenó cerrar la investigación y correr traslado para alegar de conclusión, visto a folio 6928-6942 del expediente.

Se fija el presente ESTADO en la mañana de hoy 4 de febrero de dos mil veintiséis (2026), siendo las 08:00R horas en la Cartelera Pública General de la Capitanía de Puerto de Coveñas, al igual que en el Portal Marítimo Colombiano – Página web de DIMAR, el cual permanecerá fijado por el término de Ley, al tenor de lo dispuesto en el artículo 295 del Código General del Proceso.



CPS GERALDINE MISHEL ANAYA MARTÍNEZ

Secretaria Sustanciadora de la Sección Jurídica de la Capitanía de Puerto de Coveñas

Se desfija en la tarde de hoy 4 de febrero de dos mil veintiséis (2026), siendo las 18:00R horas de la Cartelera Pública General de la Capitanía de Puerto de Coveñas, el presente ESTADO, el cual permaneció fijado por el término de Ley.

CPS GERALDINE MISHEL ANAYA MARTÍNEZ

Secretaria Sustanciadora de la Sección Jurídica de la Capitanía de Puerto de Coveñas

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Coveñas, 3 de febrero de 2026

Asunto: Auto resuelve recursos de reposición contra el auto de cierre de investigación.

Referencia: Investigación jurisdiccional N° 19012014005.

El suscrito Capitán de Puerto de Coveñas, en uso de las atribuciones legales establecidas en el artículo 27 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009 y con fundamento en el procedimiento especial previsto en el Título IV del Decreto Ley 2324 de 1984, y encontrándose en este Despacho la investigación jurisdiccional N° 19012014005, procede a resolver los recursos de reposición interpuestos contra el auto de fecha 5 de enero de 2026, mediante el cual se ordenó cerrar la investigación y correr traslado para alegar de conclusión.

ANTECEDENTES

El 5 de enero de 2026 se profirió auto mediante el cual se ordenó el cierre de la investigación y se corrió traslado a los sujetos procesales para alegar de conclusión. Dicha providencia fue notificada por Estado el 6 de enero de 2026.

El 8 de enero de 2026, la doctora Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo de la motonave EUROCHAMPION 2004, presentó recurso de reposición y, en subsidio, de apelación contra el auto del 5 de enero de 2026.

Ese mismo día, el doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX, instauró igualmente recurso de reposición y, en subsidio, de apelación contra el citado auto.

El 9 de enero de 2026, el doctor Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliécer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, interpuso recurso de reposición y, en subsidio, de apelación contra el auto del 5 de enero de 2026.

En esa misma fecha, el doctor Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA, presentó recurso de reposición y, en subsidio, de apelación contra la mencionada providencia.

Posteriormente, el 14 de enero de 2026, el doctor Ricardo Vélez Ochoa, en su calidad de apoderado judicial de OCENSA, descorrió el traslado del recurso de reposición presentado por la doctora Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo de la motonave EUROCHAMPION 2004.

Ese mismo 14 de enero de 2026, el doctor Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliécer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, también descorrió el traslado del recurso de reposición presentado por la doctora Ana Lucía Estrada Mesa.

FUNDAMENTO DE LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN

Los argumentos que sustentan el recurso de reposición que expone la doctora **Ana Lucía Estrada Mesa**, apoderada judicial del **armador, capitán, tripulación y agente marítimo de la motonave EUROCHAMPION 2004**, contra el auto de fecha 5 de enero de 2026, se resumen de la siguiente manera:

"(...) 2.2. Mediante comunicaciones números 19201701938 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 12 de diciembre de 2017 y 19201702060 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 29 de diciembre de 2017, ambas dirigidas al entonces apoderado de OCENSA, ese despacho solicitó a dicha entidad que aportara una serie de documentos. Sin embargo, a la fecha los documentos que a continuación relaciono no han sido presentados por la parte antes citada:

- Bitácora cambio Cabo Hawser.
- Bitácora instalación Cabo Hawser.
- Descripción eventos de Coveñas del 20 de julio de 2014.
- Certificados expedidos por American Bureau of Shipping – ABC.
- Soporte de mantenimiento TLU 2. • Procedimiento o instructivo de cargue de TLU 1, TLU 2 y TLU 3.
- Documento en donde se registró el procedimiento en relación con el **EUROCHAMPION 2004**.
- Formato matriz de análisis de riesgos y listas de chequeo.
- Documento en donde se describe configuración operativa de las mangueras flotantes.
- Minuta de información de órdenes a bombas del terminal TLU 2.
- Documentos donde se consagran funciones del Loading Master.
- Documento donde conste el análisis de riesgos del terminal TLU 2.
- Yellow Book, protocolo de entrega y comunicación al Capitán de la nave. Formato de estado de hechos de Loading Master.
- Mooring análisis.
- Guías OCIMF en lo que compete a operación de cargue.
- Características operacionales del terminal, específicamente monoboya TLU 2 respecto de la presencia del buque de diseño en condiciones de lastre y plena carga bajo condiciones ambientales extremas.
- Diseño del terminal.
- Plan de contingencia del terminal.
- Documento donde se establezca presión y tensión máxima para la activación de los acoplos Gall Thomson.
- MRO en lo concerniente a los procedimientos propios del terminal.

- *Tiempo de almacenamiento de mangueras flotantes.*
- *Certificado de vida útil de las mangueras.*
- *Dosier de mantenimiento mangueras y seguimiento de mantenimiento.*
- *Estudio de hechos elaborado por OCENSA del análisis sobre la tensión que puede generar un buque de características similares al EUROCHAMPION 2004.*
- *Mini DVD al que se hace mención en el informe de la actividad elaborado por el Departamento de Buceo y Salvamento enviado por mail a la Capitanía de Puerto.*
- *Listado de las personas que actuaron como conectores de las mangueras, con el fin de establecer el nombre de la persona que actuó como conector en proa, y poder citar a dicha persona a rendir testimonio.*

2.3. Respecto del último punto señalado en el numeral anterior, esto es, el listado de las personas que actuaron como conectores de las mangueras, una vez OCENSA envíe dicho listado, debe citarse a la persona que actuó como conector de proa a rendir testimonio tal y como lo señaló la Capitanía en la comunicación número 19201702060 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 29 de diciembre de 2017 en los siguientes términos:

“Finalmente y referencia a oficio No. 192017104081 de fecha 26 de diciembre de 2017, presentado por la Doctora MARIA ELVIRA GOMEZ CUBILLOS en calidad de apoderada del Capitán y la Tripulación del B/T EUROCHAMPION 2004, y quien eleva la solicitud de requerir las siguientes pruebas decretadas y que (sic) a las cuales no fueron relacionadas en el oficio que antecede:

(...)

22. *Listado de conectores a fin de determinar quién estaba en proa, para que proceda a declarar. El que ha declarado es el supervisor del grupo de conectores.”* (Se destaca)

2.4. Adicionalmente hacen falta las siguientes pruebas documentales, tal y como lo señaló el Despacho en la citada comunicación número 19201702060 MD DIMAR-CP09-JURÍDICA del 29 de diciembre de 2017 en los siguientes términos:

“De conformidad con las pruebas decretadas dentro del proceso y las cuales no han sido (sic) allegada se solicita sea aportada a esta entidad:

1. *Por parte de la empresa CONECTAR S.A., plan de evento, minuta, planilla y registro de la Instalación del Cabo Hawser en la TLU2 de propiedad de Oleoducto Central S.A. OCENSA, la cual se encontraba en uso para el día 20 de julio de 2014.*

2. *Por parte del Departamento de Buceo y Salvamento, plan de evento, minuta, planilla y registro de la Instalación del Cabo Hawser en la TLU2, de propiedad de Oleoducto Central S.A. OCENSA la cual se encontraba en uso para el día 20 de julio de 2014.*

(...)

4. *Por parte de la empresa WOODSGROUPS, certificación de fecha de ingreso a almacenamiento y fecha de entrega para su respectiva instalación y funcionamiento.*

5. Por parte del Loading Master MIGUEL BECERRA, Informe sobre los hechos materia de investigación.”

2.5. Las pruebas antes mencionadas resultan de suma importancia para las resultas de la presente investigación tal y como lo señaló la Capitanía de Puerto en la comunicación No. 19201702060 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 29 de diciembre de 2017:

“Es importante señalar que la relación de pruebas aquí estipuladas ha sido debidamente notificada y solicitada durante la celebración de las distintas audiencias sin que a la fecha hayan sido aportadas en su mayoría y de haberlas aportados (sic) estas no se encuentran especificadas y no han sido claras lo que puede inducir a error al juez.

*Razón por la cual se solicita sean señaladas en el respectivo orden del presente oficio, **pues para el fallador y el Tribunal de Capitanes** no cumplen la certeza, idoneidad y conducción para el esclarecimiento de los hechos (sic) motivos de la presente investigación.” (Se destaca). (Cursiva fuera del texto original).*

Con base en lo expuesto, solicita revocar íntegramente el auto de fecha 5 de enero de 2026, y en su lugar, proceder con la práctica de las pruebas y la incorporación al expediente de las que correspondan, de conformidad con lo señalado en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 del presente escrito. En subsidio presenta apelación.

Los argumentos que fundamentan el recurso de reposición que presentó el doctor **Carlos Alberto Ariza Oyuela**, apoderado judicial del **armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX**, contra el auto fechado el 5 de enero de 2026, pueden sintetizarse de la siguiente manera:

“(...) 6. Así las cosas, dentro de la investigación que nos ocupa no es procedente dar por concluida la instrucción y considerar practicadas todas las pruebas, por cuanto no se han aportado a la investigación y por ende no obran en el expediente las pruebas que a continuación se relacionan, pruebas que fueron decretadas durante la primera audiencia, la cual se cerró con fecha 9 de septiembre de 2014 tal y consta en el expediente.

Pruebas documentales a cargo de OCENSA:

Bitácora cambio cabo hawser.

Bitácora instalación cabo hawser.

Descripción eventos de Coveñas del 20 de julio de 2014.

Certificados expedidos por American Bureau of Shipping – ABC.

Soporte de mantenimiento TLU2.

Procedimiento o instructivo de cargue de TLU 1, TLU 2 y TLU 3.

Documento en donde se registró el procedimiento en relación con el EUROCHAMPION 2004.

Formato matriz de análisis de riesgos y listas de chequeo.

Documento en donde se describe configuración operativa de las mangueras flotantes.

Minuta de información de órdenes a bombas del terminal – TLU 2 -.

Documentos donde se consagran funciones del loading master.

Documento donde conste el análisis de riesgos del terminal – TLU2 -.

Yellow Book, protocolo de entrega y comunicación al Capitán de la nave.
Formato de estado de hecho de loading master.
Mooring análisis.
Guías OCIMF en lo que compete a operación de cargue.
Características operacionales del terminal, específicamente monoboya TLU2 respecto de la presencia del buque de diseño en condiciones de lastre y plena carga bajo condiciones ambientales extremas.
Diseño del terminal.
Plan de contingencia del terminal.
Documento donde se establezca presión y tensión máxima para la activación de los acoples Gall Thomson.
MRO en lo concerniente a los procedimientos propios del terminal.
Tiempo de almacenamiento de mangueras flotantes.
Certificado de vida útil de las mangueras.
Dosier de mantenimiento mangueras y seguimiento de mantenimiento.
Estudio de hechos elaborado por OCENSA del análisis sobre la tensión que puede generar un buque de características similares al EUROCHAMPION 2004.
Mini DVD al que se hace mención en el informe de la actividad elaborado por el Departamento de Buceo y Salvamento enviado por mail a la Capitanía de Puerto.
Listado de las personas que actuaron como conectores de las mangueras, con el fin de establecer el nombre de la persona que actuó como conector en proa, y poder citar a dicha persona a rendir testimonio.
El testimonio del conector en proa

Pruebas a cargo de CONECTAR S.A.

Plan de evento, minuta, planilla y registro de la instalación del cabo hawser en la TLU2 de propiedad de OCENSA el cual se encontraba en uso para el 20 de julio de 2014.

Pruebas a cargo de DEBUSA

El plan de evento, minuta, planilla y registro de la instalación del cabo hawser en la TLU2 de propiedad de OCENSA el cual se encontraba en uso para el 20 de julio de 2014.

Prueba a cargo WOODSGROUPS

Certificación del cabo hawser respecto de la fecha de ingreso a almacenamiento y fecha de entrega para su respectiva instalación y funcionamiento". (Cursiva fuera del texto original).

Por otra parte, plantea en su reposición lo siguiente:

"7. De otra parte, en el auto de fecha 5 de enero de 2026 la Capitanía de Puerto de Coveñas declara cerrada la investigación y, en consecuencia, correr traslado a las partes y terceros interesados por el término de 3 días, con el fin que presenten sus alegatos de conclusión.

A este respecto sea pertinente resaltar que el traslado no es correcto al no corresponder con la norma, por cuanto en virtud del artículo 44 del Decreto Ley

2324 de 1984, el traslado para alegar de conclusión hace relación, única y exclusivamente, a las partes y no y de ninguna manera a terceros.

Al no definir o considerar el Decreto Ley 2324 de 1984 quienes se entienden como terceros interesados, por vía de subsidiariedad se debe acudir el Código General del Proceso, norma que en su artículo 71 define los terceros involucrando solamente quienes actúen en el proceso, para el caso la investigación jurisdiccional que nos ocupa, en calidad de coadyuvante y quienes hayan sido llamados de oficio. Así las cosas, en la investigación jurisdiccional que nos ocupa no puede considerarse a terceros interesados". (Cursiva fuera del texto original).

Con base en lo expuesto, solicita revocar íntegramente el auto de fecha 5 de enero de 2026, y en su lugar, proceder con la práctica de las pruebas. En subsidio presenta apelación.

Los argumentos que fundamentan el recurso de reposición presentado por el doctor **Juan Carlos Paredes López**, apoderado judicial de los señores **José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliecer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia**, contra el auto fechado el 5 de enero de 2026, pueden sintetizarse de la siguiente manera:

"(...) El auto confunde la prueba pericial con el concepto sobre la investigación que pueden rendir el Tribunal de Capitanes

Sea lo primero precisar que, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 1984, el Tribunal de Capitanes tiene, entre otros, dos actos procesales claramente diferenciados para pronunciarse dentro de la investigación jurisdiccional, cada uno con naturaleza y finalidad distintos, a saber:

(i) *Dictamen pericial del Tribunal de Capitanes*

El artículo 32 del Decreto Ley 2324 de 1984 dispone, entre las funciones del Tribunal de Capitanes, que éste podrá rendir un dictamen pericial, en los siguientes términos:

"ARTÍCULO 32. Actuación. EL Tribunal de Capitanes actuará válidamente con la presencia de dos (2) de sus miembros y tendrá las siguientes funciones:
(...)

4. Una vez cerrada la investigación por el Capitán de Puerto, rendir un dictamen pericial sobre los siguientes aspectos:

- a) Circunstancias en las cuales se produjo el accidente o siniestro, con exposición y análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevantes;
- b) Clasificación de la conducta de las personas involucradas y del estado de la nave, artefacto o plataforma, desde los puntos de vista técnico y náutico;
- c) Pronunciamiento razonado sobre si hubo culpa y a quién es imputable;
- d) Avalúo de los daños;
- e) Los demás aspectos que le sean solicitados por el Capitán de Puerto, de oficio o a petición de parte." (Negrilla y resaltado por fuera de texto).

De acuerdo con la norma expuesta, el Tribunal de Capitanes tiene la función de emitir un dictamen pericial que constituye un medio de prueba dentro del proceso, del cual se correrá traslado a las partes a efectos de que puedan solicitar

aclaraciones, complementaciones u objetarlo por error grave, según lo dispuesto en el artículo 33 del Decreto Ley 2324 de 1984.

La oportunidad para rendir el referido dictamen pericial no es la regulada en el artículo 45 de la Ley 2324. El dictamen pericial, al constituir una prueba más del proceso, se profiere cerrada la investigación, pero antes de la oportunidad de las partes para presentar sus alegatos de conclusión toda vez que tanto la prueba pericial como aquellas que se deriven de su contradicción deben ser consideradas por las partes en sus alegaciones finales.

(ii) Concepto del Tribunal de Capitanes sobre la investigación

Por otra parte, el artículo 45 del Decreto Ley 2324 de 1984 dispone que el Tribunal de Capitanes, una vez vencido el plazo para presentar los alegatos de conclusión de las partes, deberá elaborar y rendir su concepto sobre la investigación al Capitán de Puerto. El referido artículo 45 señala:

“ARTÍCULO 45. Término para el fallo. El Tribunal de Capitanes dentro de los cinco (5) días siguientes al vencimiento del plazo para alegar conclusión, elaborará y rendirá su concepto sobre la investigación al Capitán de Puerto, quien procederá a dictar el fallo de primera instancia, dentro de los diez (10) días siguientes a la recepción del concepto.” (Negrilla y resaltado por fuera de texto).

Dicho concepto tiene un carácter eminentemente consultivo, está dirigido exclusivamente al Capitán de Puerto y no hace parte del acervo probatorio, ni se encuentra sometido a contradicción por las partes, así como su alcance no es el establecido en el numeral 4 del artículo 32 del Decreto Ley 2324. Precisamente en consideración a su naturaleza -no probatoria- resulta conducente que el concepto que el Tribunal de Capitanes emitan al Capitán de Puerto se profiera cuando ya han sido recaudadas todas las pruebas del proceso y se conozcan las alegaciones finales de las partes, las cuales incluso servirán de insumo para el concepto consultivo.

De lo anterior, resulta claro que el dictamen pericial y el concepto que pueden ser emitidos por el Tribunal de Capitanes sobre la investigación son actos procesales distintos, con finalidad y oportunidad diferentes. No obstante, el Auto pretende fusionar indebidamente ambas actuaciones, al requerir al Tribunal de Capitanes la emisión de un “concepto” que incorpore la totalidad de los elementos propios de un dictamen pericial, para posteriormente darle traslado a las partes para la presentación de objeciones.

Dicha actuación desconoce la diferenciación prevista por en el Decreto Ley 2324 de 1984 y desnaturaliza tanto la función probatoria del dictamen pericial como el carácter consultivo del concepto del Tribunal de Capitanes.

Así las cosas, no es posible, al mismo tiempo, como erradamente se hace en el Auto, ordenar un concepto pericial consultivo regulado en el artículo 45 con el alcance del dictamen pericial regulado en el artículo 32 y, menos aún, señalar que dicho dictamen se producirá después de que las partes han sido llamadas a alegar de conclusión dado que ello vulnera el derecho de defensa de los intervenientes.

Desconocimiento del derecho de defensa y contradicción de las partes al correr traslado para la presentación de los alegatos de conclusión sin haberse recaudado la totalidad de las pruebas.

Mediante el Auto, la Capitanía ordenó correr traslado para que las partes presenten los alegatos de conclusión, a pesar de que no se habría recaudado el denominado “concepto pericial” que mediante el mismo Auto se solicita al Tribunal de Capitanes.

Respecto de los alegatos de conclusión la Corte Constitucional ha señalado que éstos constituyen la oportunidad procesal en la que, con fundamento en todas las pruebas incorporadas al proceso, las partes exponen de manera integral sus argumentos de hecho y de derecho, permitiendo al fallador una comprensión completa del debate probatorio y jurídico. Veamos:

“Sobre la base de las pruebas incorporadas al proceso, los alegatos de conclusión juegan un destacado papel en orden al mejor entendimiento de los hechos, de los intereses en conflicto, de la forma en que cada extremo asume los motivos de hecho y de derecho –a favor y en contra–, y por tanto, en lo concerniente a la mejor comprensión del universo jurídico y probatorio que ampara los intereses en conflicto. Por consiguiente, de una parte, la dinámica de los alegatos de conclusión tiene la virtualidad de facilitarle a los interesados o **contendientes la oportunidad para esgrimir sus argumentos culminantes en procura de sus propios derechos e intereses; y de otra, tal dinámica se ofrece a los ojos de la autoridad administrativa o del juez correspondiente como un conjunto de razonamientos que a manera de referente interpretativo les permite examinar retrospectivamente todas y cada una de las actuaciones surtidas. Lo cual, sin duda alguna, se constituye en hito procesal de significativa importancia para la salvaguarda de la postulación y la excepción**, al propio tiempo que se atiende a la depuración de la certeza jurídica que requiere el fallador para decir el derecho.”

En este orden de ideas, resulta abiertamente contrario a los derechos fundamentales al debido proceso, defensa y contradicción de las partes, que la Capitanía corra traslado para la presentación de los alegatos de conclusión mientras continúa el recaudo de pruebas, específicamente en lo relativo al dictamen pericial del Tribunal de Capitanes y el eventual trámite de sus objeciones en el que podrán aportarse pruebas adicionales por las partes para controvertir el dictamen.

Dicha actuación vulnera el derecho de defensa y debido proceso de las partes y terceros interesados del proceso, en la medida que mantiene abierta la etapa probatoria después de haberse habilitado la oportunidad legal para la presentación de alegatos de conclusión, sin que las partes puedan considerar en sus alegaciones finales las pruebas que harán parte del acervo y con fundamento en las cuales podría analizarse su situación jurídica.

El derecho a la defensa es entendido como la garantía constitucional que busca que toda persona sea escuchada para hacer valer sus propias razones y argumentos en beneficio del acceso a la justicia, derecho a la defensa y al debido proceso. Ahora bien, sobre el particular la jurisprudencia ha señalado que:

“Una de las principales garantías del debido proceso, es precisamente el derecho a la defensa, entendido como la oportunidad reconocida a toda

persona, en el ámbito de cualquier proceso o actuación judicial o administrativa, de ser oída, de hacer valer las propias razones y argumentos, de controvertir, contradecir y objetar las pruebas en contra y de solicitar la práctica y evaluación de las que se estiman favorables, así como de ejercitarse los recursos que la ley otorga. Su importancia en el contexto de las garantías procesales radica en que con su ejercicio se busca impedir la arbitrariedad de los agentes estatales y evitar la condena injusta, mediante la búsqueda de la verdad, con la activa participación o representación de quien puede ser afectado por las decisiones que se adopten sobre la base de lo actuado”² (Subrayado y resaltado fuera del texto original).

En este punto debe destacarse que la Ley 2324 no dispone, como tampoco lo hace ninguno de los códigos que regulan los procedimientos judiciales y administrativos en Colombia -ni el Código General del Proceso o el Código de Procedimiento Administrativo- que se recauden pruebas luego de que se rindan los alegatos de conclusión. Todo lo contrario, las referidas normas prevén que la etapa de alegaciones finales se surte una vez han sido recaudadas todas las pruebas dado que, se insiste, todas ellas deben ser analizadas por las partes para exponer y sustentar su posición jurídica.

En ese sentido, el término de 5 días después de vencido el término para alegar de conclusión que está previsto en el artículo 45 de la Ley 2324 es para que el Tribunal de Capitanes emita un concepto sobre la investigación y NO para la práctica del dictamen pericial. Se reitera, el concepto del Tribunal de Capitanes supone que ya se han recaudado todas las pruebas del proceso, incluido el dictamen pericial. Este último se práctica, como lo señala el artículo 32, una vez cerrada la investigación pero, en los términos del artículo 44, antes de que las partes aleguen de conclusión, dado que el referido artículo 44 señala que la oportunidad para alegar ocurre una vez “prácticas todas las pruebas”.

Por lo anterior, teniendo en cuenta la finalidad e importancia de los alegatos de conclusión para garantizar el derecho al debido proceso y de defensa y contradicción, resulta jurídicamente imposible obligar a las partes a presentar los alegatos de conclusión sin que se hayan recaudado y controvertido la totalidad de las pruebas del proceso”. (Cursiva fuera del texto original).

Con fundamento en lo expuesto, solicita revocar el auto y, en su lugar, ordenar al Tribunal de Capitanes que allegue al proceso el dictamen pericial con los requisitos legales en los términos del numeral 4 del artículo 32 del Decreto Ley 2324 de 1984, y se surta la correspondiente etapa de contradicción del mismo y, una vez agotada tal etapa y recaudadas todas las pruebas del proceso, conceder el término para alegar de conclusión. En subsidio solicita se conceda el recurso de apelación.

Los argumentos que fundamentan el recurso de reposición presentado por el doctor **Ricardo Vélez Ochoa**, apoderado judicial de la empresa **OLEODUCTO CENTRAL S.A. OCENSA**, contra el auto fechado el 5 de enero de 2026, pueden sintetizarse de la siguiente manera:

“(...) Lo anterior, por cuanto mediante el referido auto se declaró cerrada la etapa de investigación y requiere a los miembros que constituyen el Tribunal de Capitanes para que, dentro de los cinco (5) días siguientes al vencimiento del plazo para alegar conclusión, elaboren y rindan su concepto sobre la investigación. No

obstante, se evidencia que en la parte motiva la Capitanía invoca el numeral 4 del artículo 32 que hace referencia a un **dictamen pericial**, el cual dista por completo al **concepto sobre la investigación** al que hace referencia el artículo 45 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Nótese que, como bien lo subraya la Capitanía en el auto impugnado, el artículo 45 hace referencia a la elaboración de un **concepto**:

*“ARTÍCULO 45. Término para el fallo. El Tribunal de Capitanes dentro de los cinco (5) días siguientes al vencimiento del plazo para alegar conclusión, elaborará y rendirá su **concepto sobre la investigación al Capitán de Puerto**, quien procederá a dictar el fallo de primera instancia, dentro de los diez (10) días siguientes a la recepción del concepto.”*

Por su parte, el artículo 32, se refiere al dictamen en los siguientes términos:

“ARTÍCULO 32. Actuación. EL Tribunal de Capitanes actuará válidamente con la presencia de dos (2) de sus miembros y tendrá las siguientes funciones:

(...)

4. **Una vez cerrada la investigación por el Capitán de Puerto**, rendir un **dictamen pericial** sobre los siguientes aspectos;

- a) Circunstancias en las cuales se produjo el accidente o siniestro, con exposición y análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevantes;
- b) Clasificación de la conducta de las personas involucradas y del estado de la nave, artefacto o plataforma, desde los puntos de vista técnico y náutico;
- c) Pronunciamiento razonado sobre si hubo culpa y a quién es imputable;
- d) Avalúo de los daños;
- e) Los demás aspectos que le sean solicitados por el Capitán de Puerto, de oficio o a petición de parte.”

Así pues, se evidencia que los referidos artículos aluden a dos figuras procesal y sustancialmente diferentes y tan es así que, incluso, frente al dictamen pericial se consagra el deber de correr traslado a las partes, a fin de otorgarles la posibilidad de solicitar aclaraciones, complementaciones u objetarlo por error grave, en ejercicio del derecho de defensa y contradicción que le asiste; situación que no ocurre frente al concepto emitido por el Tribunal de Capitanes, pues éste, una vez rendido genera que dentro de los 10 días siguientes, el Capitán de Puerto deba dictar el respectivo fallo, tratándose entonces de dos facultades del Tribunal de Capitanes completamente diferentes.

En ese sentido, si la intención de la Capitanía es que el Tribunal de Capitanes rinda un dictamen en los términos del artículo 32 la precitada norma, lo propio es que declare cerrada la etapa de investigación y se rinda el dictamen, pero no habría lugar en tal escenario a correr simultáneamente el traslado para alegar de conclusión.

De conformidad con lo anterior, se evidencia entonces que no puede la Capitanía, declarar cerrada la investigación, correr traslado para alegar de conclusión y

ordenar la elaboración de un dictamen por parte del Tribunal de Capitanes, pues en el evento en que se requiera el dictamen, lo propio sería: cerrar la etapa de investigación, ordenar el dictamen pericial y con posterioridad, tras haber otorgado a las partes la oportunidad para pronunciarse sobre el mismo en ejercicio de su derecho de defensa y contradicción, correr traslado para alegar de conclusión". (Cursiva fuera del texto original).

Con fundamento en las consideraciones planteadas solicita revocar el auto del 5 de enero de 2026, en subsidio solicita se conceda el recurso de apelación.

COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con los artículos 52, 53, 54, 55 y 56 ibidem, es competente el señor Capitán de Puerto de Coveñas para resolver los mencionados recursos de reposición interpuestos por los doctores Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque tanque EUROCHAMPION 2004, Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX, Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliecer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, y Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A. OCENSA, contra el auto de fecha 5 de enero de 2026, teniendo en cuenta que profirió la citada providencia.

CONSIDERACIONES DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE COVEÑAS

Para proferir su decisión, este Despacho tiene en cuenta las siguientes consideraciones:

ADmisión DE LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN

De acuerdo con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, contra las providencias o fallos que dicte el Capitán de Puerto proceden los recursos de reposición y apelación.

A su vez, el artículo 54 ibidem establece:

"ARTÍCULO 54. Forma de interponerlos. De los recursos de reposición y de apelación del fallo de primera instancia habrá de hacerse uso por escrito, en la diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso. Los recursos se presentarán ante el Capitán de Puerto. El escrito se dejará en la Secretaría a disposición de las partes por tres (3) días, dentro de los cuales podrán presentar sus argumentos y vencido este término se resolverá el recurso dentro de los dos (2) días siguientes". (Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).

En ese orden de ideas, si bien existe una norma especial que regula la presentación de los recursos de reposición y apelación contra los fallos de primera instancia, la cual exige su presentación por escrito en la diligencia de notificación personal o dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, dicha disposición no regula el trámite ni el término para la interposición de recursos contra autos proferidos fuera de audiencia dentro del curso de la investigación jurisdiccional.

Por tal razón, debe acudirse por analogía al Código General del Proceso (CGP), atendiendo el carácter judicial de la investigación y considerando que en un siniestro marítimo se discuten intereses económicos derivados de la responsabilidad civil extracontractual. Al respecto, el artículo 318 del CGP dispone:

*“Artículo 318. Procedencia y oportunidades. Salvo norma en contrario, **el recurso de reposición** procede contra los autos que dicte el juez, contra los del magistrado sustanciador no susceptibles de súplica y contra los de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, para que se reformen o revoquen.*

El recurso de reposición no procede contra los autos que resuelvan un recurso de apelación, una súplica o una queja.

*El recurso deberá interponerse con expresión de las razones que lo sustenten, en forma verbal inmediatamente se pronuncie el auto. Cuando el auto se pronuncie fuera de audiencia el recurso deberá interponerse **por escrito dentro de los tres (3) días siguientes al de la notificación del auto.** (...)”.* (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

En consecuencia, los recursos de reposición presentados el día 8 de enero de 2026 por la doctora Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque tanque EUROCHAMPION 2004 y por el doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX; así como los presentados el día 9 de enero de 2026 por los doctores Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliécer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, y Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA; todos contra el auto de fecha 5 de enero de 2026, fueron interpuestos dentro del término legal.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la notificación por Estado de la mencionada providencia se realizó el 6 de enero de 2026, por lo que el término de tres (3) días previsto en el artículo 318 del CGP vencía el 9 de enero de 2026. En consecuencia, los recursos se consideran oportunamente presentados.

TRASLADO DE LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN

El parágrafo del artículo 9 de la Ley 2213 de 2022 establece:

*“(...) PARÁGRAFO. Cuando una parte acredite haber enviado un escrito del cual deba correrse traslado a los demás sujetos procesales, mediante la remisión de la copia por un canal digital, se prescindirá del traslado por Secretaría, el cual se entenderá **realizado a los dos (2) días hábiles siguientes al del envío del mensaje** y el término respectivo empezará a contarse cuando el iniciador recepcione acuse de recibo o se pueda por otro medio constatar el acceso del destinatario al mensaje”.* (Cursiva fuera del texto original).

En el expediente consta que, mediante mensajes de datos enviados el 8 de enero de 2026 por la doctora Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque tanque EUROCHAMPION 2004 y por el doctor Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX; así como mediante los mensajes remitidos el 9 de

enero de 2026 por los doctores Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliécer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, y Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA, se allegó a este despacho el memorial contentivo del recurso de reposición contra el auto de fecha 5 de enero de 2026, con remisión simultánea a los correos electrónicos de todos los demás sujetos procesales.

Con fundamento en la normativa mencionada, el traslado de los recursos de reposición se entendió surtido respecto de todos los sujetos procesales que integran la investigación.

Al respecto, el día 14 de enero de 2026, el doctor Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA, descorrió el traslado del recurso de reposición presentado por la doctora Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque tanque EUROCHAMPION 2004, en los siguientes términos:

“(...) Sobre el particular es preciso reiterar que, a lo largo de la investigación, la conducta desplegada por mi representada ha dejado en evidencia la disposición y plena observancia al deber de cooperación, colaboración y buena fe, atendiendo en todo momento los requerimientos formulados por la H. Capitanía, en debida y oportuna forma. De allí que pese a que en todo momento se ha aportado la información disponible, nuevamente, tras el pronunciamiento y la insistencia de la precitada apoderada, se efectuó una nueva búsqueda en la que adicional a los documentos ya aportados, se encontraron los siguientes:

- Informe “TLU2 Hawser Breakage Analysis” o “Análisis de falla de calabrote de TLU-2” realizado por la Firma de Consultoría AMOG Consulting S.A.S. el cual determina como causas de los sucesos acaecidos el 20 de julio de 2014, los vientos intempestivos y el sobre empuje realizado por el Buque tanque, en inglés.*
- Informe “TLU-2 Hawser Breakage Analysis” o “Análisis de falla de calabrote de TLU 2” realizado por la Firma de Consultoría AMOG Consultig S.A.S. el cual determina como causas de los sucesos acaecidos el 20 20 de julio de 2014, los vientos intempestivos y el sobre empuje realizado por el Buque tanque, en español.*
- Videos denominados “Time History” y “Simulation” realizados por la firma AMOG CONSULTING S.A.S.*
- Decisión del 14 de octubre de 2014 proferida por la Superintendencia de Puertos y Transporte respecto del “análisis del incidente, derrame de hidrocarburo BT Eurochampion 2004, el día 20 de julio de 2014, en las instalaciones costa afuera operadas por OCENSA S.A. en el terminal marítimo de Coveñas Golfo de Morrosquillo”.*
- Informe de monitoreo del fondo marino en el área de la corriente de deriva en el Golfo De Morrosquillo y Archipiélago de San Bernardo realizado por EXOCOL LTDA.*
- Informe de monitoreo de la calidad de aguas marinas del Golfo de Morrosquillo realizado por ANTEC S.A.*

Así las cosas, se aportan a través del link a continuación dichas documentales a fin de que la Capitanía otorgue el valor probatorio que corresponda: **Documentos OCENSA - BT EUROCHAMPION**

Igualmente, la referida apoderada en su escrito, **en el numeral 2.4** refiere que hacen **falta las pruebas documentales allí enlistadas**, señalando dentro de ellas en el numeral quinto: “Por parte del Loading Master MIGUEL BECERRA, Informe sobre los hechos materia de investigación.”, **no obstante, es preciso destacar que su declaración fue escuchada el 19 de agosto de 2014, por lo que la prueba referida no es útil, ni pertinente**. (Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto)

El día 14 de enero de 2026, el doctor Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliecer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, descorrió el traslado del recurso de reposición presentado por la doctora Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque tanque EUROCHAMPION 2004, en los siguientes términos:

“(...) Mediante el Recurso, la apoderada señala que no es posible el cierre de la investigación en la medida que no se han practicado la totalidad de las pruebas, entre las cuales señala que se encuentra pendiente, entre otros, el informe sobre los hechos del loading master Miguel Becerra, lo cual señaló en los siguientes términos:

“Adicionalmente hacen falta las siguientes pruebas documentales, tal y como lo señaló el Despacho en la citada comunicación número 19201702060 MD DIMAR-CP09-JURÍDICA del 29 de diciembre de 2017 en los siguientes términos: (...)

5. Por parte del Loading Master MIGUEL BECERRA, Informe sobre los hechos materia de investigación” (Negrilla y resaltado por fuera de texto).

Sin perjuicio de que es cierto que el Auto debe ser revocado y que faltan pruebas por ser practicadas, tal y como se señaló en el recurso interpuesto por el suscrito en contra del mismo auto, resulta pertinente precisar que el señor Miguel Becerra, para la época de ocurrencia de los hechos objeto de investigación, no ostentaba la calidad de loading master, como erróneamente se indica en el referido oficio 19201702060, sino que se desempeñaba como jefe de operaciones marinas del terminal de Oleoducto Central.

Por otra parte, es pertinente señalar que el señor Miguel Becerra ya presentó en audiencia pública del 19 de agosto de 2014 declaración respecto a los hechos ocurridos objeto de la investigación, conforme consta en el acta de la audiencia que reposa en el folio 386, ubicada en el tomo 2 página 249 del expediente digital, así:

(...)

En consecuencia, **no es cierto que se encuentre pendiente la práctica o el aporte de una prueba relacionada con el informe del señor Miguel Becerra sobre los hechos investigados, por cuanto su declaración de los hechos ya fue debidamente incorporada al expediente**. (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

**RESUELVO LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN QUE PRESENTARON LOS
APODERADOS JUDICIALES DEL ARMADOR, CAPITÁN, TRIPULACIÓN Y AGENTE
MARÍTIMO DE LA MOTONAVE EUROCHAMPION 2004 Y DEL ARMADOR,
CAPITANES Y TRIPULACIÓN DE LOS REMOLCADORES CAPIDAHY Y CAREX**

Teniendo en cuenta los argumentos expuestos por los doctores Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo de la motonave EUROCHAMPION 2004, y Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHY y CAREX, observa este despacho que sus explicaciones resultan similares. En consecuencia, se procederá a resolverlos de la siguiente manera:

Los citados apoderados coinciden en afirmar que no es procedente dar por concluida la instrucción ni considerar practicadas todas las pruebas, toda vez que no han sido aportadas a la investigación las siguientes pruebas **documentales**:

Pruebas documentales a cargo de OCENSA:

Bitácora cambio cabo hawser.

Bitácora instalación cabo hawser.

Descripción eventos de Coveñas del 20 de julio de 2014.

Certificados expedidos por American Bureau of Shipping – ABC.

Soporte de mantenimiento TLU2.

Procedimiento o instructivo de cargue de TLU 1, TLU 2 y TLU 3.

Documento en donde se registró el procedimiento en relación con el EUROCHAMPION 2004.

Formato matriz de análisis de riesgos y listas de chequeo.

Documento en donde se describe configuración operativa de las mangueras flotantes.

Minuta de información de órdenes a bombas del terminal – TLU 2 -.

Documentos donde se consagran funciones del loading master.

Documento donde conste el análisis de riesgos del terminal – TLU2 -.

Yellow Book, protocolo de entrega y comunicación al Capitán de la nave.

Formato de estado de hecho de loading master.

Mooring análisis.

Guías OCIMF en lo que compete a operación de cargue.

Características operacionales del terminal, específicamente monoboya TLU2 respecto de la presencia del buque de diseño en condiciones de lastre y plena carga bajo condiciones ambientales extremas.

Diseño del terminal.

Plan de contingencia del terminal.

Documento donde se establezca presión y tensión máxima para la activación de los acoplos Gall Thomson.

MRO en lo concerniente a los procedimientos propios del terminal.

Tiempo de almacenamiento de mangueras flotantes.

Certificado de vida útil de las mangueras.

Dosier de mantenimiento mangueras y seguimiento de mantenimiento.

Estudio de hechos elaborado por OCENSA del análisis sobre la tensión que puede generar un buque de características similares al EUROCHAMPION 2004.

Mini DVD al que se hace mención en el informe de la actividad elaborado por el Departamento de Buceo y Salvamento enviado por mail a la Capitanía de Puerto.

Listado de las personas que actuaron como conectores de las mangueras.

Pruebas a cargo de CONECTAR S.A.

Plan de evento, minuta, planilla y registro de la instalación del cabo hawser en la TLU2 de propiedad de OCENSA el cual se encontraba en uso para el 20 de julio de 2014.

Pruebas a cargo de DEBUSA

El plan de evento, minuta, planilla y registro de la instalación del cabo hawser en la TLU2 de propiedad de OCENSA el cual se encontraba en uso para el 20 de julio de 2014.

Prueba a cargo WOODSGROUPS

Certificación del cabo hawser respecto de la fecha de ingreso a almacenamiento y fecha de entrega para su respectiva instalación y funcionamiento.

Verificado el expediente, se observa que en el folio 4809 del cuaderno 15 obra una comunicación fechada el 15 de marzo de 2016, suscrita por el doctor Manuel Antonio García Giraldo, apoderado judicial de la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A. En dicha comunicación, el apoderado aportó la documentación que había sido ordenada como prueba documental en la primera audiencia, la cual reposa desde los folios 2809 a 4523, correspondientes a los cuadernos 15 al 23 del expediente.

En la citada comunicación, el apoderado de la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A. señaló lo siguiente:

“(...) En primer término, procedo a relacionar el contenido de cada una de las once (11) carpetas adjuntas al presente escrito, con el fin de atender el requerimiento de la Capitanía en el sentido de especificar las pruebas otrora aportadas mediante CD-ROOM. En consecuencia, se aportan las referidas pruebas impresas, debidamente discriminadas y separadas en cada una de las carpetas que a continuación, se relacionan:...” (Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).

Así mismo, consta en el expediente que en el folio 4834 del cuaderno 25 obra una comunicación de fecha 22 de enero de 2018, suscrita por el doctor Manuel Antonio García Giraldo, apoderado judicial de la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A. En dicha comunicación, el apoderado da respuesta a lo requerido mediante el oficio N° 19201702060 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 29 de diciembre de 2017, expedido por la Capitanía de Puerto de Coveñas, señalando que reposan en el expediente los siguientes documentos:

- Diseño del terminal.
- Plan de contingencia del terminal.
- Documento donde se establece la presión y tensión máxima para la activación de los acoplos Gall Thomson.
- MRO en lo concerniente a los procedimientos propios del terminal.
- Tiempo de almacenamiento de las mangueras flotantes.
- Certificado de vida útil de las mangueras.

Adicionalmente, en la comunicación de fecha 22 de enero de 2018, el apoderado de la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A. aporta documentación que obra desde el folio 4834 al 4853 del cuaderno 25 del expediente.

Las citadas pruebas documentales fueron puestas en conocimiento de los sujetos procesales, tal como consta en los folios 6428 y 6459 del cuaderno 33 del expediente.

Al respecto, el día 21 de febrero de 2025, la doctora **Ana Lucía Estrada Mesa**, apoderada judicial del **armador, capitán, tripulación y agente marítimo de la motonave EUROCHAMPION 2004**, descorrió el traslado de las citadas pruebas documentales aportadas por OCENSA S.A., tal como consta en los folios 6502 a 6505 del cuaderno 33 del expediente, lo cual realizó en los siguientes términos:

“(...) *II. CON LOS MEMORIALES OBJETO DE TRASLADO OCENSA NO APORTÓ LA TOTALIDAD DE LAS PRUEBAS DOCUMENTALES DECRETADAS, NI BRINDÓ LAS ACLARACIONES REQUERIDAS POR EL DESPACHO*****

2.1. En el memorial con radicado 192016101319 del 29 de abril de 2016 OCENSA manifestó que hacía entrega de documentación en 11 carpetas y señaló además que otras pruebas ya obran en el expediente.

No obstante, como lo advirtió la Capitanía mediante comunicación No. 19201701938 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 12 de diciembre de 2017 y No. 19201702060 del 29 de diciembre de 2017, ambas dirigidas al entonces apoderado de OCENSA, los siguientes documentos no fueron allegados por OCENSA con el referido memorial:

- Bitácora cambio Cabo Hawser.
- Bitácora instalación Cabo Hawser.
- Descripción eventos de Coveñas del 20 de julio de 2014.
- Certificados expedidos por American Bureau of Shipping – ABC.
- Soporte de mantenimiento TLU2.
- Procedimiento o instructivo de cargue de TLU 1, TLU 2 y TLU 3.
- Documento en donde se registró el procedimiento en relación con el **EUROCHAMPION 2004**.
- Formato matriz de análisis de riesgos y listas de chequeo.
- Documento en donde se describe configuración operativa de las mangueras flotantes.
- Minuta de información de órdenes a bombas del terminal – TLU 2 -.
- Documentos donde se consagran funciones del Loading Master.
- Documento donde conste el análisis de riesgos del terminal – TLU2 -.
- Yellow Book, protocolo de entrega y comunicación al Capitán de la nave.
- Formato de estado de hecho de Loading Master.
- Mooring análisis.
- Guías OCIMF en lo que compete a operación de cargue.
- Características operacionales del terminal, específicamente monoboya TLU2 respecto de la presencia del buque de diseño en condiciones de lastre y plena carga bajo condiciones ambientales extremas.
- Diseño del terminal.
- Plan de contingencia del terminal.
- Documento donde se establezca presión y tensión máxima para la activación de los acoplos Gall Thomson.

- MRO en lo concerniente a los procedimientos propios del terminal.
- Tiempo de almacenamiento de mangueras flotantes.
- Certificado de vida útil de las mangueras.
- Dosier de mantenimiento mangueras y seguimiento de mantenimiento.
- Estudio de hechos elaborado por **OCENSA** del análisis sobre la tensión que puede generar un buque de características similares al **EUROCHAMPION 2004**.
- Mini DVD al que se hace mención en el informe de la actividad elaborado por el Departamento de Buceo y Salvamento enviado por mail a la Capitanía de Puerto.
- Listado de las personas que actuaron como conectores de las mangueras, con el fin de establecer el nombre de la persona que actuó como conector en proa, y poder citar a dicha persona a rendir testimonio.

Adicionalmente, en las comunicaciones del 12 y 29 de diciembre de 2017, la Capitanía señaló a **OCENSA** una serie de inconsistencias observadas de la documentación allegada con el memorial identificado con radicado 192016101319 del 29 de abril de 2016. Como consecuencia de lo anterior la Capitanía ordenó a **OCENSA** que tanto la documentación faltante como la subsanación a las inconsistencias observadas en la documentación aportada debían ser presentadas por **OCENSA** a más tardar el 18 de diciembre de 2018. **Este plazo fue extendido por 15 días hábiles adicionales.**

En las comunicaciones antes mencionadas la Capitanía de Puerto advirtió lo siguiente respecto de la documentación que **OCENSA** aportó y la restante que debía aportar al proceso: “Es importante señalar que la relación de pruebas aquí estipuladas ha sido debidamente notificada y solicitada durante la celebración de las distintas audiencias sin que a la fecha hayan sido aportadas en su mayoría y de haberlas aportado estas no se encuentran especificadas y no han sido claras **lo que puede inducir a error al juez**. Razón por la cual se solicita sean señaladas **en el respectivo orden del presente oficio**, pues para el fallador y el Tribunal de Capitanes **no cumplen la certeza, idoneidad y conductencia para el esclarecimiento de los hechos** motivo de la presente investigación. En tal virtud **se requiere por última vez** y con exactitud el aporte de las pruebas decretadas así como cumplimiento de la fecha ordenada.” (Se destaca)

2.2. Con el memorial con radicado 192018100221 del 23 de enero de 2018 **OCENSA** dio respuesta a la comunicación enviada por la Capitanía el 29 de diciembre de 2017, sin aportar la totalidad de la documentación requerida y en la forma solicitada por el Despacho, y mucho menos subsanó o aclaró la documentación aportada en los términos solicitados por la Capitanía. En dicha comunicación, y contrario a lo ordenado por la Capitanía, **OCENSA** se limitó a señalar a “manera de ejemplo” que los siguientes documentos ya obraban en el expediente:

“En efecto, a manera de ejemplo, entre otros los siguientes:

- MRO en lo que respecta a los procedimientos propios del terminal.
- Documentos donde se establece la presión y tensión máxima para la activación de los acoplos Gall Thomson.
- El Diseño del Terminal se encuentra descrito en el Manual de Operaciones Off Shore y en el Reglamento Técnico de Operaciones.

- *Tiempo de almacenamiento de las mangueras flotantes. La presente información se encuentra consignada en las hojas de vida de cada manguera, que ya fueron aportados.*
- *Certificación de vida útil de las mangueras. Al respecto, dicha información se visibiliza en la 'Filosofía de mangueras'.”*

A pesar de lo mencionado por OCENSA, como bien lo advirtió el Despacho en las comunicaciones números 19201701938 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 12 de diciembre de 2017 y 19201702060 del 29 de diciembre de 2017, la documentación sobre las mangueras presenta serias inconsistencias, lo cual incluso impide determinar si la documentación a la que hizo referencia OCENSA en el memorial radicado el 23 de enero de 2018 corresponde a las mangueras utilizadas el 20 de julio de 2014.

Dicho en otras palabras, las inconsistencias de la documentación allegada por OCENSA con los memoriales objeto de traslado, impide a las partes, a la Capitanía y al Tribunal de Capitanes, saber a ciencia cierta qué documentación está pendiente de ser allegada por parte de OCENSA, y como lo indicó el Despacho en comunicaciones del 12 y 29 de diciembre de 2017, tales inconsistencias no brindan certeza e idoneidad por lo que pueden inducir a error al Juez al momento de tomar una decisión de fondo en el litigio.

2.3. Adicionalmente, el artículo 117 del Código General del Proceso consagra el principio de la perentoriedad de los términos procesales. En el presente asunto, la Capitanía mediante comunicación No. 19201702060 del 29 de diciembre de 2017 le otorgó a OCENSA un plazo final de 15 días hábiles para allegar la documentación faltante y subsanar las inconsistencias observadas en la documentación previamente allegada. Este plazo concluyó sin que OCENSA cumpliera con el requerimiento efectuado por la Capitanía.

Incluso, han transcurrido más de 7 años desde que OCENSA presentó el memorial del 23 de enero de 2018 sin que se hubieran allegado la totalidad de las pruebas ni brindado la subsanación o aclaraciones exigidas por el Despacho respecto de la documentación allegada.

2.4 Conforme a lo anterior, y sin perjuicio de que se requiera nuevamente a OCENSA para que haga entrega de los documentos que faltan y suministre las explicaciones solicitadas por el Despacho, en aplicación del artículo 241 del Código General del Proceso (en adelante “CGP”), al momento de proferir el fallo dentro de la presente investigación, el Despacho debe valorar esta circunstancia como un indicio en contra de OCENSA. Sobre este particular ha señalado la jurisprudencia del Consejo de Estado: “Pero además de lo expuesto, para la Sala, el Tribunal Administrativo del Cauca en su decisión, también incurrió en un defecto fáctico en su dimensión negativa, por no valorar la conducta elusiva de la accionada en los términos de lo señalado en el artículo 241 del Código General del Proceso, como un indicio en su contra, al no arrimar al medio de control, las pruebas que le fueron solicitadas y que permitían dar claridad sobre si para la fecha en la que padeció la lesión auditiva R.C.N., este se encontraba incorporado al Ejército Nacional.”. (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

A su vez, el día 24 de febrero de 2025 el doctor **Carlos Alberto Ariza Oyuela**, apoderado judicial del **armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAH y CAREX**, se pronunció sobre las citadas pruebas documentales aportadas por OCENSA S.A., tal como consta en el folio 6513 del cuaderno 33 del expediente, lo cual realizó en los siguientes términos:

"(...) 1. Tal y como obra en el expediente, la Capitanía de Puerto de Coveñas expidió las siguientes comunicaciones dirigidas a OCENSA S.A.: comunicación No. 19201701938 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 12 de diciembre de 2017 y No. 19201702060 del 29 de diciembre de 2017, estableciendo de manera clara y expresa las pruebas documentales que no había sido aportadas por OCENSA S.A.

2. Así mismo, en las anteriores comunicaciones, la Capitanía de Puerto de Coveñas expresó a OCENSA S.A. las inconsistencias encontradas en relación con el memorial presentado por ésta sociedad con radicado No. 192016101319 del 29 de abril de 2016, otorgando la Capitanía de Puerto de Coveñas a OCENSA S.A. un término a efectos de cumplir con sus obligaciones procesales que se cumplió el 18 de diciembre de 2018, término que fue ampliado por 15 días hábiles, sin que en el mismo OCENSA S.A. cumpliera con ésta obligación procesal.

3. En ningún momento durante la investigación jurisdiccional que nos ocupa, OCENSA S.A. ha dado cumplimiento a sus obligaciones procesales aportando, en debida forma, las pruebas decretadas por la Capitanía de Puerto de Coveñas, lo cual a todas luces y como lo ha expresado la Capitanía de Puerto de Coveñas induce a error al juzgador, pruebas en las que toma especial relevancia las relacionadas con las mangueras de la instalación portuaria para el día del siniestro que nos ocupa". (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Los apoderados judiciales referidos en los escritos precedentes admiten que la oportunidad procesal para allegar la documentación decretada y solicitada a la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A. se encuentra precluida.

Lo anterior se evidencia en el Oficio N° 19201702060 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA, de fecha 29 de diciembre de 2017, suscrito por el señor Capitán de Puerto de Coveñas y visible a folios 4807 a 4810 del cuaderno 25 del expediente. En dicho oficio se recaba el Oficio N° 19201701938 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA, de fecha 12 de diciembre de 2017, visible a folios 4799 a 4803 de los cuadernos 24 y 25 del expediente, mediante el cual se otorgó a la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A. un plazo perentorio de quince (15) días hábiles, contados a partir del recibo del oficio, para aportar la documentación faltante. El citado oficio señaló:

*"Con toda atención este despacho se permite recabar oficio No. 19201701938 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA, 12/12/2017, el cual no ha sido contestado a la fecha con sus correspondientes anexos, razón por la cual se amplía el término en consideración a el aplazamiento de la audiencia de fecha 21 de Diciembre del 2017, así las cosas y en aras de que sea aportada la documentación completa y en su debido orden se solicita sea allegada dentro de los **QUINCE (15) DÍAS SIGUIENTES HÁBILES AL RECIBIDO DE LA PRESENTE**, teniendo en cuenta:". (Cursiva fuera del texto original).*

Es por ello que, el 23 de enero de 2018, el doctor Manuel Antonio García Giraldo, apoderado judicial de la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A., presentó el memorial fechado el 22 de enero de 2018, visible a folio 4834 del cuaderno 25, mediante el cual dio respuesta a lo requerido en el Oficio N° 19201702060 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA del 29 de diciembre de 2017, expedido por la Capitanía de Puerto de Coveñas, y allegó las pruebas documentales correspondientes.

El artículo 117 del Código General del Proceso consagra que los términos judiciales son perentorios e improrrogables, y que, una vez vencidos, el derecho para ejercer el acto procesal correspondiente se entiende precluido sin necesidad de declaración judicial. La mencionada norma señala:

"Artículo 117. Perentoriedad de los términos y oportunidades procesales. Los términos señalados en este código para la realización de los actos procesales de las partes y los auxiliares de la justicia, son perentorios e improrrogables, salvo disposición en contrario.

El juez cumplirá estrictamente los términos señalados en este código para la realización de sus actos. La inobservancia de los términos tendrá los efectos previstos en este código, sin perjuicio de las demás consecuencias a que haya lugar.

A falta de término legal para un acto, el juez señalará el que estime necesario para su realización de acuerdo con las circunstancias, y podrá prorrogarlo por una sola vez, siempre que considere justa la causa invocada y la solicitud se formule antes del vencimiento". (Cursiva, negrilla, y subraya fuera del texto original).

En ese orden de ideas, se concluye que las pruebas decretadas y solicitadas a la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A. fueron efectivamente practicadas y requeridas por este despacho. Tanto es así que en el expediente reposan las pruebas documentales aportadas por dicha parte, visibles a folios 2809 a 4523, correspondientes a los cuadernos 15 a 23, así como a folios 4834 a 4853 del cuaderno 25. Igualmente, obran los requerimientos efectuados por este despacho para que la citada parte allegara la documentación correspondiente.

El hecho de que la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A. no haya cumplido a cabalidad con los requerimientos efectuados por este despacho mediante los oficios N° 19201701938 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA, de fecha 12 de diciembre de 2017, y N° 19201702060 MD-DIMAR-CP09-JURÍDICA, de fecha 29 de diciembre de 2017, ambos suscritos por el señor Capitán de Puerto de Coveñas, no impide el cumplimiento de lo establecido en el artículo 117 del Código General del Proceso. Tal conducta no puede generar la paralización de la investigación.

Es por ello que este despacho valorará, en la oportunidad procesal correspondiente, la conducta de la empresa OLEODUCTO CENTRAL S.A., conforme a lo dispuesto en el artículo 241 del Código General del Proceso, al no haber atendido los requerimientos efectuados para aportar en debida forma las pruebas documentales que le fueron solicitadas y que resultaban necesarias para el esclarecimiento de los hechos materia de investigación, así como para la toma de la declaración de la persona que actuó como conector de proa.

Con fundamento en lo expuesto, se negará la reposición del auto de fecha 5 de enero de 2026.

Por otra parte, el doctor **Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX**, expuso en su escrito de reposición lo siguiente:

"7. De otra parte, en el auto de fecha 5 de enero de 2026 la Capitanía de Puerto de Coveñas declara cerrada la investigación y, en consecuencia, correr traslado a las partes y terceros interesados por el término de 3 días, con el fin que presenten sus alegatos de conclusión.

A este respecto sea pertinente resaltar que el traslado no es correcto al no corresponder con la norma, por cuanto en virtud del artículo 44 del Decreto Ley 2324 de 1984, el traslado para alegar de conclusión hace relación, única y exclusivamente, a las partes y no y de ninguna manera a terceros.

Al no definir o considerar el Decreto Ley 2324 de 1984 quienes se entienden como terceros interesados, por vía de subsidiariedad se debe acudir el Código General del Proceso, norma que en su artículo 71 define los terceros involucrando solamente quienes actúen en el proceso, para el caso la investigación jurisdiccional que nos ocupa, en calidad de coadyuvante y quienes hayan sido llamados de oficio. Así las cosas, en la investigación jurisdiccional que nos ocupa no puede considerarse a terceros interesados". (Cursiva fuera del texto original).

Indica el citado apoderado judicial que no resulta correcto el traslado para alegar de conclusión, toda vez que en el auto se señaló que dicho traslado se corría a las partes y a los terceros interesados, y que, según su apreciación, los terceros interesados no tienen la condición de parte.

Para sustentar su afirmación, cita el artículo 71 del Código General del Proceso, el cual estipula:

"Artículo 71. Coadyuvancia. Quien tenga con una de las partes determinada relación sustancial a la cual no se extiendan los efectos jurídicos de la sentencia, pero que pueda afectarse si dicha parte es vencida, podrá intervenir en el proceso como coadyuvante de ella, mientras no se haya dictado sentencia de única o de segunda instancia.

El coadyuvante tomará el proceso en el estado en que se encuentre en el momento de su intervención y podrá efectuar los actos procesales permitidos a la parte que ayuda, en cuanto no estén en oposición con los de esta y no impliquen disposición del derecho en litigio.

La coadyuvancia solo es procedente en los procesos declarativos. La solicitud de intervención deberá contener los hechos y los fundamentos de derecho en que se apoya y a ella se acompañarán las pruebas pertinentes.

Si el juez estima procedente la intervención, la aceptará de plano y considerará las peticiones que hubiere formulado el interveniente.

La intervención anterior al traslado de la demanda se resolverá luego de efectuada esta". (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Al respecto, este despacho pone de presente al recurrente la sentencia de segunda instancia de fecha 4 de julio de 2019, proferida por el Tribunal Administrativo de Sucre - Sala Segunda de Decisión Oral, con ponencia del magistrado Andrés Medina Pineda, dentro de la acción de tutela N° 70001-33-33-007-2019-00130-01, promovida por Eduardo Enrique Estrada Muñoz en representación de la Corporación de Pescadores Artesanales del Golfo de Morrosquillo e Islas de San Bernardo (CORPAGOLFO), contra la Dirección General Marítima (DIMAR) – Capitanía de Puerto de Coveñas, en la cual se señaló:

*"En ese orden, en este caso particular, si bien existe norma propia que regula el trámite de quien haya presentado protesta o demanda -numeral 4 y 5 del art. 37 del Decreto Ley 2324 de 1984-, dicha disposición no contempló la posibilidad de la inadmisión ni de los demandantes ni de los terceros, razón por la cual, se puede acudir por analogía al Código General del Proceso, vigente para la fecha en que fue proferido el auto del 10 de octubre de 2016, en atención a que el proceso jurisdiccional gravita entre una posible responsabilidad civil extracontractual entre particulares, **equiparándose el tercero a un demandante**, pues su reclamación contiene **pretensiones propias**". (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).*

Aunado a lo anterior, es necesario traer a colación el numeral 5 del artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, que dispone:

"ARTÍCULO 37. Primera Audiencia. En la primera audiencia se procederá así:

(...)

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 deseé 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 o interesados y los demás aspectos que considere pertinentes". (Cursiva fuera del texto original).*

En virtud de lo expuesto, no existe mérito alguno para revocar el auto de fecha 5 de enero de 2026 por el motivo aducido por el mencionado apoderado judicial, toda vez que los terceros interesados tienen la condición de partes dentro de la investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, en cuanto sus escritos contienen pretensiones y son sujetos a quienes se les extienden los efectos jurídicos de la sentencia. Cabe anotar que el auto del 5 de enero de 2026 garantiza el debido proceso y el derecho de defensa de todas las partes que integran la investigación, incluidos los terceros intervenientes.

**RESUELVO LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN QUE PRESENTARON LOS
APODERADOS JUDICIALES DE LOS SEÑORES JOSÉ MIGUEL BECERRA DAZA,
JORGE ELIÉCER QUINTERO ARDILA Y JUAN DIEGO COLONIA, Y DE LA EMPRESA
OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA**

Teniendo en cuenta los argumentos expuestos por los doctores Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliécer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, y el doctor Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA, observa este despacho que sus planteamientos resultan similares. En consecuencia, se procederá a resolverlos de la siguiente manera:

Los citados apoderados coinciden en afirmar que el auto confunde la prueba pericial con el concepto sobre la investigación que puede rendir el Tribunal de Capitanes. Señalan que el Tribunal de Capitanes tiene, entre otros, dos actos procesales claramente diferenciados para pronunciarse dentro de la investigación jurisdiccional, cada uno con naturaleza y finalidad distintas: i) el dictamen pericial del Tribunal de Capitanes, a que se refiere el artículo 32 del Decreto Ley 2324 de 1984, y ii) el concepto del Tribunal de Capitanes sobre la investigación, previsto en el artículo 45 ibídem.

En primer lugar, es necesario poner de presente a los recurrentes lo dispuesto en el artículo 28 del Decreto Ley 2324 de 1984:

“ARTÍCULO 28. Tribunal de Capitanes. Con el fin de asesorar las investigaciones por accidentes o siniestros marítimos el Capitán de Puerto podrá constituir un Tribunal de Capitanes, integrado por tres (3) miembros. Para ser miembro del Tribunal de Capitanes se requiere ser Capitán de Altura o Ingeniero Jefe, u Oficial Superior de la Armada Nacional en servicio activo o en retiro, o perito naval inscrito, de la categoría A o equivalente”. (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

De la norma transcrita se desprende con claridad que la función esencial del Tribunal de Capitanes es **asesorar al Capitán de Puerto** dentro de las investigaciones adelantadas por siniestros marítimos.

Teniendo en cuenta lo anterior, la providencia del 5 de enero de 2026 hace referencia al **concepto pericial** que debe rendir el Tribunal de Capitanes que viene actuando dentro de la presente investigación jurisdiccional, en los siguientes términos:

“Asimismo, teniendo en cuenta que dentro de la presente investigación, adelantada por el siniestro marítimo de contaminación marina, se constituyó el Tribunal de Capitanes, se requerirá a los miembros del Tribunal para que presenten el **concepto pericial** dentro del término establecido por la ley, esto es, **dentro de los cinco (5) días siguientes al vencimiento del plazo para alegar conclusión**, conforme al numeral 4 del artículo 32 y al artículo 45 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Al respecto, el artículo 45 ibídem señala:

“ARTÍCULO 45. Término para el fallo. El Tribunal de Capitanes **dentro de los cinco (5) días siguientes al vencimiento del plazo para alegar conclusión**, elaborará y rendirá su **concepto** sobre la investigación al Capitán de Puerto, quien procederá a dictar el fallo de primera instancia, dentro de los diez (10) días siguientes a la recepción del concepto”. (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Dicho **concepto pericial** debe recaer sobre los siguientes aspectos, al tenor de lo dispuesto en el artículo 32 del Decreto Ley 2324 de 1984:

“ARTÍCULO 32. Actuación. EL Tribunal de Capitanes **actuará válidamente** con la presencia de dos (2) de sus miembros y tendrá las siguientes **funciones**:

(...)

4. **Una vez cerrada la investigación por el Capitán de Puerto, rendir un dictamen pericial sobre los siguientes aspectos:**

- a) Circunstancias en las cuales se produjo el accidente o siniestro, con exposición y análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevantes;
- b) Clasificación de la conducta de las personas involucradas y del estado de la nave, artefacto o plataforma, desde los puntos de vista técnico y náutico;
- c) Pronunciamiento razonado sobre si hubo culpa y a quién es imputable;
- d) Avalúo de los daños;
- e) Los demás aspectos que le sean solicitados por el Capitán de Puerto, de oficio o a petición de parte”. (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Lo anterior, con el fin de correr traslado por dos (2) días del **concepto pericial** a las partes y terceros interesados, para que puedan solicitar aclaraciones, complementaciones u objetarlo por error grave, según lo dispuesto en el artículo 33 del Decreto Ley 2324 de 1984”. (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Obsérvese que las dos normas citadas en la providencia, esto es, el numeral 4 del artículo 32 y el artículo 45 del Decreto Ley 2324 de 1984, establecen un requisito para que el Tribunal de Capitanes pueda rendir válidamente su concepto pericial: **que la investigación se encuentre previamente cerrada**.

De lo anterior se desprende que solo a partir del cierre de la investigación el Tribunal de Capitanes se encuentra habilitado para rendir su concepto pericial.

Es importante agregar que el contenido de las normas previamente citadas guarda plena coherencia con la función de asesoramiento ejercida por el Tribunal de Capitanes, prevista en el artículo 28 del Decreto Ley 2324 de 1984. Dicha función culmina con el cierre de la etapa instructiva, de manera que únicamente a partir de ese momento se habilita la presentación del concepto pericial.

En consecuencia, resulta necesario precisar que sería contrario a la normatividad recibir un concepto pericial que no cuente con la totalidad de los insumos que la ley exige para su elaboración. Ello desdibujaría la verdadera función del Tribunal de Capitanes, que no es otra que la de servir como órgano asesor del Capitán de Puerto durante el desarrollo de la investigación.

Con fundamento en el análisis anterior, es evidente que la postura de los citados apoderados judiciales no se ajusta a la normativa vigente. No se trata de dos actos procesales independientes, dictamen pericial y concepto, sino de un único acto procesal: el concepto pericial, que se rinde una vez cerrada la investigación. En consecuencia, se debe proceder a confirmar el auto de fecha 5 de enero de 2026.

**APODERADO DEL OLEODUCTO CENTRAL S.A. – OCENSA ALLEGA, AL
DESCORRER EL TRASLADO DE LOS RECURSOS DE REPOSICIÓN, PRUEBAS
DOCUMENTALES**

El doctor Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA, allega pruebas documentales en los siguientes términos:

“(...) Sobre el particular es preciso reiterar que, a lo largo de la investigación, la conducta desplegada por mi representada ha dejado en evidencia la disposición y plena observancia al deber de cooperación, colaboración y buena fe, atendiendo en todo momento los requerimientos formulados por la H. Capitanía, en debida y oportuna forma. De allí que pese a que en todo momento se ha aportado la información disponible, nuevamente, tras el pronunciamiento y la insistencia de la precitada apoderada, se efectuó una nueva búsqueda en la que adicional a los documentos ya aportados, se encontraron los siguientes:

- *Informe “TLU2 Hawser Breakage Analysis” o “Análisis de falla de calabrote de TLU-2” realizado por la Firma de Consultoría AMOG Consulting S.A.S., el cual determina como causas de los sucesos acaecidos el 20 de julio de 2014, los vientos intempestivos y el sobre empuje realizado por el Buque tanque, en inglés.*
- *informe “TLU-2 Hawser Breakage Analysis” o “Análisis de falla de calabrote de TLU 2” realizado por la Firma de Consultoría AMOG Consultig S.A.S. el cual determina como causas de los sucesos acaecidos el 20 20 de julio de 2014, los vientos intempestivos y el sobre empuje realizado por el Buque tanque, en español.*
- *Videos denominados “Time History” y “Simulation” realizados por la firma AMOG CONSULTING S.A.S.*
- *Decisión del 14 de octubre de 2014 proferida por la Superintendencia de Puertos y Transporte respecto del “análisis del incidente, derrame de hidrocarburo BT Eurochampion 2004, el día 20 de julio de 2014, en las instalaciones costa afuera operadas por OCENSA S.A. en el terminal marítimo de Coveñas Golfo de Morrosquillo”.*

- *Informe de monitoreo del fondo marino en el área de la corriente de deriva en el Golfo De Morrosquillo y Archipiélago de San Bernardo realizado por EXOCOL LTDA.*
- *Informe de monitoreo de la calidad de aguas marinas del Golfo de Morrosquillo realizado por ANTEC S.A.*

Así las cosas, se aportan a través del link a continuación dichas documentales a fin de que la Capitanía otorgue el valor probatorio que corresponda: Documentos OCENSA - BT EUROCHAMPION". (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original).

Observa este despacho que las pruebas documentales aportadas por el citado apoderado judicial hacen referencia a aquellas que fueron decretadas en la primera audiencia a cargo de Oleoducto Central S.A., las cuales resultan extemporáneas e improcedentes, por cuanto la etapa procesal correspondiente ya precluyó, tal como se expuso anteriormente.

CONCESIÓN DE LOS RECURSOS DE APELACIÓN

Los doctores Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque tanque EUROCHAMPION 2004, Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX, Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliécer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, y Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA, interpusieron en subsidio el recurso de apelación contra el auto de fecha 5 de enero de 2026.

De acuerdo con el artículo 52 del Decreto Ley 2324 de 1984, contra las providencias o fallos que dicte el Capitán de Puerto proceden los recursos de reposición y apelación.

A su vez, los artículos 54 y 55 ibídem establecen:

*"ARTÍCULO 54. Forma de interponerlos. De los recursos de reposición y de **apelación del fallo de primera instancia** habrá de hacerse uso por escrito, en la diligencia de notificación personal o, dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, según el caso. Los recursos se presentarán ante el Capitán de Puerto. El escrito se dejará en la Secretaría a disposición de las partes por tres (3) días, dentro de los cuales podrán presentar sus argumentos y vencido este término se resolverá el recurso dentro de los dos (2) días siguientes".*

*ARTÍCULO 55. Procedencia. **El recurso de apelación sólo podrá interponerse directamente o como subsidiario del de reposición**". (Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).*

En ese orden de ideas, si bien existe una norma especial que regula la presentación de los recursos de reposición y apelación contra los fallos de primera instancia, la cual exige su presentación por escrito en la diligencia de notificación personal o dentro de los cinco (5) días siguientes a ella o a la desfijación del edicto, existe un vacío normativo en esas

disposiciones, las cuales no regulan la procedencia, el trámite ni el término para la interposición de recursos contra **autos proferidos fuera de audiencia** dentro del curso de la investigación jurisdiccional.

Por tal razón, debe acudirse por analogía al Código General del Proceso (CGP), atendiendo el carácter judicial de la investigación y considerando que en un siniestro marítimo se discuten intereses económicos derivados de la responsabilidad civil extracontractual. Al respecto, el artículo 321 del CGP dispone:

“Artículo 321. Procedencia. Son apelables las sentencias de primera instancia, salvo las que se dicten en equidad.

También son apelables los siguientes autos proferidos en primera instancia:

- 1. El que rechace la demanda, su reforma o la contestación a cualquiera de ellas.*
- 2. El que niegue la intervención de sucesores procesales o de terceros.*
- 3. El que niegue el decreto o la práctica de pruebas.*
- 4. El que niegue total o parcialmente el mandamiento de pago y el que rechace de plano las excepciones de mérito en el proceso ejecutivo.*
- 5. El que rechace de plano un incidente y el que lo resuelva.*
- 6. El que niegue el trámite de una nulidad procesal y el que la resuelva.*
- 7. El que por cualquier causa le ponga fin al proceso.*
- 8. El que resuelva sobre una medida cautelar, o fije el monto de la caución para decretarla, impedirla o levantarla.*
- 9. El que resuelva sobre la oposición a la entrega de bienes, y el que la rechace de plano.*
- 10. Los demás expresamente señalados en este código”.* (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

En consecuencia, el auto de fecha 5 de enero de 2026, mediante el cual se ordenó cerrar la investigación y correr traslado para alegar de conclusión, no se encuentra enlistado como apelable en el artículo 321 del Código General del Proceso.

Al respecto, mediante providencia de segunda instancia del 3 de abril de 2024, proferida por el señor Director General Marítimo dentro de la investigación jurisdiccional N° 13012022003, que cursa en la Capitanía de Puerto de Barranquilla, se señaló:

*“(...) Observa el Despacho que el asunto **objeto de apelación** versa sobre habersele concedido **traslado a las partes para alegar de conclusión** sin haber resuelto las objeciones por error grave y sin haber realizado audiencia para que el tercero coadyuvante presentara escrito del artículo 37 del Decreto Ley, luego se identifica que **dicha providencia no se encuentra dentro de los autos enlistados en el artículo 321 del CGP como susceptible de recurso de***

apelación, además de ser un auto de mero trámite, lo que hace inviable su trámite de fondo que esta instancia.

En tal sentido, no es posible desatar los recursos de apelación interpuestos en contra del proveído de 24 de octubre de 2023 y en consecuencia se inadmitirán, y se dispondrá devolver el presente expediente al Capitán de Puerto de Barranquilla para que continúe con el trámite correspondiente. (Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto).

Con fundamento en lo expuesto, este despacho decide no conceder los recursos de apelación interpuestos de manera subsidiaria por los mencionados apoderados judiciales, toda vez que la providencia impugnada no se encuentra enlistada como apelable en la ley procesal civil.

En mérito de las consideraciones expuestas, el señor Capitán de Puerto de Coveñas,

RESUELVE

ARTÍCULO 1. NEGAR los recursos de reposición interpuestos por los doctores Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque tanque EUROCHAMPION 2004, Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX, Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliécer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, y Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA, contra el auto de fecha 5 de enero de 2026, expedido por el señor Capitán de Puerto de Coveñas, mediante el cual se ordenó cerrar la investigación y correr traslado para alegar de conclusión, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

ARTÍCULO 2. CONFIRMAR en su totalidad el auto de fecha 5 de enero de 2026, expedido por el señor Capitán de Puerto de Coveñas, mediante el cual se ordenó cerrar la investigación y correr traslado para alegar de conclusión, conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

ARTÍCULO 3. NO CONCEDER los recursos de apelación interpuestos de manera subsidiaria por los doctores Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque tanque EUROCHAMPION 2004, Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX, Juan Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliécer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, y Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA, contra el auto de fecha 5 de enero de 2026, expedido por el señor Capitán de Puerto de Coveñas, mediante el cual se ordenó cerrar la investigación y correr traslado para alegar de conclusión, toda vez que la providencia impugnada no se encuentra enlistada como apelable en la ley procesal civil, conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

ARTÍCULO 4. NOTIFICAR personalmente y por intermedio de la Sección Jurídica de la Capitanía de Puerto de Coveñas, la presente providencia a los doctores Ana Lucía Estrada Mesa, apoderada judicial del armador, capitán, tripulación y agente marítimo del buque tanque EUROCHAMPION 2004, Carlos Alberto Ariza Oyuela, apoderado judicial del armador, capitanes y tripulación de los remolcadores CAPIDAHL y CAREX, Juan

Carlos Paredes López, apoderado judicial de los señores José Miguel Becerra Daza, Jorge Eliécer Quintero Ardila y Juan Diego Colonia, y Ricardo Vélez Ochoa, apoderado judicial de la empresa Oleoducto Central S.A. – OCENSA, y demás partes interesadas, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 8 de la Ley 2213 de 2022.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,



Capitán de Fragata **FRANCISCO ALEJANDRO OTAVO MARTÍNEZ**
Capitán de Puerto de Coveñas