

Doctor

EDGAR DAVID LEÓN OLARTE
JUEZ VEINTITRÉS CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ
E. S. D.

Radicado: 1100140030232021-00133-00

Demandante: HDI Seguros SA

Demandado: Deep Blue Ship Agency SAS

Asunto: Contestación de la Demanda

1

ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía número 80.736.638 de Bogotá, tarjeta profesional número 165.100 del Consejo Superior de la Judicatura, domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C, actuando en nombre y representación de la sociedad DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S, identificada con NIT 900.477.097-6, por medio del presente escrito, procedo a contestar la demanda de la referencia en los siguientes términos:

I. PETICIÓN INICIAL

En primera medida, solicito al despacho resolver de manera preferente, conforme dispone la normatividad procesal vigente, las excepciones previas de “Falta de jurisdicción o falta de competencia” y “no comprender la demanda todos los Litis consorcios necesarios” propuestas por la sociedad que represento en escrito separado que acompaño a la presente contestación.

Sin embargo, a pesar de la contundencia de las excepciones previas propuestas que en nuestro concepto deben prosperar, a continuación, presento la contestación de la demanda conforme el derecho que le asiste a mi mandante para ejercer la defensa de sus intereses.

II. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES

Desde ya manifiesto señor juez, que mi representada se OPONE a la prosperidad de todas las pretensiones invocadas en la demanda, lo anterior por que las mismas carecen de sustento legal, fáctico, probatorio y real, y como tal, solicito declarar prosperas las excepciones de mérito que en el presente escrito formularé o cualquiera que se demuestre en el curso del proceso.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN PRIMERA: Mi representada se opone a esta declaración, toda vez que, el contrato de transporte al que hace referencia la pretensión si se celebró y por ello se hace inocuo el pronunciamiento del juzgado en ese sentido.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN SEGUNDA: Mi representada se atiene a lo que al respecto se acredite en el curso del proceso.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN TERCERA: Mi representada se opone a esta declaración, ya que no está acreditado que con ocasión del contrato de transporte se hubieren generado daños a los propietarios de la carga y menos por la parte que represento, lo cual deberá probar el demandante.

- En cuanto a la pretensión de subrogación esto no le compete a la entidad demandada.
- La parte que represento no reconoce ni acepta la existencia de un daño en las cargas transportadas derivado del contrato de transporte.
- La parte demandada no reconoce la cuantía que pagó el demandante en virtud de su contrato de seguros, ni tampoco los hechos que ameritaron los supuestos desembolsos.
- La parte demandada, no acepta responsabilidad alguna en los hechos que generaron la presentación de la demanda.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN CUARTA: Mi representada se opone a esta declaración, ya que al no configurarse ninguno de los elementos esenciales de la responsabilidad en cabeza del demandado, no puede haber obligación de pagar ninguna suma de dinero a la parte actora y mucho menos la indexación sobre los valores que desconocemos y que no están probados.

Mi representada no acepta ni reconoce los valores pagados a mutuo propio por el demandante en virtud de un contrato de seguros en el cual no es parte y no tuvo relación alguna, por tal motivo no hay suma actualizable a reconocer.

EN CUANTO A LA PRETENSIÓN QUINTA: Mi representada se opone a esta declaración, ya que, en virtud de la denegación de todas las pretensiones, por la prosperidad de las excepciones de mérito formuladas o probadas, es el demandante quien debe ser condenado a pagar al demandado, las costas y agencias en derecho que se causen con ocasión de su defensa en el presente proceso y por ello le SOLICITO formalmente se reconozcan estas a favor de mi representada.

III. RESPECTO A LOS HECHOS

Para dar cumplimiento a lo preceptuado en el numeral 2º del artículo 96 del Código General del Proceso, me pronuncio en cuanto a los hechos de la siguiente manera;

EN CUANTO AL HECHO UNO: A mi representada, NO LE CONSTA este hecho, y se atiene a lo que demuestre el demandante en el proceso.

Lo anterior por cuanto, la parte que represento al no tener incidencia entre las partes que suscribieron el contrato de seguro (póliza automática de transporte No. 1008918-6), solo puede atenerse al valor probatorio que el despacho entregue a las pruebas allegadas con el proceso, después de verificar su autenticidad.

EN CUANTO AL HECHO DOS: A mi representada, NO LE CONSTA este hecho, y se atiene a lo que demuestre el demandante en el proceso.

Con la demanda, se aportaron unos documentos con numero 227020 y 247877, que al parecer da cuenta de unas facturas comerciales de maíz amarillo, frente a estos documentos, la parte que represento al no tener incidencia entre las partes que suscribieron la compra, solo puede atenerse al valor probatorio que el despacho le entregue después de verificar su autenticidad.

EN CUANTO AL HECHO TRES: Es cierto, en la motonave BULK JAMAICA, cuyo armador es Deep Blue Ship Agency SAS, se transportó una mercancía que correspondía al parecer a maíz amarillo, ahora, mi representada desconoce si se trata del mismo material. Las cantidades a las que hacen referencia, mi representada se atiene a lo que demuestre el demandante en el proceso.

EN CUANTO AL HECHO CUATRO: Por ser un documento que emana de un tercero, a mi representada directamente NO le consta, por ello se atiene a lo que el demandante demuestre en el proceso.

Sin embargo, llama la atención que no es cierto lo que indica la parte actora, pues en el certificado oficial de peso del grano, expedido el día 28 de enero de 2019 por el departamento de agricultura de los Estados Unidos, NO se señala que al salir la mercancía de su destino se encontraba en óptimas condiciones, por lo que es una falacia lo que se afirma en el hecho, con el fin de incurrir en error al despacho, pues lo único que se indica en dicho documento es *“Este grano se pesó oficialmente como un lote no dividido de 77.600.760 libras. Ninguna parte del lote se pesó oficialmente como una unidad separada”*.

EN CUANTO AL HECHO QUINTO: NO ES CIERTO, esta afirmación carece de sustento probatorio y precisamente el objeto del proceso consiste en establecer la veracidad de lo que aquí dice.

En cuanto al peso y calidad de la carga que se desconocía por el buque, esta llegó en las mismas condiciones en las que fue cargada, por ello, cualquier daño que se reclame por el actor NO puede ser imputable a la parte demandada, pues el transporte de la mercancía se ejecutó sin inconvenientes.

EN CUANTO AL HECHO SEXTO: No es cierto, que la mercancía el día de la descarga se encontraba afectada por humedad, pues toda la mercancía fue transportada y entregada en el estado en el que se encontraba al momento del cargue de esta a la bodega.

El demandante debe probar esta afirmación en el curso del proceso y por ello mi representada niega que el hecho sea cierto.

EN CUANTO AL HECHO SÉPTIMO: No es cierto, contundentemente mi representada niega que lo que el actor aquí plantea sea cierto, por las siguientes razones:

- a) No existe prueba que la mercancía transportada en la bodega No. 5 del buque haya sido afectada por humedad durante el transporte desde el puerto de origen al puerto de destino.
- b) Al inspeccionar la bodega No. 5 se pudo corroborar que la bodega estaba limpia y seca, por lo que no puede afirmarse que la mercancía tuvo contacto con la humedad en el transporte de la misma.
- c) No es responsabilidad del transportador que la mercancía presuntamente hubiere sufrido un daño, para ello el actor deberá acreditar que la mercancía llegó al puerto de destino en circunstancias diferentes a la que fue cargada.
- d) No hay responsabilidad del transportador por los hechos y por los daños que se describen, pues la carga se mantuvo durante en transporte en las mismas condiciones en las que fue cargada.
- e) Las bodegas del buque y de manera particular la No. 5 fue inspeccionada de manera previa por las autoridades de los Estados Unidos y por el personal que realizó la carga a la misma, evidenciando que estaba en perfectas condiciones para el transporte de la mercancía.

EN CUANTO AL HECHO OCTAVO: Este hecho no le consta a mi representada, pues no intervino en las operaciones o actividades que allí se describen

El demandante deberá acreditar esta situación en el proceso y demostrar el nexo causal de esta situación con lo relatado anteriormente.

Reitero, que esta no ocurrió durante el transporte, situación que deberá probar el demandante.

EN CUANTO AL HECHO NOVENO: Este hecho no le consta a mi representada, pues no intervino en las operaciones o actividades que allí se describen.

Desconocemos y rechazamos la cuantía que aquí se afirma como base de la reclamación judicial que se presenta, pues la misma carece de sustento probatorio, real y factico, lo cual está en cabeza del actor probar.

Existe incoherencia entre los montos pagados por la totalidad de la mercancía, las supuestas cantidades de la mercancía afectada, el valor supuestamente reconocido a los asegurados y las pretensiones invocadas.

EN CUANTO AL HECHO DÉCIMO: No es cierto, contundentemente mi representada niega que lo que el actor aquí plantea sea cierto, por las siguientes razones:

- a) No existe prueba que la mercancía transportada en la bodega No. 5 del buque haya sido afectada por humedad durante el transporte desde el puerto de origen al puerto de destino.
- b) Al inspeccionar la bodega No. 5 se pudo corroborar que la bodega estaba limpia y seca, por lo que no puede afirmarse que la mercancía tuvo contacto con la humedad en el transporte de la misma.

- c) No es responsabilidad del transportador que la mercancía presuntamente hubiere sufrido un daño, para ello el actor deberá acreditar que la mercancía llegó al puerto de destino en circunstancias diferentes a la que fue cargada.
- d) No hay responsabilidad del transportador por los hechos y por los daños que se describen, pues la carga se mantuvo durante en transporte en las mismas condiciones en las que fue cargada.
- e) Las bodegas del buque y de manera particular la No. 5 fue inspeccionada de manera previa por las autoridades de los Estados Unidos y por el personal que realizó la carga a la misma, evidenciando que estaba en perfectas condiciones para el transporte de la mercancía.

4

EN CUANTO AL HECHO DECIMO PRIMERO: Este hecho no le consta a mi representada, pues no intervino en las operaciones o actividades que allí se describen.

Desconocemos y rechazamos la cuantía que aquí se afirma como base de la reclamación judicial que se presenta, pues la misma carece de sustento probatorio, real y fáctico, lo cual está en cabeza del actor probar.

Existe incoherencia entre los montos pagados por la totalidad de la mercancía, las supuestas cantidades de la mercancía afectada, el valor supuestamente reconocido a los asegurados y las pretensiones invocadas.

EN CUANTO AL HECHO DECIMO SEGUNDO: Este hecho no le consta a mi representada, pues no intervino en las operaciones o actividades que allí se describen.

Desconocemos y rechazamos la cuantía que aquí se afirma como base de la reclamación judicial que se presenta, pues la misma carece de sustento probatorio, real y fáctico, lo cual está en cabeza del actor probar.

Existe incoherencia entre los montos pagados por la totalidad de la mercancía, las supuestas cantidades de la mercancía afectada, el valor supuestamente reconocido a los asegurados y las pretensiones invocadas.

EN CUANTO AL HECHO DECIMO TERCERO: Es cierto el día 20 de noviembre de 2020, se celebró en la ciudad de Bogotá audiencia de conciliación, y en la cual se dejó expresa constancia de la imposibilidad de conciliación.

EN CUANTO AL HECHO DECIMO CUARTO: No es un hecho, es un argumento de derecho que debe acreditar en el curso del proceso la entidad demandante y que por el momento desconoce y niega la entidad demandada.

Sin embargo, se erra, por cuanto a quien se demanda no es el responsable del siniestro, por lo cual la parte que represento no está obligada a responder por indemnización alguna derivada del contrato de transporte que aquí se ha convocado.

EN CUANTO AL HECHO DECIMO QUINTO: Este hecho no le consta a mi representada, pues no intervino en las operaciones o actividades que allí se describen.

IV. OBJECIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

De conformidad con lo establecido en el artículo 206 del Código General del Proceso, OBJETO el juramento estimatorio presentado por la parte demandante, porque el mismo carece de cualquier soporte real y legal, además de ser incoherente, inexacto y tener como finalidad la inducción al error del juzgador.

Para dar cumplimiento al artículo 206 del CGP, a continuación, especifico razonadamente la inexactitud

que le atribuyo a la estimación, para que sea evaluada y tenida en cuenta por el despacho al momento de la toma de decisiones al respecto.

1. El artículo 206 del C.G del P. establece claramente lo siguiente;

“Quien pretenda el reconocimiento de una indemnización, compensación o el pago de frutos o mejoras, deberá estimarlo razonadamente bajo juramento en la demanda o petición correspondiente, discriminando cada uno de sus conceptos. Dicho juramento hará prueba de su monto mientras su cuantía no sea objetada por la parte contraria dentro del traslado respectivo. Solo se considerará la objeción que especifique razonadamente la inexactitud que se le atribuya a la estimación.

Formulada la objeción el juez concederá el término de cinco (5) días a la parte que hizo la estimación, para que aporte o solicite las pruebas pertinentes.

Aun cuando no se presente objeción de parte, si el juez advierte que la estimación es notoriamente injusta, ilegal o sospeche que haya fraude, colusión o cualquier otra situación similar, deberá decretar de oficio las pruebas que considere necesarias para tasar el valor pretendido”.

Veamos como el demandante en acápite de la demanda denominado “MANIFESTACIÓN JURADA DE PERJUICIOS” indica que presenta bajo juramento la estimación razonada de la indemnización o pago requerido por la parte demandante a la parte demandada, por la suma de SESENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS DOCE MIL QUINIENTOS TREINTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$64.212.538).

Precisamente el juramento estimatorio, pretende que se discrimine cada concepto para que la parte demandada ejerza su derecho de defensa, con información que posea u objetivamente aportada al proceso, pero en el caso el demandante no lo hizo así.

No se reconoce que los valores allí descritos sean los reales y ajustados al mercado real, por cuanto no se discrimina los valores pretendidos, razón por la cual, el demandante si pretende que este sea el monto por el que se plantee el debate procesal, deberá acreditarlo acompañado del nexo causal y verdaderos soportes del daño real y de gastos diferentes a los comprobantes de pago de la compañía aseguradora.

No puede el asegurador demandante limitarse a presentar como pretensión lo que el pagó con base en su contrato de seguros, pues deja de lado que su rol en este proceso es el de **subrogatario** del supuesto afectado y por ello, el centro del debate no es establecer su afectación como asegurador, sino cuanto fue el daño del verdadero afectado.

Se aprecia que esta mención no cumple con lo ordenado en el artículo 206 del CGP, pues no discrimina ni porcentajes, ni valores pretendidos y solo una referencia a la jurisprudencia la Corte Suprema de Justicia, sin citar a cuál se hace referencia en particular.

Esto no le permite al demandado ejercer su derecho de defensa en debida forma, pues no sabemos contra que nos defendemos, así que al no expresarse ni discriminarse de manera puntual y al detalle tanto el monto pretendido, como el soporte de los mismos, le solicito al despacho desconocerlos en su integridad y abstenerse de resolver sobre esta generalidad carente de cualquier soporte probatorio.

2. A pesar de que el juramento presentado por el actor desconoce abiertamente la norma procesal que lo regula, y en aras de proponer un mecanismo de defensa en procura de los intereses de mi mandante, podemos apreciar lo siguiente;

a) El demandante pretende que por la vía de la responsabilidad contractual se declare responsable a la demandada al pago de SESENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS DOCE MIL QUINIENTOS TREINTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$64.212.538).

- b) Sin embargo, en el hecho 2 de la demanda señala que la empresa ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE SA- ACONDESA mediante factura N° 227020 y 247877 compró a SEABOARD 579 toneladas de maíz amarillo.
- c) A su vez en el hecho 6 de la demanda indica que TRADEMAR elevó carta el 9 de febrero de 2019 dirigida al capital de la embarcación “BULK JAMAICA”, manifestado que la mercancía (maíz amarillo No. 2 para elaboración de alimento concentrado con un peso de 2.561.650), que estaba siendo transportada en la bodega No. 5 de la motonave, presentaba afectación por filtración de humedad.
- d) De acuerdo con el informe de la compañía ajustadora, la aseguradora indemnizó a su asegurado por los daños sufridos respecto de la carga correspondiente a los B/L Set 35 y 36 (supuestamente 90,251 TM), sin embargo, en la demanda únicamente se hace referencia al B/L 36, de hecho, es el único que se aporta junto con la demanda.
- e) De acuerdo con el Prorrato de Cantidades Descargadas en Barranquilla aportado por el terminal portuario, se observa que la carga que al parecer se encontró húmeda y que no fue recibida correspondiente a los B/L set. 35 y 36 fue de 39,864 TM por cada B/L.
- f) En ese sentido, se tiene que el daño alegado corresponde es a 39,864 TM y si se tomará la carga dañada no recibida correspondiente a ambos B/L (Set 35 y 36) la suma daría 79,728 TM, no 90,251 TM.

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, doy por especificada la inexactitud del Juramento Estimatorio que se le atribuye a la objeción que presento.

De igual forma le solicito al despacho dar aplicación al inciso 3° del artículo 206 del CGP si advierte que la estimación es notoriamente injusta, ilegal o sospecha fraude, colusión o cualquier otra actuación similar.

V. EXCEPCIONES DE MÉRITO

Las siguientes tienen como objeto que el despacho declare imprósperas las pretensiones invocadas por la parte actora, pues las mismas carecen de cualquier soporte real, factivo y jurídico.

Al tenor de lo preceptuado en el artículo 992 del Código de Comercio que establece las circunstancias de origen legal para exonerarse de la responsabilidad que se le endilga al transportador demandado, formulo las siguientes excepciones de mérito:

Le solicito al despacho que al momento en el que se percate de la prosperidad de una de las excepciones propuestas o cualquiera que desvirtúe el derecho reclamado, proceda a decretar la terminación del proceso con las consecuencias establecidas en la norma de declararse así.

1. VICIO PROPIO O INHERENTE DE LA COSA TRANSPORTADA,

Tal y como se planteó al momento de dar contestación a los hechos de la demanda, no existe prueba alguna que demuestre que la mercancía transportada y que se reclama defectuosa o averiada durante la ejecución del contrato estuviere al momento de la carga al buque, en condiciones distintas a las del momento de descargue en el puerto de transporte.

El capitán de la embarcación en ninguno de los documentos legalmente suscritos afirmó que había revisado puntualmente la mercancía y que certificaba su calidad, pues es evidente que este no tenía las condiciones profesionales y académicas para establecer esta situación.

Así mismo, es importante señalar que, en las operaciones de carga en el puerto de Nueva Orleans, no le fue posible a la tripulación de BULK JAMAICA observar una posible entrada de carga húmeda en la bodega de carga No. 5 debido a la alta cantidad de mercancía de aproximadamente 2,000 TM por hora que produjo demasiado polvo que evitó la buena visibilidad.

En la demanda se menciona con el ánimo de hacer inducir nuevamente al error al juzgador que la mercancía había sido embarcada en “buen estado”

7

La realidad de lo dicho en el conocimiento de embarque al respecto es lo siguiente;

NORTH AMERICAN GRAIN BILL OF LADING	
To be used with "Norgrain" Charterparty 1973 As Amended 1989	
Shipped	SHIPPED, in apparent good order and condition by Zen-noh Grain Corporation 1127 Highway 190, East Service Road Covington, Louisiana 70433 USA.
Vessel	on board the good motor vessel called the <u>M/V BULK JAMAICA (LIBERIA FLAG)</u>
Port of loading	Now lying in the Port of <u>CONVENT, LOUISIANA, USA</u> and bound for <u>BARRANQUILLA COLOMBIA</u>
Port of discharge	Being stowed as herein, and to be delivered in like good order and condition at the aforesaid Port of <u>BARRANQUILLA COLOMBIA</u>
CONSIGNEE	ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A. CARRERA 30 No 28A-180 SOLEDAD, ATLANTICO- COLOMBIA NIT 890.103.400-5
Notify address	or to his or their Assigns ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A. CARRERA 30 No 28A-180 SOLEDAD, ATLANTICO- COLOMBIA NIT 890.103.400-5
QUANTITY, DESCRIPTION AND STOWAGE SAID TO BE: U.S YELLOW CORN #2 OR BETTER, IN BULK 2,561.650 METRIC TONS 5,647,413 POUNDS STOWAGE: HOLD NOS. 1,2,5. GRAIN LOADED CLEAN ON BOARD CONVENT, LOUISIANA, USA JANUARY 28, 2019	


 SE LIBERA ESTE DOCUMENTO
 EN CUANTO A FLETES SE REFIERE.
 FECHA _____

Que según la traducción oficial al español significa lo siguiente:

FAVOR TENER EN CUENTA PRUEBA DOCUMENTAL SIGUIENTE PÁGINA:





CONOCIMIENTO DE EMBARQUE DE NORTH AMERICAN GRAIN

Para ser utilizado con Contrato de Fletamento "Norgain" 1973 y sus enmiendas 1989

Exportador	ENVIADO en aparente buen estado y condición por Zen-noh Grain Corporation 1127 Highway 190, East Service Road Covington, Luisiana 70433, EE.UU.
Buque	a bordo del buen buque a motor, llamado MV BULK JAMAICA (LIBERIA FLAG) (CON BANDERA DE LIBERIA)
Puerto de Carga	Ahora se encuentra en el puerto de CONVENT, LUISIANA, EE.UU. y con destino a BARRANQUILLA, COLOMBIA.
Puerto de Descarga	Es estibado como se indica en este documento, para ser entregado en buen estado y condiciones en el Puerto antes mencionado de BARRANQUILLA COLOMBIA.
Consignatario	ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A. CARRERA 30 No. 28A - 180 SOLEDAD, ATLÁNTICO - COLOMBIA NIT 890.103.400-5 o a sus Asignados
Dirección de Notificación	ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A. CARRERA 30 No. 28A - 180 SOLEDAD, ATLÁNTICO - COLOMBIA NIT 890.103.400-5 CANTIDAD, DESCRIPCIÓN Y ESTIBA SE DICE QUE ES: MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS #2 O MEJOR, A GRANEL 5.647.413 LIBRAS 2.561,850 TONELADAS MÉTRICAS ESTIBADO: BODEGA NO. 1,2,5. GRANO CARGADO LIMPIO A BORDO CONVENT, LUISIANA, EE.UU. ENERO 28 DE 2019 Firmado NEWSHIP, INC., COMO AGENTES POR EL CAPITÁN Tran Dinh Suu Flete pagadero según Por Contrato de Fletamento Tarifa de Flete: \$ 16,00 Para Condiciones de Transporte Consulte la Página Siguiente Proveedor: Seaboard Overseas LTD. Código de Tarifa: 1005 90 *SE INCORPORAN TODOS LOS TÉRMINOS, CONDICIONES Y EXCEPCIONES DEL CONTRATO DE FLETAMENTO, INCLUIDA LA CLÁUSULA LEGAL Y DE ARBITRAJE* El Peso, calidad y cantidad del remitente es desconocido. En fe de lo anterior, el Capitán o Agente de dicho buque firmó TRES (3) ORIGINALES del Conocimiento de Embarque todos al mismo tenor y fecha, si alguno de ellos se cumple, los demás se anularán. Con fecha de CONVENT, LUISIANA, EE.UU. POR NEWSHIP, INC., COMO AGENTE ENERO 28 DE 2019 FIRMADO POR EL CAPITÁN Tran Dinh Suu

8

Siendo rigurosos con la traducción oficial de los conocimientos de embarque, es claro que estos señalan que según el exportador la mercancía enviada está en aparente buen estado y condición, pero jamás el documento deja ver que el capitán de la nave haya entregado su consentimiento y haya dicho que la mercancía haya sido embarcada en buen estado y condición y limpia abordó.

Así, que queda demostrado que el conocimiento de embarque y los demás documentos suscritos entre las partes, JAMÁS permiten concluir que el capitán estaba avalando la calidad del producto transportado, pues no fue así.

Al ser una carga del demandante demostrar que la mercancía estaba en condiciones distintas entre el cargue y descargue, en este proceso no se ha demostrado a nivel de certeza que la mercancía se hubiere averiado durante el transporte.

Hay hechos ciertos e indiscutibles que permiten acreditar que el resto de la mercancía transportada en el mismo buque estaba en las mismas condiciones en las que fue embarcada incluso en la misma bodega a la que se le atribuye el daño, por ello el demandante tiene la carga probatoria técnica de acreditar que el daño, si fue que así ocurrió, se produjo al momento del transporte, pues pretender invertir la carga de la prueba en el demandado quien no tiene la obligación de tener conocimientos específicos en la calidad y condiciones de la mercancía que se transporta sería violatorio de todos los derechos constitucionales para ejercer su defensa.

Con base en lo anterior, podemos afirmar que, al no existir prueba de la ocurrencia del daño al momento del transporte, es posible que el daño que atribuye el demandante a mi representada sea un vicio propio e inherente a la cosa transportada.

El transportista de este tipo de productos, no está obligado a que el producto no se venza o se averíe según su constitución, pues de ser así nadie se comprometería a transportar este tipo de alimentos pues sería constitutivo de una forma de responsabilidad objetiva, es por ello que recae en el demandante acreditar que el producto al momento del cargue al buque (no de la compra) estaba en condiciones



diferentes a las que se encontró al momento del descargue en el puerto de destino, y esto no ha ocurrido en el presente asunto, lo que deslegitima el primer hecho constitutivo de responsabilidad del transportista y como tal, debe ser exonerado de responder pues esta también es constitutiva de una causa extraña al transportador demandado.

2. CAUSA EXTRAÑA – COMO EXIMIENTE DE RESPONSABILIDAD DEL DEMANDADO.

Dentro de las causas extrañas actualmente reconocidas por la jurisprudencia colombiana, como eximentes de responsabilidad del transportador encontramos el hecho exclusivo del afectado o de un tercero, fuerza mayor o caso fortuito.

Para el asunto en cuestión planteamos aquellas que se conocen como Hecho Exclusivo del Demandado o de un Tercero, como generadores del presunto daño.

Para darle soporte a ello debemos traer a colación la respuesta a los hechos que presentamos en este escrito que tiene relación con los hitos importantes que deben tenerse en cuenta se suscitaron durante la ejecución de los contratos de transporte que hoy se reclaman incumplidos y generadores del daño reclamado.

Se tiene entonces como hitos importantes lo siguiente;

- a) El día 20 de enero de 2019, la oficina nacional de carga, certifica que las bodegas de la moto nave BULK JAMAICA, se encuentra en óptimas condiciones, en donde se indica lo siguiente:

said holds having been prepared in accordance with the Regulations of the United States Coast Guard and the Code of Federal Regulations so far as applicable, and in accordance with the recommendations of National Cargo Bureau, Inc.

Que según su traducción oficial en español es la siguiente:

dichas bodegas se han preparado de acuerdo con las Regulaciones de los Guardia Costera de los Estados Unidos y el código de Regulaciones Federales en los que sea aplicable y de acuerdo con las recomendaciones de la National Cargo Bureau, Inc.

- b) El día 28 de enero de 2019 se inicia la operación en la nave BULK JAMAICA para transportar Maíz Amarillo desde las instalaciones de carga de Estados Unidos a Colombia, allí se evalúa el buque y sus bodegas, las cuales se encuentran en condiciones adecuadas para efectuar el transporte.
- c) El día 28 de enero de 2019 se suscriben los conocimientos de embarque descritos en la demanda y la contestación a la misma.
- d) El día 9 de febrero de 2019, el M/V BULK JAMAICA arribó al Puerto de Barranquilla, Colombia, con el fin de descargar 29,597.742 TM de MAÍZ AMARILLO/ BLANCO, FRIJOL DE SOJA a granel de las Bodegas No. 1, 3 4 y 5. De acuerdo con el Plan de Estiba, la Bodega No. 5 tenía 1,064.614 TM de Maíz Amarillo.
- e) Dentro de la operación propia del transporte del puerto de origen al puerto de destino, no se presentó ninguna eventualidad que hubiere podido generar el daño que hoy se reclama en la demanda, siendo en palabras del demandante “humedad en parte del producto transportado”.

Es importante señalar que, en las operaciones de carga en el puerto de Nueva Orleans a la tripulación de BULK JAMAICA no le es posible detectar la posible entrada de carga húmeda en la bodega de carga No. 5, debido a la alta cantidad de mercancía de aproximadamente 2,000 TM por hora que produjo demasiado polvo que evitó la buena visibilidad.

De conformidad con el reporte final realizado por el señor experto naval contratado por la representación

del buque en Colombia, Libardo Vargas Polania, se concluye lo siguiente:

- a. De acuerdo con la inspección de las condiciones de la carga dentro de la bodega N° 5 del M/V BULK JAMAICA, la supervisión de las operaciones de descarga y las observaciones en los documentos de los conocimientos de embarque y el recibo de la tripulación, el inspector de P&I considera que la causa más posible de este siniestro fue que la carga se cargó con agua desde la barcaza en Nueva Orleans, EE.UU al buque y que posiblemente la barcaza tenía agua en su bodega o recibió agua de lluvia.
- b. El buque estaba en buenas condiciones, era nuevo y todo el sistema de achique y lastre funcionaba muy bien para el día de los hechos, todas las alarmas estaban funcionando en buen estado, como todas las cubiertas de la escotilla, las gomas y el sistema de cierre y apertura.
- c. El inspector de P&I llevó a cabo una inspección de la carga y una supervisión de las operaciones de descarga en presencia del capitán del buque, el primer oficial y el representante del operador portuario a bordo, encontrándose la carga en la bodega N° 5 en las mismas condiciones en las que se había cargado en el puerto de Nueva Orleans, EE.UU, según se indica en el recibo de la tripulación, en el que se señala que la calidad y la cantidad son desconocidas.
- d. Durante las operaciones de descarga de la carga húmeda de maíz amarillo de la bodega N° 5 del M/V BULK JAMAICA se llevó a cabo la prueba de nitrato de plata en presencia de la tripulación del buque y del supervisor de operaciones portuarias sin que hubiera agua de mar. Sin embargo, el oficial jefe y el inspector de P&I realizaron la prueba sin encontrar agua salada en la carga húmeda.
- e. Las observaciones del capitán del buque fueron las siguientes "*Carga descargada por las grúas del buque y las pinzas del buque. Carga descargada de acuerdo con el B/L y el Manifiesto de Carga. Todas las bodegas de carga n° 1, 2, 3, 4 y 5 han sido examinadas y encontradas vacías. El capitán del buque desconocía la cantidad y la calidad de la carga según las observaciones del recibo del oficial.*
- f. Aparentemente esta carga húmeda tenía varios días en esta condición y el oficial jefe informó que fue cargada el 28 de enero de 2019 en el puerto de Nueva Orleans, Estados Unidos por el cargador de barcos que trajo la carga desde la barcaza. Además, la temperatura durante la carga era de unos 10 grados centígrados sin haber llovido.

Así las cosas, como puede evidenciarse existen elementos técnicos, serios y pruebas inequívocas que demuestran que la mercancía que indica el demandante presuntamente se averió durante el transporte, llegó en las mismas condiciones en las que fue cargada, por lo que no puede endilgarse responsabilidad alguna al transportador, sus propietarios o representantes, pues las bodegas se encontraban en óptimas condiciones.

Además, es plenamente demostrable que las bodegas del buque incluida la N° 5 no sufrieron ninguna filtración o ruptura, que hubiere ocasionado que la carga en su interior se hubiere mojado como de mala fe lo indicó el demandante en su demanda.

Situación que de facto le quita responsabilidad al transportista, pues la carga se transportó en condiciones óptimas y sin ningún inconveniente durante el trayecto. Así que, si se dio el cambio en las condiciones de una parte de la carga, esta obedeció a vicios en su composición o al mal manejo de los estibadores de la misma, pues el buque se encontraba en condiciones idóneas para su transporte y muestra de ello es el hecho inequívoco que el resto de la mercancía de igual característica a la reclamada como afectada llegó en condiciones óptimas a pesar de haber estado incluso en las mismas bodegas y la certificación expedida por la oficina nacional de carga de los Estados Unidos.

Por ello, se configura la existencia de una causa extraña en favor del demandado, pues el presunto daño aún no probado, no fue causado ni por su acción u omisión y, por el contrario, si pudo tener origen en la composición de la mercancía o en el estibaje de la misma, lo que se sale de la órbita del transportista, y al tenor del artículo 992 del código de Comercio esto significa que existe una justa causa para exonerar al transportador demandado.

3. INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL ENTRE LO PAGADO EN VIRTUD DEL CONTRATO DE SEGUROS, Y LA ACTIVIDAD DESPLEGADA POR EL TRANSPORTADOR DEMANDADO, EN VIRTUD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

En concordancia con los hechos planteados en las demás excepciones de mérito, es claro que el daño reclamado por el actor solo se dio para el asegurador, quien en virtud de su contrato debería responder por la ocurrencia del presunto siniestro, sin embargo, está probado que el cambio en las condiciones físicas de parte de la mercancía reclamada no obedece ni al actuar ni a la omisión del demandado y por ello este no es el llamado a responder.

El asegurador utilizando como pretexto la subrogación, pretende que se le reconozca lo que pagó a los propietarios de la mercancía en virtud de su contrato de seguros, pero olvida que para ello debe demostrar la ocurrencia todos los elementos propios de la responsabilidad contractual en cabeza del demandado, dejando de lado todos los hechos contundentes que hemos planteado demuestran que la ocurrencia del siniestro que indemnizó son responsabilidad de terceros o incluso de los vicios asociados a la mercancía transportada.

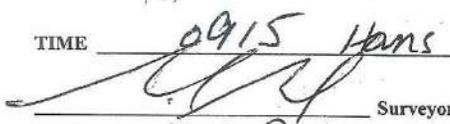
Su obligación de pagar el siniestro en el contrato de seguros, es diferente a la que pretende endilgar para recuperar su dinero, pues ese vínculo contractual es distinto al que tiene relación con el contrato de transporte que en este proceso nos ocupa.

Por ello, la estrategia planteada por el actor no está llamada a prosperar, pues el pago realizado que pretende reclamar es propio de su actividad como asegurador y al no demostrar que el daño se dio como consecuencia de la acción u omisión del transportista demandado, las pretensiones carecen de sustento y causa, que como consecuencia la justicia debe denegar.

4. EL DEMANDADO ADOPTÓ TODAS LAS MEDIDAS RAZONABLES QUE HUBIERE TOMADO UN TRANSPORTADOR SEGÚN LAS EXIGENCIAS DE LA PROFESIÓN PARA EVITAR EL PERJUICIO O SU AGRAVACIÓN.

Los AGENTES DE CARGA NACIONALES (NBC) abordaron el buque para la inspección de cada una de las bodegas de carga, y verificaron específicamente que todas las bodegas se encontraban limpias y listas para la carga.

Este documento fue firmado por la siguiente persona:

AGENT _____	DATE <u>20 JAN 19</u>
OPERATOR _____	TIME <u>0915 Hms</u>
	 _____ Surveyor
Rev. 12/2013	<u>L. N. BOLTON</u>

Lo que nos permite probar, el estado óptimo en el que se encontraba el buque y las bodegas antes del cargue de las mercancías transportadas, así como evidencia que desde el inicio del transporte no se presentó ningún incidente que pudiera generara el presunto daño reclamado.

Así mismo es importante señalar que en la nave no solo se transportaba la mercancía presuntamente averiada, sino por el contrario, se transportó una cantidad muy superior a la que aquí se reclama, la cual fue desembarcada en las mismas condiciones en las que se cargó, y de allí no surgió ninguna reclamación como la que originó el proceso que nos ocupa.

Incluso en la misma bodega N° 5 en donde se encontraba la mercancía presuntamente afectada, también se logró descargar mercancía en buenas condiciones, lo que ratifica el interrogante mayúsculo de este

proceso, que es determinar las causas de por qué una parte de la mercancía presuntamente se averió, a pesar de encontrarse en la misma bodega y en las mismas condiciones de transporte las unas a la otras, lo que solo pueden tener una prueba científica que no ha aportado el demandante.

Una vez alertado el Capitán del buque de los posibles problemas de la carga, este procedió a seguir todos los procedimientos establecidos para dar una solución o intentar establecer las causas de lo ocurrido y de ser necesario implementar las medidas propias para evitar que se extendiera el perjuicio, para ello, incluso acudió a su Club de Protección e Indemnización, y a través de un experto ingeniero naval se verificó en detalle en compañía de todos los involucrados las condiciones de las bodegas, de la carga y quien emitió su respectivo concepto, descartando problemas en la bodega y en el transporte.

Adicionalmente las manifestaciones del capitán de la nave que tienen presunción de legalidad, en la cual indica que durante el trayecto del puerto de origen al puerto de destino no ocurrió ninguna eventualidad que hubiere posiblemente generado el daño reclamado, acompañado de los hechos inequívocos que indican que la mayoría de la mercancía transportada cuyas características son similares o idénticas a las presuntamente afectadas, se desembarcaron en el mismo estado al que fueron cargadas, permiten demostrar que el transportador implementó y adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación, lo que amerita que sean desestimadas las pretensiones invocadas en su contra.

5. ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA

En vista de que las pretensiones carecen de cualquier sustento, jurídico, fáctico, real y formal, cualquier pago que pudiere efectuarse en razón a su prosperidad constituirá un pago de lo no debido y su consecuente enriquecimiento injustificado a los demandantes, generando el perjuicio a quien deba satisfacerlo.

Es necesario entonces precisar que de no existir fundamento jurídico sólido que justifique el pago de lo reclamado al demandante que le permita enriquecerse patrimonialmente, este juzgado deberá abstenerse de materializarlo, para con esto evitar una vulneración a este principio trascendental del derecho para mi representada.

6. TEMERIDAD Y MALA FE

Debe tenerse en cuenta que debemos partir que la indemnización tiene un carácter de reparación del perjuicio, pero no puede convertirse en enriquecimiento.

De igual forma el principio de Buena fe tiene tal importancia que fue elevado a rango constitucional y por ello el artículo 83 de la constitución política de Colombia lo consagró como obligatorio en todas las actuaciones. Para este asunto podemos afirmar categóricamente que el demandante está incurriendo en conductas consideradas como temerarias y de mala fe.

La Honorable Corte constitucional ha sostenido;

“La jurisprudencia constitucional ha estimado que la actuación temeraria es aquella que vulnera el principio constitucional de la buena fe y por tanto ha sido entendida como la actitud de quien demanda o ejerce el derecho de contradicción a sabiendas de que carece de razones para hacerlo, o asume actividades dilatorias con el fin de entorpecer el desarrollo ordenado y ágil del proceso”

Supone entonces la actitud torticera que delata un propósito desleal de obtener la satisfacción del interés individual a toda costa, que delata un abuso del derecho porque deliberadamente y sin tener razón de mala fe se instaura la acción, o finalmente constituye un asalto inescrupuloso a la buena fe de los administradores de justicia. La corte ha dicho que la temeridad es una situación que debe ser cuidadosamente valorada por los jueces con el fin de no incurrir en situaciones injustas.

Bajo este entendido en el evento en el que se ordene un pago en exceso del daño real sin sustento como lo pretende el demandante, este sería injustificado, pues la indemnización tiene por objeto única y

exclusivamente que se repare el daño como si nunca se hubiere generado, pero que no se enriquezca el patrimonio, aún, cuando las circunstancias hayan sido nefastas.

7. EXCEPCIÓN GENÉRICA

Con fundamento en el artículo 282 del Código general del Proceso, solicito señor juez reconocer y declarar probada como excepción cualquier hecho extintivo del derecho reclamado por la parte actora, y que se pruebe dentro del proceso.

13

VI. PRUEBAS

Con la finalidad de dar soporte a las afirmaciones realizadas en el presente escrito de contestación, le solicito se decreten y practiquen las siguientes:

• PRUEBAS DOCUMENTALES

Solicito otorgarles el valor probatorio correspondiente a los siguientes documentos, conforme la legislación procesal aplicable:

1. Conocimiento de embarque de fecha 28 de enero de 2019, en el cual se señala consignatario ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE SA ACONDESA SA., pero también se señalan las CONDICIONES DEL TRANSPORTE O CONDITIONS OF CARRIAGE.

Este documento reposa en los archivos magnéticos de mi representada y como tal declaramos que el que aquí se aporta corresponde a su fiel copia digital, con plena validez en cuanto a su contenido. Los documentos originales reposan en la autoridad aduanera correspondiente.

2. Aporto la Traducción oficial al español, del documento anterior para dar cumplimiento al artículo 251 del Código General del Proceso.
3. Documento de fecha 20 de enero de 2019, denominado “NATIONAL CARGO BUREAU, INC, CERTIFICATE OF READINESS”, o por su traducción al español “NATIONAL CARGO BUREAU, INC. CERTIFICADO DE PREPARACIÓN” suscrito por el inspector del Departamento L.R Bolton
4. Aporto la Traducción oficial al español del documento anterior, para dar cumplimiento al artículo 251 del Código General del Proceso.
5. Documento denominado “Prorrato” de cantidades de descargas por la motonave BULK JAMAICA en barranquilla expedido por el Puerto de Barranquilla el día 30 de octubre de 2018.
6. Reporte de calidad de la carga expedido el día 25 de mayo de 2018 por el Puerto de Barranquilla.
7. Certificado Oficial del peso de la mercancía No. US-NOFO-1-608873-17 del 28 de enero de 2019 expedido por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos.
8. Aporto la Traducción oficial al español del documento anterior, para dar cumplimiento al artículo 251 del Código General del Proceso.

• PRUEBAS TESTIMONIALES

1. Solicito se decrete y practique el testimonio al representante legal de la sociedad ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A- ACONDESA S.A. para que absuelva el cuestionario que personalmente le formularé, sobre hechos relacionados en la presente contestación.

2. Solicito se decrete y practique el testimonio al representante legal de la sociedad TRADERMAR-operadora de servicios integrales, en su condición de empresa estibadora para la descarga en el atraque del puerto de Barranquilla Sociedad Portuaria, para que absuelva el cuestionario que personalmente le formularé y quien podrá ser notificado en la calle 1ª Carrera 38, orilla del Río Magdalena, Barranquilla. **Manifiesto que desconozco el correo electrónico del testigo.**
3. Solicito se decrete y practique el testimonio al señor RAUL ARTURO CONTRERAS CHAPARRO, en su condición de jefe aseguramiento de la calidad Acondesa SA, quien aparece firmando el informe No. 888, en el cual se llevó una inspección especial por novedad, para que resuelva el cuestionario que personalmente le formularé relacionado con la contestación de la demanda, y quien podrá ser notificado en la Calle 18 No. 5-402 en Soledad- Atlántico. **Manifiesto que desconozco el correo electrónico del testigo.**
4. Solicito se decrete y practique el testimonio al señor FRANCISCO J VILLERO VERGARA, en su condición de contador público de Acodensa SA, quien aparece firmando la certificación por medio del cual se señala el valor de los daños de la mercancía transportada, para que resuelva el cuestionario que personalmente le formularé relacionado con la contestación de la demanda, y quien podrá ser notificado en la Carrera 30 No. 28-100 Barrio el Hipódromo en Soledad- Atlántico. **Manifiesto que desconozco el correo electrónico del testigo.**
5. Solicito se decrete y practique el testimonio al señor FARADIVA CORREDOR GARCIA, en su condición de Ajustador, quien suscribió el informe final de ajuste que sirvió a la aseguradora demandante para pagar el siniestro por la mercancía presuntamente averiada, para que resuelva el cuestionario que personalmente le formularé relacionado con la contestación de la demanda, y quien podrá ser notificado en la Cl 59 A Bis No. 5 53 Of 306 de la ciudad de Bogotá. **Manifiesto que desconozco el correo electrónico del testigo.**
6. Solicito se decrete y practique el testimonio del señor EDSON ZAMBRANO, en su condición de supervisor de operaciones del puerto de barranquilla, quien aparece firmando el reporte de calidad de la carga de fecha 25 de mayo de 2018, para que resuelva el cuestionario que personalmente le formularé relacionado con la contestación de la demanda, y quien podrá ser notificado en la Cra 38 Calle 1ra, Orilla Del Río Magdalena, Barranquilla **email: secretariageneral@puertodebarranquilla.com**
7. Solicito se decrete el testimonio del CAPITÁN del buque BULK JAMAICA, para que responda el cuestionario que personalmente le formularé relacionado con los hechos de la demanda y su contestación, quien podrá ser notificado a través del suscrito apoderado.

- **PRUEBA TESTIMONIAL TÉCNICA**

Solicito se decrete y practique el testimonio al ingeniero naval LIBARDO VARGAS POLANIA quien en su condición de experto naval, conoció en detalle la problemática acontecida con las operaciones de descarga y el estado de la mercancía presuntamente averiada, participó directamente en todas las labores técnicas y administrativas propias de atención del suceso y es testigo presencial de lo ocurrido en el puerto, para que resuelva el cuestionario que personalmente le formularé relacionado con la contestación de la demanda, y quien podrá ser notificado en la Cra 52 N° 76 – 167 Ofc 201, Barranquilla, Colombia. y en los correos electrónicos Manuelcalderon2001@yahoo.co y Manuelcalderon2001@gmail.com

- **INTERROGATORIO DE PARTE:**

Solicito se decrete y practique el interrogatorio al representante legal de la sociedad demandante HDI SEGUROS S.A., para que absuelva el cuestionario que personalmente le formularé, sobre hechos relacionados en la presente contestación.

- **DICTAMEN PERICIAL**

Solicito se decrete como dictamen pericial, conforme el artículo 226 del Código General del proceso, el reporte final realizado por el señor Libardo Vargas Polania, en calidad de Experto Naval con Licencia PN 72133531 el día 15 de febrero de 2019 que se aporta como prueba a la presente contestación de demanda.

Se aporta el dictamen pericial en inglés y su traducción oficial al español para dar cumplimiento al artículo 251 del Código General del Proceso.

El experto Naval que realizó el dictamen, puede ser citado en la Cra 52 N° 76 – 167 Ofc 201, Barranquilla, Colombia y en los correos electrónicos Manuelcalderon2001@yahoo.co y Manuelcalderon2001@gmail.com

- **DE OFICIO:**

Solicito el despacho decrete y practique las pruebas de oficio que considere necesarias para lograr determinar la verdad real en el presente asunto, lo anterior en virtud de lo preceptuado en el artículo 168 del Código General del Proceso.

VII. FUNDAMENTOS DE DERECHO

Solicito tener en cuenta los argumentos legales desarrollados a lo largo de la presente contestación los cuales dan mérito para que se nieguen las pretensiones invocadas por el demandante.

VIII. FUNDAMENTO JURISPRUDENCIAL

En cuanto a las causales configurativas de exoneración de responsabilidad por parte del transportador invoco la sentencia de la Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. M.P. Arturo Solarte Rodríguez. Sentencia del 16 de diciembre de 2010. Referencia 05001-3103-010-2000-00012-01 en la cual expresamente se dice;

“Lo anterior no quiere significar, obviamente, que el transportador carezca de medios de defensa que le permitan eximirse de reparar el perjuicio cuya causación se le imputa. Para el efecto, el artículo 992 del Código de Comercio, norma cuyo quebranto fue el que se denunció en el cargo auscultado, dispone que “[e]l transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño le fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación” (se destaca).

2. Independientemente de las críticas que se han realizado a la redacción de la disposición legal arriba transcrita y de las reflexiones que pudieran hacerse sobre la relación existente entre los conceptos de factor extraño y de ausencia de culpa, es claro que de conformidad con la literalidad del citado precepto, vigente en nuestro ordenamiento mercantil desde la publicación del Decreto 01 de 1990, dos son las circunstancias que se deben acreditar para que opere la exoneración de responsabilidad del transportador de cosas: en primer lugar, que el daño padecido por el remitente o el destinatario, que en principio es atribuible al incumplimiento del acarreador, en realidad se ha originado en una causa que le es extraña o se deriva de vicios propios o inherentes a la cosa transportada; y en segundo lugar, que el transportador haya adoptado todas las medidas razonables que un profesional de esa actividad habría dispuesto para evitar los efectos perjudiciales que son consecuencia de la insatisfacción de sus compromisos contractuales o la extensión de tales consecuencias dañosas.

En el punto, la Sala ha señalado que “la exoneración de la responsabilidad descansa fundamentalmente sobre la plena demostración de una causa extraña o, en su caso, de un vicio propio o inherente a la cosa transportada” y que “[p]or razones obvias, para que el evento eximente pueda ser considerado como tal, es

menester que su ocurrencia no sea atribuible, por acción u omisión, al agente, pues de ser así el suceso no sería propiamente ‘extraño’, sino que estaría situado dentro de la órbita de acción que compromete la responsabilidad del profesional”. Con tal fundamento, esta Corporación puntualizó, en lo que refiere al contrato de transporte, que “las características del fenómeno liberatorio imponen, como se vio, la acreditación de una causa extraña o de un vicio propio o inherente de la cosa transportada, dejándose también en claro, como es natural, que tales circunstancias sólo adquirirán relevancia y efectividad si se presentan dentro de un contexto de actuación presidido permanentemente por la diligencia, cautela y buen juicio del operador, exigencia reflejada en que éste haya adoptado ‘todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación’ (se subraya), como claramente lo enseña la norma en estudio, pues sólo así se estará realmente en presencia de un factor exógeno capaz de mantener al transportista al margen del incumplimiento o infracción contractual, obrando, por ende, como su excusa o justificación” (Cas. Civ., sentencia de 8 de noviembre de 2005, expediente No. 7724).

Y, tal vez, la razón para que en la regulación que se comenta se dispusiera que la exoneración del transportador requería no sólo de la prueba del factor extraño, que de suyo exige que se acredite que se trata de un hecho o un comportamiento ajenos al círculo de control del agente, sino que además se reclamara la prueba de las medidas razonables adoptadas por el porteador para evitar el perjuicio o su agravación, podría encontrarse en el deseo del legislador de destacar que la actividad del transportador corresponde a la de un profesional del comercio organizado empresarialmente (numeral 11, art. 20, C. de Co.), que está regida por un sistema de responsabilidad, si se quiere, más riguroso, en tanto que, a diferencia de la responsabilidad de la generalidad de las personas, en la que el factor de comparación, por regla, es “el comportamiento de un buen padre de familia”, en la del profesional el estándar de diligencia exigible -el buen profesional- normalmente es más elevado en virtud del surgimiento para él de diversos deberes jurídicos de prevención y de evitación de daños, muchos de ellos incorporados al contrato por aplicación del principio de buena fe (arts. 1603 del C.C. y 871 del C. de Co.). Señala Le Tourneau, comentando el desarrollo de este proceso en el derecho francés, que “[l]a jurisprudencia aplica discretamente un **agravamiento de la gama de las culpas de un profesional**, en comparación con la de un ciudadano común y corriente. En efecto, la jurisprudencia tiende a considerar que lo que para este último sería un error o una culpa levisima, jurídicamente neutros, es como mínimo una culpa leve para un hombre de oficio y constituye en consecuencia un incumplimiento. Y la culpa leve será más fácilmente calificada de grave, en la medida en que traduce **‘su ineptitud para el cumplimiento de la tarea encomendada’** o ‘de la misión contractual’ (...). Al respecto, la reiteración de la culpa se tendrá en cuenta, como sería por ej. la frecuencia de robos a un transportador o a un hotelero. Lo que, para un simple particular, sería **mala suerte**, que suscitaría conmiseración, es una culpa profesional”¹.

Dentro de este contexto, entonces, del empresario del transporte ha de esperarse la adopción de todas las medidas que, según las exigencias de la profesión, sean requeridas para evitar la realización del daño o su agravación, con lo que el rigor con el que se debe examinar su actuación sube de punto, pues de él no se espera, simplemente, lo que una persona común habría hecho, sino que la colectividad confía en que el transportador se comporte como lo haría alguien con la preparación, habilitación y experiencia suficientes para enfrentar y superar los distintos riesgos que cotidianamente se presentan en su actividad.

Finalmente, y como lo ha sostenido esta Corporación, “no puede extenderse, ni ello compete a la Corte, una lista acabada o exhaustiva de las medidas que un transportador debe implementar, según las exigencias de su profesión, frente a situaciones concretas, con el fin de evitar el perjuicio o su agravación, pues, en línea de principio, es él quien, en su momento y lugar, debe identificar los riesgos asociados a su negocio, medir el nivel de exposición respecto de ellos, al igual que la posibilidad de conjurarlos y emprender las acciones que estime prudentes y adecuadas, las cuales, en caso de controversia, estarán sometidas, por obvias razones, a la ponderación del juzgador, conforme los dictados del sentido común y la sana crítica” (Cas. Civ., sentencia de 8 de noviembre de 2005, arriba citada), lo que reafirma, por una parte, que en esta materia cada caso particular determinará la razonabilidad de las medidas adoptadas por el transportador y, por otra, la imposibilidad de calificar a priori que ciertas medidas sean razonables y que otras no cumplan con dicho calificativo. “

Así las cosas, en el presente asunto se cumplen a cabalidad todas las circunstancias exigidas por la jurisprudencia para que le exonere de responder al transportador demandado y en consecuencia se denieguen las pretensiones de la demanda, condenando en costas a la demandada.

¹ Le Tourneau, Philippe. La Responsabilidad Civil Profesional. Legis Editores S.A. 2006. Págs. 19 y 20.

IX. NOTIFICACIONES

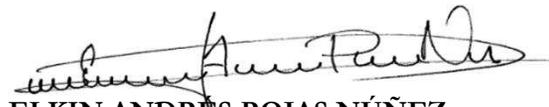
Para todos los efectos relacionados con el presente proceso, el suscrito podrán ser notificado de la siguiente manera:

- De manera personal en la secretaría del despacho.
- Dirección Física: Cra 13 N° 29 – 41 Oficina 242
- Correo Electrónico: andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com

17

Mi representada podrá ser notificada en la dirección y correo electrónico que se encuentre registrada en el Certificado de Existencia y Representación Legal.

Del señor Juez
Atentamente,



ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ
C.C. N° 80.736.638 de Bogotá
T P N° 165.100 del C.S. de la J.

NORTH AMERICAN GRAIN BILL OF LADING

To be used with "Norgrain" Charterparty 1973 As Amended 1989

Zen-noh Grain Corporation
1127 Highway 190, East Service Road
Covington, Louisiana 70433 USA

Shipped SHIPPED, in apparent good order and condition by
Vessel on board the good motor vessel called the M/V BULK JAMAICA (LIBERIA FLAG)
Port of loading Now lying in the Port of CONVENT, LOUISIANA, USA
and bound for BARRANQUILLA COLOMBIA
Port of discharge Being stowed as herein, and to be delivered in like good order and condition at the aforesaid Port
of BARRANQUILLA COLOMBIA
CONSIGNEE ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A.
CARRERA 30 No 28A-180
SOLEDAD. ATLANTICO- COLOMBIA
NIT 890.103.400-5

or to his or their Assigns
Notify address ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A.
CARRERA 30 No 28A-180
SOLEDAD. ATLANTICO- COLOMBIA
NIT 890.103.400-5


SE LIBERA ESTE DOCUMENTO
EN CUANTO A FLETES SE REFIERE.
FECHA

QUANTITY, DESCRIPTION AND STOWAGE

SAID TO BE:
U.S YELLOW CORN #2 OR BETTER, IN BULK
5,647,413 POUNDS 2,561.650 METRIC TONS

Deep Blue

STOWAGE: HOLD NOS. 1,2,5.

GRAIN LOADED CLEAN ON BOARD
CONVENT, LOUISIANA, USA
JANUARY 28, 2019

FIRST ORIGINAL



NEWSHIP, INC., AS AGENTS
FOR THE CAPT. Tran Dinh Suu

Freight payable as per
Per Charter Party NOVEMBER 16, 2018
For conditions of Carriage See Overleaf

Freight Rate: \$ 16.00

Supplier: Seaboard Overseas LTD.
Tariff Code: 1005.90

"ALL TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE CHARTER PARTY, INCLUDING THE LAW
AND ARBITRATION CLAUSE ARE HERewith INCORPORATED"

Shipper's weight, quality and quantity unknown
In Witness Whereof, the Master or Agent of said vessel has signed THREE (3)
Bills of Lading, all of this tenor and date, any one of which being accomplished, the others shall be
void.

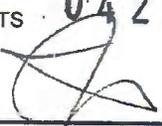
DIGITALIZADO

Barranquilla

Dated at CONVENT, LOUISIANA, USA
JANUARY 28, 2019

By: NEWSHIP, INC., AS AGENTS

042019-085090



FOR THE CAPT. Tran Dinh Suu
SET NO. 36

CONDITIONS OF CARRIAGE

1. All terms, conditions and exceptions as per Charterparty dated as overleaf and any addenda thereto to be considered as incorporated herein as if fully written, anything to the contrary contained in this Bill of Lading notwithstanding except arbitration as provided in Clause 8 herein.

Clause Paramount

2. If the vessel loads in the U.S.A.:

"This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent, but no further."

If the vessel loads in Canada:

"This Bill of Lading, so far as it relates to the carriage of goods by water, shall have effect, subject to the provisions of the Water Carriage of Goods Act 1936, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities, or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent, but no further."

Both to Blame Collision Clause

3. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing the Charterparty falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:

"If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owners in so far as such loss or liability represents loss or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or carrier."

The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact."

General Average

4. General Average shall be payable according to the Charter Party Contract and shall be settled at the place provided in the

Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and

"If a salving vessel is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the

War Risks

5. 1) No Bills of Lading to be signed for any blockaded port and if the port of discharge be declared blockaded after Bills of Lading have been signed, or if the port to which the vessel has been ordered to discharge, either on signing Bills of Lading or thereafter, be one to which the vessel is or shall be prohibited from going by the Government of the Nation under whose flag the vessel sails or by any other Government, the owner shall discharge the cargo at any other port covered by the Charterparty as ordered by the Charterers (provided such other port is not a blockaded or prohibited port as above mentioned) and shall be entitled to freight as if the vessel had discharged at the port or ports of discharge to which she originally ordered.

2) The vessel shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or otherwise howsoever given by the Government of the Nation under whose flag the vessel sails or any department thereof, or by any other Government, or of any department thereof, or by any committee or person having, under the terms of the War Risks Insurance on the vessel, the right to give such orders or directions and if by reason of and in compliance with any such orders or directions anything is done or is not done, the same shall not be deemed a deviation, and delivery in accordance with such orders or directions shall be a fulfillment of the contract voyage and the freight shall be payable accordingly.

P & I Bunkering Clause

6. The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in the Charterparty and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried, whether such amount is or is not required for the chartered voyage.

Proportion of Shortage and/or Damage

7. Each Bill of Lading covering the hold or holds enumerated herein to bear its proportion of shortage and or damage, if any incurred.

Arbitration

8. All disputes arising out of this Bill of Lading shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be Members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in the Shipping and/or Grain Trades, one to be appointed by each of the parties with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified, as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any disputes arising under this Bill of Lading shall be governed by English Law.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE DE NORTH AMERICAN GRAIN

Para ser utilizado con Contrato de Fletamento "Norgrain" 1973 y sus enmiendas 1989

Exportador ENVIADO en aparente buen estado y condición por Zen-noh Grain Corporation
1127 Highway 190, East Service Road
Covington, Luisiana 70433, EE.UU.

Buque a bordo del buen buque a motor, llamado M/V BULK JAMAICA (LIBERIA FLAG) (CON BANDERA DE LIBERIA)

Puerto de Carga Ahora se encuentra en el puerto de CONVENT, LUISIANA, EE.UU.
y con destino a BARRANQUILLA, COLOMBIA

Puerto de Descarga Es estibado como se indica en este documento, para ser entregado en buen estado y condiciones en el Puerto antes mencionado de BARRANQUILLA COLOMBIA

Consignatario ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A.
CARRERA 30 No. 28A – 180
SOLEDAD, ATLÁNTICO – COLOMBIA
NIT 890.103.400-5
o a sus Asignados

Dirección de Notificación ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A.
CARRERA 30 No. 28A – 180
SOLEDAD, ATLÁNTICO – COLOMBIA
NIT 890.103.400-5
CANTIDAD, DESCRIPCIÓN Y ESTIBA

SE DICE QUE ES:
MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS #2 O MEJOR, A GRANEL
5.647.413 LIBRAS 2.561,650 TONELADAS MÉTRICAS

ESTIBADO: BODEGA NO. 1,2,5.

GRANO CARGADO LIMPIO A BORDO
CONVENT, LUISIANA, EE.UU.
ENERO 28 DE 2019

Firmado
NEWSHIP, INC, COMO AGENTES
POR EL CAPITÁN Tran Dinh Suu

Flete pagadero según
Por Contrato de Fletamento
Para Condiciones de Transporte Consulte la Página Siguiende

Tarifa de Flete: \$ 16,00
Proveedor: Seaboard Overseas LTD.
Código de Tarifa: 1005.90

"SE INCORPORAN TODOS LOS TÉRMINOS, CONDICIONES Y EXCEPCIONES DEL CONTRATO DE FLETAMENTO, INCLUIDA LA CLÁUSULA LEGAL Y DE ARBITRAJE"

El Peso, calidad y cantidad del remitente es desconocido.

En fe de lo anterior, el Capitán o Agente de dicho buque firmó TRES (3) ORIGINALES del Conocimiento de Embarque todos al mismo tenor y fecha, si alguno de ellos se cumple, los demás se anularán.

Con fecha de CONVENT, LUISIANA, EE.UU.
ENERO 28 DE 2019

POR NEWSHIP, INC., COMO AGENTE
FIRMADO
POR EL CAPITÁN Tran Dinh Suu
SET No. 36

Lleva sello de PRIMER ORIGINAL
Lleva sello de: DIGITALIZADO, Barranquilla
042019-085090

LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

Condiciones de Transporte

1. Todos los términos, condiciones y excepciones según el Contrato de Fletamento, con fecha en el anverso, y cualquier adenda al mismo se considerarán incorporados al presente documento como si estuvieran completamente escritos, a pesar de cualquier cosa contraria contenida en este Conocimiento de Embarque, excepto el arbitraje previsto en la Cláusula 8 del presente documento.

Cláusula Principal

2. Si el buque se carga en los EE.UU.

"Este Conocimiento de Embarque tendrá vigencia sujeta a las disposiciones de la Ley de Transporte de Mercancías por Mar de los Estados Unidos, aprobada el 16 de abril de 1936, que se considerará incorporada al mismo, y nada de lo aquí contenido se considerará como una renuncia por parte del transportista de sus derechos o inmunidades o un aumento de cualquiera de sus responsabilidades en virtud de dicha Ley. Si alguno de los términos de este Conocimiento de Embarque fuera contrario a dicha Ley en alguna medida, dichos términos serán nulos en esa medida, pero no en ninguna otra".

Si el buque se carga en Canadá:

"Este Conocimiento de Embarque, en lo que se refiere al transporte de mercancías por vía marítima, tendrá efecto, sujeto a las disposiciones de la Ley de Transporte de Mercancías por Vía Marítima de 1936, promulgada por el Parlamento del Dominio de Canadá, que se considerará incorporada al presente documento, y nada de lo contenido en el mismo se considerará como una renuncia por parte del transportista a cualquiera de sus derechos o inmunidades, o un aumento de cualquiera de sus responsabilidades u obligaciones en virtud de dicha Ley. Si alguno de los términos del presente Conocimiento de Embarque es contrario a dicha Ley en cualquier medida, dichos términos serán nulos en esa medida, pero no en ninguna otra".

Cláusula Ambos Culpables de Colisión

3. Si la responsabilidad de las colisiones en la que el buque se vea envuelto durante la ejecución del Contrato de Fletamento no puede ser determinado de acuerdo con las leyes de los Estados Unidos de América, se aplicará la siguiente cláusula:

"Si el buque entra en colisión con otro buque como resultado de la negligencia del otro buque y cualquier acto, negligencia o incumplimiento por parte del capitán, marinero, piloto o de los empleados del Transportista en la navegación o en el manejo del buque, los propietarios de las mercancías transportadas indemnizarán al Transportista contra toda pérdida o responsabilidad con el otro buque no transportador o a sus Propietarios en la medida en que dicha pérdida o responsabilidad represente pérdida o daño o cualquier reclamación de los propietarios de dichas mercancías, y compensado, recobrado y recuperado por el otro buque no transportador o por sus propietarios como parte de su reclamación contra el buque transportador o el transportista.

Las disposiciones anteriores también se aplicarán cuando los Propietarios, operadores o encargados de cualquier buque o buques u objetos distintos a los buques o además de ellos, los buques u objetos que colisionan sean culpables de una colisión o contacto".

Avería Gruesa

4. La Avería Gruesa se pagará de acuerdo con el Contrato de Fletamento y se liquidará en el lugar previsto por el Contrato de Fletamento

Cuando el ajuste se realice de conformidad con la legislación y la práctica de los Estados Unidos de América, se aplicará la siguiente cláusula:

"En caso de accidente, peligro, daño o desastre antes o después del inicio del viaje, por cualquier causa, ya sea por negligencia o no, de la cual o de cuyas consecuencias el transportista no es responsable, por Ley, por contrato o de otro modo, las mercancías, los remitentes, los consignatarios o propietarios de las mercancías contribuirán con el transportista en la avería gruesa al pago de los sacrificios, pérdidas o gastos de una avería gruesa que se produzcan o se incurra y se deba pagar salvamento, y

"Si un buque de salvamento es propiedad o es operado por el transportista, el salvamento se pagará de forma completa como si dicho buque o buques de salvamento pertenecieran a otros. Dicho depósito según lo que transportista o sus agentes puedan considerar suficiente para cubrir la contribución estimada de las mercancías y cualquier salvamento y los cargos especiales correspondientes, serán hechos, si se requiera, por las mercancías, remitentes, consignatarios o propietarios de las mercancías al transportista antes de la entrega.

Riesgos de Guerra

5. 1) No se deben firmar Conocimientos de Embarque para los puertos bloqueados y si el puerto de descarga es declarado bloqueado después de que se hayan firmado los Conocimientos de Embarque, o si el puerto al que se le ha ordenado descargar al buque, ya sea al firmar los Conocimientos de Embarque o posteriormente, sea uno al que el buque tiene o tendrá prohibido ir por el gobierno de la Nación bajo cuya bandera navega el buque o por cualquier otro gobierno, el propietario deberá descargar la carga en otros puertos cubiertos por el Contrato de Fletamento según lo ordenado por los Fletadores (siempre que dicho puerto no sea un puerto bloqueado o prohibido como se mencionó anteriormente) y tendrá derecho al flete como si el buque hubiera descargado en el puerto o los puertos de descarga a los que se le había ordenado originalmente.

2) El buque tendrá la libertad para cumplir con cualquier orden o instrucción en cuanto a la salida, arribo, rutas, puertos de escala, paradas, destino, entrega o cualquier otra forma dada por el Gobierno de la Nación bajo cuya bandera navega el buque o por cualquier departamento del mismo, o por cualquier otro Gobierno, o por cualquier otro departamento del mismo, o por cualquier comité o persona que tenga, en virtud de los términos del Seguro de Riesgo de Guerra del buque, el derecho a dar tales órdenes o instrucciones, y si en virtud de dichas órdenes o instrucciones se hace o no se hace algo, no se considerará una desviación, y la entrega de acuerdo con dichas órdenes o instrucciones será un cumplimiento del contrato de viaje y el flete se pagará de conformidad.

P&I para Abastecimiento de Combustible

6. El buque tendrá la libertad, como parte del contrato de viaje de dirigirse al puerto o a los puertos que estén disponibles para el abastecimiento de combustible en cualquier etapa del viaje, y si dichos puertos están dentro o fuera de la línea directa y/o ruta o rutas habituales entre los puertos de carga o descarga mencionados en el Contrato de Fletamento y allí se abastece de combustible en las cantidades a discreción de los Propietarios, incluso a la capacidad total de los tanques de combustibles y tanques profundos y cualquier otro compartimiento en el que se pueda transportar el combustible, ya sea que dicha cantidad sea o no necesaria para el viaje fletado.

Proporción de Faltante y/o Daño

7. Cada Conocimiento de Embarque cubre la bodega o bodegas enumeradas en el presente documento asumirá su proporción del faltante y/o daño, si se produce

Arbitraje

8. Todas las controversias que surjan del presente Conocimiento de Embarque someterán a arbitraje en Londres y, a menos que las partes se pongan de acuerdo con un solo Árbitro, se remitirán al arbitraje final de dos árbitros que ejercen su actividad en Londres, y serán miembros de la Institución Mercantil y de Actividades Marítimas del Báltico y que se dediquen a las Operaciones Marítimas y/o de Cereales, cada parte designará a un Árbitro, con poder para que designen un Árbitro. Ningún laudo será cuestionado o invalidado debido a que ninguno de los Árbitros no esté calificado como se indicó antes, a menos que se presente una objeción a su calificación antes de que se realice el laudo. Las controversias que surjan en virtud del presente Conocimiento de Embarque se regirán por la Ley inglesa.

LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

NATIONAL CARGO BUREAU, INC.
CERTIFICATE OF READINESS

No. _____ Port NEW ORLEANS

This is to Certify, that the BULL JAMAICA registered in LBR
(Name of Vessel) (Flag)

with IMO number 9792450, built at PHILIPPINES in 2018

of which CAPT TRAN DINH SUU is Master

and now lying at BELLE CLASSE ANCHORAGE

is passed to load as follows:

GENERAL CARGO Holds Nos. NIL

BULK GRAIN (Full Holds) Nos. 1 - 2 - 4 - 5

(Part Holds) Nos. 3

Other BULK CARGOES (Identify Cargo) NIL

Hold Nos. NIL

said holds having been prepared in accordance with the Regulations of the United States Coast Guard and the Code of Federal Regulations so far as applicable, and in accordance with the recommendations of National Cargo Bureau, Inc.

THIS CERTIFICATE VALID AT PORT OF ISSUANCE ONLY.

THIS CERTIFICATE IS NOT A FORM OF INSURANCE, OR GUARANTEE, AND IS ISSUED ON THE FOLLOWING TERMS AND CONDITIONS:
This Certificate and performance of services by National Cargo Bureau ("NCB") shall in no way be deemed to be a representation, statement, or warranty of seaworthiness, quality or fitness for a particular use or service, of any vessel, container, cargo, structure, item of material, or equipment. NCB shall not be liable for, and the party to whom this Certificate is issued agrees to indemnify and hold NCB harmless from and against any and all claims, demands, actions for damages, including legal fees, to persons and/or property which may be brought against NCB incidental to, arising out of, or in connection with the services to be performed hereunder, except for those claims caused solely by the negligence of NCB. NCB shall be discharged from all liability for negligent performance or non-performance of any services in connection with issuance of this Certificate, unless the same is discovered prior to and is claimed in writing made to NCB within 180 days and litigation is commenced within one year after performance of survey services. THE COMBINED LIABILITY OF NCB, ITS OFFICERS, EMPLOYEES, AGENTS OR SUBCONTRACTORS FOR ANY LOSS, CLAIM, OR DAMAGE ARISING FROM NEGLIGENT PERFORMANCE OR NON-PERFORMANCE OF ANY SERVICES IN CONNECTION WITH THE ISSUANCE OF THIS CERTIFICATE, OR FROM BREACH OF ANY IMPLIED OR EXPRESS WARRANTY OF WORKMANLIKE PERFORMANCE, OR ANY OTHER REASON, SHALL NOT EXCEED IN THE AGGREGATE THE GREATER OF a) \$15,000 OR b) AN AMOUNT EQUAL TO FOUR TIMES THE SUM ACTUALLY PAID FOR THE SERVICES ALLEGED TO BE DEFICIENT. THE LIMITATION AMOUNT MAY BE INCREASED UP TO AN AMOUNT TEN TIMES THAT SUM PAID FOR SERVICES UPON RECEIPT OF CLIENT'S WRITTEN REQUEST AT OR BEFORE THE TIME OF PERFORMANCE OF SERVICES UPON PAYMENT BY THE CLIENT OF AN ADDITIONAL FEE OF \$10.00 FOR EVERY \$1,000.00 INCREASE IN THE LIMITATION AMOUNT. IN NO EVENT SHALL NCB BE LIABLE FOR ANY CONSEQUENTIAL DAMAGES, INCLUDING, BUT WITHOUT LIMITATION, DELAY, DETENTION, LOSS OF USE, OR CUSTOMARY PORT CHARGES TO THE PARTY TO WHOM THIS CERTIFICATE IS ISSUED OR TO ANY OTHER PERSON, CORPORATION OR BUSINESS ENTITY FOR WHOSE BENEFIT THIS CERTIFICATE MAY BE ISSUED.

AGENT _____

DATE 20 JAN 19

OPERATOR _____

TIME 0915 Hours

[Signature]
Surveyor
L. N. BOLTON

NATIONAL CARGO BUREAU, INC.
CERTIFICADO DE ALISTAMIENTO

No. _____ Puerto New Orleans

Se Certifica que el BULK JAMAICA registrado en LBR

Con número IMO 9792450, construido en FILIPINAS en el 2018

Del cual el Capitán TRAN DINH SUU es su Capitán

y ahora se encuentra en el FONDEADERO de Ilegible

se pasa a carga de la siguiente manera:

CARGA GENERAL Bodegas No. _____ NULO

GRANOS A GRANEL (Bodegas Completas) No. _____ 1-2-4-5

(Bodegas parcial) No. _____ 3

Otras CARGAS A GRANEL (Identificación de la Carga) _____ NULO

No. de Bodegas _____ NULO

dichas bodegas se han preparado de acuerdo con las Regulaciones de los Guardia Costera de los Estados Unidos y el código de Regulaciones Federales en los que sea aplicable y de acuerdo con las recomendaciones de la National Cargo Bureau, Inc.

EL PRESENTE CERTIFICADO ES VÁLIDO SÓLO EN EL PUERTO DE EMISIÓN.

EL PRESENTE CERTIFICADO NO ES UNA FORMA DE SEGURO O GARANTÍA, Y SE EMITE BAJO LOS SIGUIENTES TÉRMINOS Y CONDICIONES:

El presente Certificado y la prestación de servicios por parte de la National Cargo Bureau ("NCB") no se considerarán en modo alguno como una representación, declaración o garantía de navegabilidad, calidad o idoneidad para un uso o servicio particular, de cualquier buque, contenedor, carga, estructura, elemento de material o equipo. La NCB no será responsable, y la parte a la que se le expide este Certificado acepta indemnizar y eximir a la NCB de cualquier reclamación, demanda o acción por daños y perjuicios, incluidos los honorarios legales, a las personas y/o a la propiedad que puedan presentarse contra la NCB de forma incidental, como consecuencia o en relación de los servicios que se presten en virtud del presente documento, excepto aquellas reclamaciones causadas únicamente por la negligencia de la NCB. La NCB quedará eximida de toda responsabilidad por la realización o no realización negligente de cualquier servicio relacionado con la emisión de este Certificado, a menos que la misma se descubra antes y se reclame por escrito a la NCB en un plazo de 180 días y se inicie el litigio en el plazo de un año desde la realización de los servicios.

LA RESPONSABILIDAD COMBINADA DE LA NCB, SUS FUNCIONARIOS, EMPLEADOS, AGENTES O SUBCONTRATISTAS POR CUALQUIER PÉRDIDA, RECLAMACIÓN O DAÑO DERIVADO DE LA EJECUCIÓN NEGLIGENTE O LA NO EJECUCIÓN DE CUALQUIER SERVICIO RELACIONADO CON LA EMISIÓN DE ESTE CERTIFICADO, O POR EL INCUMPLIMIENTO DE CUALQUIER GARANTÍA IMPLÍCITA O EXPLÍCITA DE EJECUCIÓN PROFESIONAL, O POR CUALQUIER OTRA RAZÓN, NO EXCEDERÁ EN EL AGREGADO MAS DE a) USD 15.000 o b) UNA CANTIDAD IGUAL A CUATRO VECES LA SUMA EFECTIVAMENTE PAGADA POR LOS SERVICIOS SUPUESTAMENTE DEFICIENTES. EL IMPORTE DE LA LIMITACIÓN PODRÁ INCREMENTARSE HASTA UNA CANTIDAD DIEZ VECES SUPERIOR A LA SUMA PAGADA POR LOS SERVICIOS, PREVIA SOLICITUD POR ESCRITO DEL CLIENTE EN EL MOMENTO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS O ANTES DE LA MISMA, PREVIO PAGO DEL CLIENTE DE UNA TARIFA ADICIONAL POR CADA USD 1.000,00 DE INCREMENTO DEL IMPORTE DE LA LIMITACIÓN. EN NINGÚN CASO LA NCB SERÁ RESPONSABLE DE LOS DAÑOS CONSECUENTES, INCLUYENDO, PERO SIN LIMITARSE A ELLO, EL RETRASO, DETENCIÓN, PÉRDIDA DE USO O LOS GASTOS PORTUARIOS HABITUALES DE LA PARTE A LA QUE SE EMITE ESTE CERTIFICADO O DE CUALQUIER OTRA PERSONA, CORPORACIÓN O ENTIDAD COMERCIAL EN CUYO BENEFICIO SE EMITE ESTE CERTIFICADO.


LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia



PRORRATEO DE CANTIDADES DESCARGADAS EN BARRANQUILLA
DIRECCION DE OPERACIONES - COORDINACION DE GRANELES

FOGR 117
Version 2
30.10.2018

MOTONAVE	BULK JAMAICA		
MATRICULA	9792450	RECALADA	1
BANDERA	LIBERIA	No. BODEGAS	5
No. DE GRUAS	4	CAP GRUAS	30 TON
REGISTRO CAPITANIA	0123-2019	MANIFIESTO	116575009716031
NOR TENDERED			
ARRIBO	9/02/2019 12:35		
INICIO OPERACIONES	9/02/2019 15:00		
FINAL OPERACIONES	12/02/2019 14:30		
ZARPE	12/02/2019 17:20		

ORIGEN DE LA CARGA	USA	
PUERTO DE EMBARQUE	CONVENT, LA	
PROCEDENCIA	SANTA MARTA	
DESTINO	PUERTO DE BARRANQUILLA	
AGENCIA MARITIMA	DEEP BLUE AGENCY	
MUELLE ASIGNADO		CAL PROA 9.18
ARMADOR	SWISSMARINE	CAL POPA 9.48
CHARTEADOR	SEABOARD OVERSEAS	
OPERADORES	OSI TRADEMAR - DCA - TSL DEL CARIBE	

(*) Nota de Alistamiento

BL	MATRIC	CONSIGNATARIO	CANTIDAD SOBORDADA	PARTIC EN EL EXCESO	TOTAL BL MAS EXCED	TIPO ACTUAL	DESCARGUE EN BOQUILLA	DESCARGUE STA MARTA	TOTAL TARIADO POR BLS	(FALT) EXC SEGUN SOBORDO	(FALT) EXC SEGUN PRORRAT	% (FALT) O EXC SEGUN SOBORDO
10	1142489	SEABOARD OVERSEAS DE COL (CAMPOLLO)	450,000	200	450,200	NAC TOTAL	450,200	-	450,000	-	(200)	0.000%
11	1142491	SEABOARD OVERSEAS DE COL (CAMPOLLO)	450,000	200	450,200	NAC TOTAL	450,200	-	450,723	723	523	0.161%
12	1142492	HACIENDA SAS	200,000	89	200,089	NAC TOTAL	200,161	-	200,161	161	72	0.081%
13	1142498	ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE SA/ACONDES	900,000	599	1,350,599	NAC TOTAL	1,351,084	-	1,351,084	1,084	485	0.080%
14	1142501	MEJIA Y CIA SAS	900,000	399	900,399	NAC TOTAL	900,723	-	900,723	723	324	0.080%
15	1142503	ITALCOL BOGOTA	1,330,000	590	1,330,590	NAC TOTAL	1,331,068	-	1,331,068	1,068	478	0.080%
16	1142505	ITALCOL BUCARAMANGA	1,065,268	473	1,065,741	NAC TOTAL	1,066,123	-	1,066,123	855	382	0.080%
17	1142506	ITALCOL DE OCCIDENTE GIRARDOTA	670,000	297	670,297	NAC TOTAL	670,537	-	670,537	537	240	0.080%
18	1142507	AVICOLA EL MADROÑO BUCARAMANGA	500,000	222	500,222	NAC TOTAL	500,401	-	500,401	401	179	0.080%
TOTAL PUERTO DE BARRANQUILLA			6,915,268	3,068	6,918,336	NAC TOTAL	6,920,820	-	6,920,820	5,552	2,484	0.080%
SANTA MARTA		ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,200,000	532	1,200,532			1,200,000	1,200,000	-	(532)	0.000%
SANTA MARTA		ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,200,000	532	1,200,532			1,200,000	1,200,000	-	(532)	0.000%
SANTA MARTA		ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,200,000	532	1,200,532			1,200,000	1,200,000	-	(532)	0.000%
SANTA MARTA		ADD COMPANY SAS / INVERSIONES J.V.	150,000	67	150,067			150,000	150,000	-	(67)	0.000%
SANTA MARTA		PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	380,000	169	380,169			380,000	380,000	-	(169)	0.000%
SANTA MARTA		FABIPOLLO S.A.S.	300,000	133	300,133			300,000	300,000	-	(133)	0.000%
SANTA MARTA		CAMPOLLO S.A.	450,000	200	450,200			450,000	450,000	-	(200)	0.000%
SANTA MARTA		CAMPOLLO S.A.	450,000	200	450,200			450,000	450,000	-	(200)	0.000%
SANTA MARTA		CAMPOLLO S.A.	270,000	120	270,120			270,000	270,000	-	(120)	0.000%
TOTALES SPSM			5,600,000	2,484	5,602,484			5,600,000	5,600,000	-	(2,484)	0.000%
TOTAL SOBORDADO GENERAL			12,515,268	5,552	12,520,820		6,920,820	5,600,000	12,520,820	5,552	(0)	0.044%
TOTAL DESCARGADO GENERAL			12,520,820				6,920,820	5,600,000				
EXCESO FINAL			5,552									
% DEL EXCESO			0.044%									

OBSERVACIONES: DEVOLUCIONES DE FRIJOL SOYA DE BODEGA EXTERNA			
MEJIA Y CIA S.A.	A	ADD COMPANY SAS / INVERSIONES J.V.	67 KILOS
MEJIA Y CIA S.A.	A	ALIMENTOS BALANC TEQUEN-ALBATEQ	257 KILOS
AVICOLA EL MADROÑO BUCARAMANGA	A	ALIMENTOS BALANC TEQUEN-ALBATEQ	179 KILOS
ITALCOL OCCIDENTE GIRARDOTA	A	ALIMENTOS BALANC TEQUEN-ALBATEQ	240 KILOS
ITALCOL BUCARAMANGA	A	ALIMENTOS BALANC TEQUEN-ALBATEQ	382 KILOS
ITALCOL BOGOTA	A	ALIMENTOS BALANC TEQUEN-ALBATEQ	478 KILOS
ALIM CONCENTR DEL CARIBE-ACONDE	A	ALIMENTOS BALANC TEQUEN-ALBATEQ	60 KILOS
ALIM CONCENTR DEL CARIBE-ACONDE	A	PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	169 KILOS
ALIM CONCENTR DEL CARIBE-ACONDE	A	FABIPOLLO S.A.S.	133 KILOS
ALIM CONCENTR DEL CARIBE-ACONDE	A	CAMPOLLO S.A.	123 KILOS
HACIENDA S.A.S.	A	CAMPOLLO S.A.	72 KILOS
SEABOARD OVERSEAS-CAMPOLLO S.A.	A	CAMPOLLO S.A.	324 KILOS

BL	MATRIC	CONSIGNATARIO	CANTIDAD SOBORDADA	PARTIC EN EL EXCESO	TOTAL BL MENOS DEF	TIPO ACTUAL	DESCARGUE EN BOQUILLA		DESCARGUE STA MARTA	TOTAL TARIADO POR BLS	(FALT) EXC SEGUN SOBORDO	(FALT) EXC SEGUN PRORRAT	% (FALT) O EXC SEGUN SOBORDO
							MAIZ BUEN ESTADO	MAIZ DAÑADO					
33	1142508	SEABOARD OVERSEAS DE COL (CAMPOLLO)	1,000,000	(26)	999,974	NAC TOTAL	950,712	49,205	-	999,917	(83)	(57)	-0.008%
34	1142509	SEABOARD OVERSEAS DE COL (CAMPOLLO)	1,000,000	(26)	999,974	NAC TOTAL	950,712	49,205	-	999,917	(83)	(57)	-0.008%
35	1142510	ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE SA/ACONDES	2,561,650	(67)	2,561,583	NAC TOTAL	2,435,605	126,045	-	2,561,650	0	67	0.000%
36	1142512	ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE SA/ACONDES	2,561,650	(67)	2,561,583	NAC TOTAL	2,435,182	126,045	-	2,561,227	(423)	(356)	-0.017%
37	1142513	MEJIA Y CIA SAS	3,539,700	(93)	3,539,607	NAC TOTAL	3,365,237	174,170	-	3,539,407	(293)	(201)	-0.008%
38	1142514	SEABOARD OVERSEAS DE COLOMBIA LTDA	127,000	(3)	126,997	NAC TOTAL	120,741	6,249	-	126,990	(10)	(7)	-0.008%
39	1142515	SEABOARD OVERSEAS DE COLOMBIA LTDA	342,474	(9)	342,465	NAC TOTAL	325,595	16,851	-	342,446	(28)	(19)	-0.008%
TOTAL PUERTO DE BARRANQUILLA			11,132,474	(291)	11,132,183	NAC TOTAL	10,583,784	547,770	-	11,131,554	(920)	(629)	99.992%
SANTA MARTA		AVIDESAS MAC POLLO S.A.	4,950,000	(129)	4,949,871			-	4,950,000	4,950,000	-	129	0.000%
SANTA MARTA		AVIDESAS MAC POLLO S.A.	4,950,000	(129)	4,949,871			-	4,950,000	4,950,000	-	129	0.000%
SANTA MARTA		SUMMA BROKERS S.A.S.	250,000	(7)	249,993			-	250,000	250,000	-	7	0.000%
SANTA MARTA		ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	(48)	1,833,352			-	1,833,400	1,833,400	-	48	0.000%
SANTA MARTA		ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	(48)	1,833,352			-	1,833,400	1,833,400	-	48	0.000%
SANTA MARTA		ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	(48)	1,833,352			-	1,833,400	1,833,400	-	48	0.000%
SANTA MARTA		ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	(48)	1,833,352			-	1,833,400	1,833,400	-	48	0.000%
SANTA MARTA		PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	670,000	(18)	669,982			-	670,000	670,000	-	18	0.000%
SANTA MARTA		PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	480,000	(13)	479,987			-	480,000	480,000	-	13	0.000%
SANTA MARTA		CAMPOLLO S.A.	900,000	(24)	899,976			-	900,000	900,000	-	24	0.000%
SANTA MARTA		CAMPOLLO S.A.	900,000	(24)	899,976			-	900,000	900,000	-	24	0.000%
SANTA MARTA		CAMPOLLO S.A.	900,000	(24)	899,976			-	900,000	900,000	-	24	0.000%
SANTA MARTA		CAMPOLLO S.A.	900,000	(24)	899,976			-	900,000	900,000	-	24	0.000%
SANTA MARTA		ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	(48)	1,833,352			-	1,833,400	1,833,400	-	48	0.000%
TOTALES SPSM			24,067,000	(629)	24,066,371			-	24,067,000	24,067,000	-	629	100.000%
TOTAL SOBORDADO			35,199,474	(920)	35,198,554		10,583,784	547,770	24,067,000	35,198,554	(920)	(0)	-0.003%
TOTAL DESCARGADO			35,198,554										
DEFECTO FINAL			(920)										
% DEL DEFECTO			-0.003%										

DEVOLUCIONES DE MAIZ AMARILLO EN BUEN ESTADO DE BODEGA EXTERNA			
CAMPOLLO S.A.	A	SEABOARD OVERSEAS-CAMPOLLO S.A.	94 KILOS
PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	A	SEABOARD OVERSEAS-CAMPOLLO S.A.	20 KILOS
PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	A	ALIM CONCENTR DEL CARIBE-ACONDE	10 KILOS
ALIMENTOS BALANC TEQUEN-ALBATEQ	A	ALIM CONCENTR DEL CARIBE-ACONDE	240 KILOS
SUMMA BROKERS S.A.S.	A	ALIM CONCENTR DEL CARIBE-ACONDE	7 KILOS
AVIDESAS MAC POLLO S.A.	A	ALIM CONCENTR DEL CARIBE-ACONDE	32 KILOS
AVIDESAS MAC POLLO S.A.	A	MEJIA Y CIA S.A.	201 KILOS
AVIDESAS MAC POLLO S.A.	A	SEABOARD OVERSEAS DE COLOMBIA	25 KILOS

PRORRATEO DEL MAIZ AMARILLO EN MAL ESTADO ALMACENADO EN BODEGA P SPRB						
BL	MATRIC	CONSIGNATARIO	SOBORDADO POR BLS	CANTIDAD A CORRESPONDER	MAIZ DAÑADO RECIBIDO	DEVOLUCIONES Y RECIBOS
33	1142508	SEABOARD OVERSEAS DE COL (CAMPOLLO)	1,000,000	15,562	49,205	33,643
34	1142509	SEABOARD OVERSEAS DE COL (CAMPOLLO)	1,000,000	15,562	49,205	33,643
35	1142510	ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE SA/ACONDES	2,561,650	39,864	126,045	86,181
36	1142512	ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE SA/ACONDES	2,561,650	39,864	126,045	86,181
37	1142513	MEJIA Y CIA SAS	3,539,700	55,084	174,170	119,086
38	1142514	SEABOARD OVERSEAS DE COLOMBIA LTDA	127,000	1,976	6,249	4,273
39	1142515	SEABOARD OVERSEAS DE COLOMBIA LTDA	342,474	5,330	16,851	11,521
PRODUCTO DAÑADO DESCARGADO EN SPRB				173,242	547,770	374,528
SANTA MARTA		AVIDESAS MAC POLLO S.A.	4,950,000	77,031	-	(77,031)

DEVOLUCIONES DE MAIZ AMARILLO EN MAL ESTADO			
SEABOARD OVERSEAS DE COL (CAMPOLLO)	A	CAMPOLLO S.A.	56,023 KILOS
SEABOARD OVERSEAS DE COL (CAMPOLLO)	A	PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	11,263 KILOS
ALIMENTOS CONCENTR DEL CARIBE-ACONDESA SA	A	PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	6,633 KILOS
ALIMENTOS CONCENTR DEL CARIBE-ACONDESA SA	A	ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	142,656 KILOS
ALIMENTOS CONCENTR DEL CARIBE-ACONDESA SA	A	SUMMA BROKERS S.A.S.	3,890 KILOS
ALIMENTOS CONCENTR DEL CARIBE-ACONDESA SA	A	AVIDESAS MAC POLLO S.A.	19,183 KILOS
MEJIA Y CIA SAS	A	AVIDESAS MAC POLLO S.A.	119,086 KILOS
SEABOARD OVERSEAS DE COLOMBIA LTDA	A	AVIDESAS MAC POLLO S.A.	15,794 KILOS

SANTA MARTA	AVIDESA MAC POLLO S.A.	4,950,000	77,031	-	(77,031)
SANTA MARTA	SUMMA BROKERS S.A.S.	250,000	3,890	-	(3,890)
SANTA MARTA	ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	28,531	-	(28,531)
SANTA MARTA	ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	28,531	-	(28,531)
SANTA MARTA	ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	28,531	-	(28,531)
SANTA MARTA	ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	28,531	-	(28,531)
SANTA MARTA	PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	670,000	10,426	-	(10,426)
SANTA MARTA	PRODUCTOS ALIMENTICIOS EL GALPON	480,000	7,470	-	(7,470)
SANTA MARTA	CAMPOLLO S.A.	900,000	14,006	-	(14,006)
SANTA MARTA	CAMPOLLO S.A.	900,000	14,006	-	(14,006)
SANTA MARTA	CAMPOLLO S.A.	900,000	14,006	-	(14,006)
SANTA MARTA	CAMPOLLO S.A.	900,000	14,006	-	(14,006)
SANTA MARTA	ALIMENTOS BALANC TEQUENDAMA-ALBATEQ	1,833,400	28,531	-	(28,531)
		374,528	-	-	(374,528)
TOTAL PRODUCTO MAIZ AMARILLO EN MAL ESTADO		35,199,474	547,770	547,770	-

PRODUCTO: MAIZ BLANCO AMERICANO			CANTIDAD	PARTICP EN	TOTAL BL	TIPO	DESCARGUE	DESCARGUE	TOTAL	(FALT) EXC	(FALT) EXC	% (FALT) O
BL	MÁTRIC	CONSIGNATARIO	SOBORDADA	EL DEFECTO	MENIOS DEF	ACTUAC	EN BQUILLA	STA MARTA	TARIADO	SEGUN	SEGUN	EXC SEGUN
									POR BLS	SOBORDO	PRORRAT	SOBORDO
40	1142516	PRECOCIDOS DEL ORIENTE SA	1,100,000	(1,050)	1,098,950		1,100,000	-	1,100,000	-	1,050	0.000%
41	1142517	PRECOCIDOS DEL ORIENTE SA	1,100,000	(1,050)	1,098,950		1,100,000	-	1,100,000	-	1,050	0.000%
42	1142518	PRECOCIDOS DEL ORIENTE SA	1,100,000	(1,050)	1,098,950		1,100,000	-	1,100,000	-	1,050	0.000%
43	1142520	PRECOCIDOS DEL ORIENTE SA	1,100,000	(1,050)	1,098,950		1,100,000	-	1,100,000	-	1,050	0.000%
44	1142521	PRECOCIDOS DEL ORIENTE SA	1,262,000	(1,205)	1,260,795		1,256,352	-	1,256,352	(5,648)	(4,443)	-0.448%
45	1142523	MOLINOS DEL ATLANTICO SAS	2,000,000	(1,910)	1,998,090		1,995,294	-	1,995,294	(4,706)	(2,796)	-0.235%
46	1142524	MOLINOS DEL ATLANTICO SAS	2,000,000	(1,910)	1,998,090		2,000,000	-	2,000,000	-	1,910	0.000%
47	1142525	MOLINOS DEL ATLANTICO SAS	718,000	(686)	717,314		718,000	-	718,000	-	686	0.000%
48	1142526	TRILLADORA LA MONTAÑA SAS	660,000	(630)	659,370	NAC TOTAL	659,342	-	659,342	(658)	(28)	-0.100%
49	1142529	SEABOARD OVERSEAS DE COLOMBIA LTDA	510,000	(487)	509,513	NAC TOTAL	509,491	-	509,491	(509)	(22)	-0.100%
TOTAL PUERTO DE BARRANQUILLA			11,550,000	(11,030)	11,538,970		11,538,479	-	11,538,479	(11,521)	(491)	#DIV/0!
SANTA MARTA MULTIGRANOS LA ESPIGA S.A.S.			514,692	(491)	514,201		-	514,692	514,692	-	491	0.000%
TOTALES SPSM			514,692	(491)	514,201		-	514,692	514,692	-	491	#DIV/0!
TOTAL SOBORDADO GENERAL			12,064,692	(11,521)	12,053,171		11,538,479	514,692	12,053,171	(11,521)	(0)	-0.095%
TOTAL DESCARGADO GENERAL			12,053,171									
DEFECTO FINAL												
% DEL DEFECTO												

**M/N BULK JAMAICA
REG 0123-2019**

Reporte de análisis de calidad de la carga de la **M/N BULK JAMAICA**.
La presente M/N arribó al terminal portuario el día **09/02/2019** al muelle #5 de
P.B.S.P a las 12:05 horas



Realización monitoreo y recolección de muestras para análisis en el laboratorio de
granos de P.B.S.P el día **11/02/2019**.

BODEGA #5 DE LA M/N

- > Recolección aleatoria del Maíz Amarillo Americano
- > No se detectó plaga que comprometa la calidad del grano

MOTONAVE	BULK JAMAICA	
PRODUCTO	Maíz Amarillo	
BODEGA	5	
% DE HUMEDAD	14.6%	
KG/HL DENSIDAD	76.2	
% DE G.PARTIDOS	0.24%	
% DE IMPUREZAS	0.4%	
% DE OTROS GRANOS	0.0%	
% GRANOS QUEMADOS	0.36%	

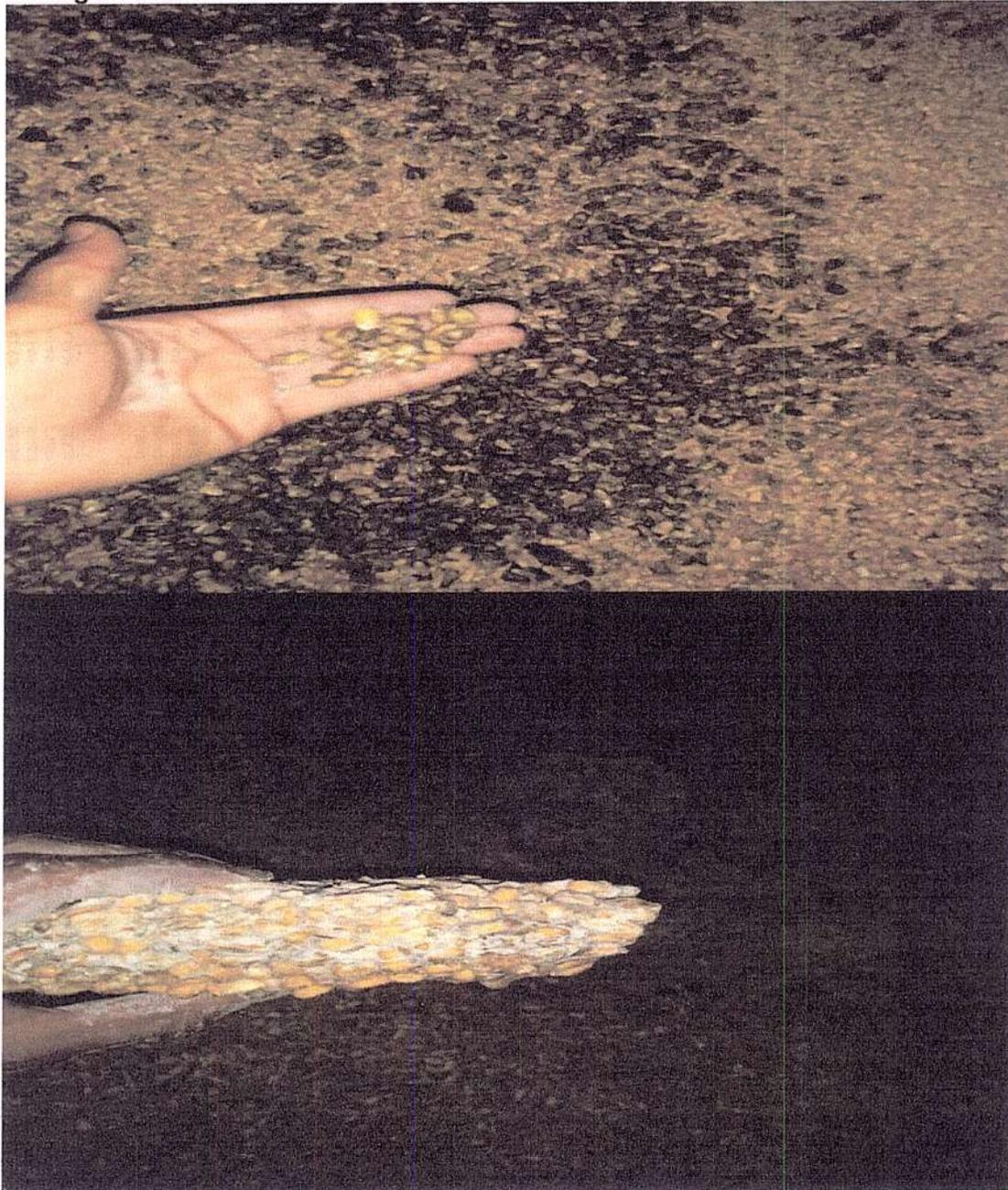
OBSERVACIONES:

<p>⚠ Bodega 1 (Maíz Amarillo), se encontraron algunos granos de Maíz Amarillo con el germen color marrón, se encontraron granos quemados en la carga e impurezas.</p> <p>⚠ Bodega 3 (Maíz Blanco), se encontraron granos de Maíz Amarillo, se evidencio gran cantidad de granos partidos e impurezas.</p> <p>⚠ Bodega 4 (Frijol Soya), se encontraron granos de Maíz Amarillo en esta carga, además se evidencio granos de frijol con la cascara de color morado, esta carga presenta gran cantidad de impurezas.</p> <p>⚠ Bodega 5 (Maíz Amarillo), se encontró carga en mal estado (húmeda, con mal olor y hongos), esta carga se segregó arrojando un total de 547 tn, esta carga arrojó un resultado de 17.9% de humedad.</p> <p>Nota: Los resultados de los análisis son obtenidos a partir de la muestra tomada (2kg aprox) de cada una de las bodegas del buque.</p>	<p>NIVEL DE INFESTACIÓN</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #90EE90;">NIVEL 1</td> <td style="background-color: #FFFF00;">NIVEL 2</td> <td style="background-color: #FF0000;">NIVEL 3</td> </tr> </table> <p>BODEGAS DE LA M/N</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; height: 20px;"></td> <td style="width: 33%; height: 20px;"></td> <td style="width: 33%; height: 20px;"></td> </tr> <tr> <td style="width: 33%; height: 20px;"></td> <td style="width: 33%; height: 20px;"></td> <td style="width: 33%; height: 20px;"></td> </tr> </table>	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3						
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3							

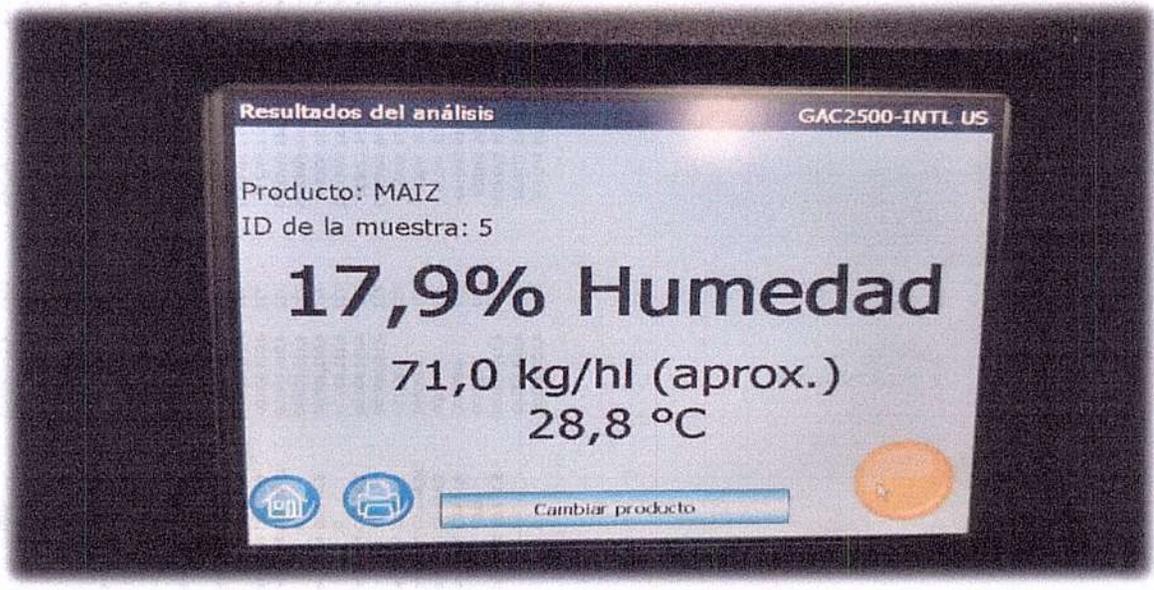
Bodega 5 Maíz Amarillo en mal estado



Bodega 5 Maíz Amarillo en mal estado



Bodega 5 Maíz Amarillo en mal estado



Edson Zambrano
Supervisor de Operaciones



UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE
FEDERAL GRAIN INSPECTION SERVICE
U.S. GRAIN STANDARDS ACT

Approved OMB No. 0580-0013

OFFICIAL GRAIN WEIGHT CERTIFICATE

US CLASS X WEIGHTS

US-NOFO-1-608873-17
NOT NEGOTIABLE

DIVIDED-LOT

ORIGINAL

ISSUED AT:
DESTREHAN, LA

DATE OF SERVICE:
January 28, 2019

IDENTIFICATION:
M/V BULK JAMAICA

LOCATION:
ZEN-NOH GRAIN CORPORATION
Convent, LA

NET WEIGHT:
5,647,413 Pounds

TYPE OF MOVEMENT:
Export

START DATE:
January 27, 2019

START TIME:
20:40

FINISH TIME:
16:35

KIND: Yellow Corn

REMARKS:

This grain was officially weighed as an undivided lot of 77,600,760 Pounds. No part of the lot was officially weighed as a separate unit.

STOWAGE: HOLD NOS. 1,2,5.

I CERTIFY THAT THE SERVICES SPECIFIED ABOVE WERE PERFORMED WITH THE RESULTS STATED.

APPLICANT NAME: Zen-Noh Grain Corporation

NAME OR SIGNATURE: Jerrold A. Montgomery

ISSUING OFFICE: FGIS - New Orleans Field Office

This certificate is issued under the authority of the United States Grain Standards Act, as amended (7 U.S.C. 71 et seq.), and the regulations thereunder (7 CFR 800.0 et seq.). It is issued to show the kind, class, grade, quality, condition, or quantity of grain; or the condition of a carrier or container for the storage or transportation of grain; or other facts relating to grain as determined by official personnel. The statements on this certificate are considered true at the time and place the inspection or weighing service was performed. The certificate shall not be considered representative of the lot if the grain is transhipped or is otherwise transferred from the identified carrier or container or if grain or other material is added to or removed from the total lot. If this certificate is not canceled by a superseding certificate, it is receivable by all officers and all courts of the United States as prima facie evidence of the truth of the facts stated therein. This certificate does not excuse failure to comply with the provisions of the Federal Food, Drug, and Cosmetic Act or other Federal law.
WARNING: Any person who shall knowingly falsely make, issue, alter, forge, or counterfeit this certificate, or participate in any such actions, or otherwise violate provisions in the U.S. Grain Standards Act, the U.S. Warehouse Act, or related Federal laws is subject to criminal, civil, and administrative penalties. The conduct of all services and the licensing of personnel under the regulations governing such services shall be accomplished without discrimination as to race, color, religion, sex, national origin, age, or handicap.
According to the Paperwork Reduction Act of 1995, no persons are required to respond to a collection of information unless it displays a valid OMB control number. The valid OMB control number for this information is 0580-0013. The time required to disclose this recordkeeping requirement is to average 3.74 hours per recordkeeper annually, including the time to retain such records, and to notify, disclose, and report to third parties such recordkeeping requirements.



UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE
FEDERAL GRAIN INSPECTION SERVICE
U.S. GRAIN STANDARDS ACT

Approved OMB No. 0580-0013

OFFICIAL GRAIN WEIGHT CERTIFICATE

US CLASS X WEIGHTS

US-NOFO-1-608873-18
NOT NEGOTIABLE

DIVIDED-LOT

ORIGINAL

ISSUED AT:
DESTREHAN, LA

DATE OF SERVICE:
January 28, 2019

IDENTIFICATION:
M/V BULK JAMAICA

LOCATION:
ZEN-NOH GRAIN CORPORATION
Convent, LA

NET WEIGHT:
5,647,413 Pounds

TYPE OF MOVEMENT:
Export

START DATE:
January 27, 2019

START TIME:
20:40

FINISH TIME:
16:35

KIND: Yellow Corn

REMARKS:

This grain was officially weighed as an undivided lot of 77,600,760 Pounds. No part of the lot was officially weighed as a separate unit.

STOWAGE: HOLD NOS. 1,2,5.

I CERTIFY THAT THE SERVICES SPECIFIED ABOVE WERE PERFORMED WITH THE RESULTS STATED.

APPLICANT NAME: Zen-Noh Grain Corporation

NAME OR SIGNATURE: Jerrold A. Montgomery

ISSUING OFFICE: FGIS - New Orleans Field Office

This certificate is issued under the authority of the United States Grain Standards Act, as amended (7 U.S.C. 71 et seq.), and the regulations thereunder (7 CFR 800.0 et seq.). It is issued to show the kind, class, grade, quality, condition, or quantity of grain; or the condition of a carmer or container for the storage or transportation of grain; or other facts relating to grain as determined by official personnel. The statements on this certificate are considered true at the time and place the inspection or weighing service was performed. The certificate shall not be considered representative of the lot if the grain is transhipped or is otherwise transferred from the identified carmer or container or if grain or other material is added to or removed from the total lot. If this certificate is not cancelled by a superseding certificate, it is receivable by all officers and all courts of the United States as prima facie evidence of the truth of the facts stated therein. This certificate does not excuse failure to comply with the provisions of the Federal Food, Drug, and Cosmetic Act or other Federal law.
WARNING: Any person who shall knowingly falsely make, issue, alter, forge, or counterfeit this certificate, or participate in any such actions, or otherwise violate provisions in the U.S. Grain Standards Act, the U.S. Warehouse Act, or related Federal laws is subject to criminal, civil, and administrative penalties. The conduct of all services and the housing of personnel under the regulations governing such services shall be accomplished without discrimination as to race, color, religion, sex, national origin, age, or handicap.
According to the Paperwork Reduction Act of 1995, no persons are required to respond to a collection of information unless it displays a valid OMB control number. The valid OMB control number for this information is 0580-0013. The time required to disclose this recordkeeping requirement is to average 3.74 hours per recordkeeper annually, including the time to retain such records, and to notify, disclose, and report to third parties such recordkeeping requirements.



DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA DE LOS ESTADOS UNIDOS
SERVICIO FEDERAL DE INSPECCIÓN DE CEREALES
LEY DE NORMAS DE CEREALES DE LOS ESTADOS UNIDOS

CERTIFICADO OFICIAL DE PESO DEL GRANO

CLASE X DE LOS EE.UU.

LOTE DIVIDIDO

ORIGINAL

US-NOFO-1-608873-17

NO NEGOCIABLE

IDENTIFICACIÓN:	M/V JAMAICA BULK
EXPEDIDO EN:	DESTREHAN, LA
FECHA DE SERVICIO:	28 DE ENERO DE 2019
TIPO DE MOVIMIENTO:	EXPORTACIÓN
UBICACIÓN:	ZEN-NOH GRAIN CORPORATION CONVENT, LA
PESO NETO:	5,647,413 LIBRAS
FECHA DE INICIO:	27 DE ENERO DE 2019
HORA DE INICIO:	20:40



HORA DE FINALIZACIÓN: 16:35

TIPO: MAÍZ AMARILLO

OBSERVACIONES:

ESTE GRANO SE PESÓ OFICIALMENTE COMO UN LOTE NO DIVIDIDO DE 77.600.760 LIBRAS. NINGUNA PARTE DEL LOTE SE PESÓ OFICIALMENTE COMO UNA UNIDAD SEPARADA.

ALMACENAMIENTO: HOLD NOS. 1,2,5.

NOMBRE DEL SOLICITANTE: Zen- Noh Grain Corporation

NOMBRE O FIRMA: Jerrold A. Montgomery (FIRMADO)

OFICINA EMISORA: FGIS- Oficina De Campo De Nueva Orleans



DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA DE LOS ESTADOS UNIDOS
SERVICIO FEDERAL DE INSPECCIÓN DE CEREALES
LEY DE NORMAS DE CEREALES DE LOS ESTADOS UNIDOS

CERTIFICADO OFICIAL DE PESO DEL GRANO

CLASE X DE LOS EE.UU.

LOTE DIVIDIDO

ORIGINAL

US-NOFO-1-608873-18

NO NEGOCIABLE

IDENTIFICACIÓN:	M/V JAMAICA BULK
EXPEDIDO EN:	DESTREHAN, LA
FECHA DE SERVICIO:	28 DE ENERO DE 2019
TIPO DE MOVIMIENTO:	EXPORTACIÓN
UBICACIÓN:	ZEN-NOH GRAIN CORPORATION CONVENT, LA
PESO NETO:	5,647,413 LIBRAS
FECHA DE INICIO:	27 DE ENERO DE 2019
HORA DE INICIO:	20:40



HORA DE FINALIZACIÓN: 16:35

TIPO: MAÍZ AMARILLO

OBSERVACIONES:

ESTE GRANO SE PESÓ OFICIALMENTE COMO UN LOTE NO DIVIDIDO DE 77.600.760 LIBRAS. NINGUNA PARTE DEL LOTE SE PESÓ OFICIALMENTE COMO UNA UNIDAD SEPARADA.

ALMACENAMIENTO: HOLD NOS. 1,2,5.

NOMBRE DEL SOLICITANTE: Zen- Noh Grain Corporation

NOMBRE O FIRMA: Jerrold A. Montgomery (FIRMADO)

OFICINA EMISORA: FGIS- Oficina De Campo De Nueva Orleans



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

BARRANQUILLA 15.02.2019

TO : THE JAPAN SHIP OWNERS' P&I ASSOCIATION LTD.

ATTN. : SHIGERU SATO/DAIKI ISHIDA MOB. : +81 9099565082

C.C. : MULTIPRIME CONSULTING SERVICE S.A.S.
DR. ALICIA GAST TEL : 57 1 5303530

FROM : CAPTN. LIBARDO VARGAS MOB. : 57 3157549256

OUR REF. : LBP/080219 YOUR REF.: NEW MATTER

SUBJECT : M/V BULK JAMAICA – VOY. No. 08
FINAL REPORT
CARGO SURVEY AND GENERAL ASSISTANCE DURING
DISCHARGE OPERATIONS DUE CLAIMS ALLEGED WET
CARGO HOLD No. 5 YELLOW CORN AT PORTS OF SANTA
MARTA AND BARRANQUILLA.
BARRANQUILLA – COLOMBIA

Dear Sirs:

On 09.02.2019 and subsequently as below reported, P&I Assistance as Representative of A&A MULTIPRIME CONSULTING SERVICE SAS (THE JAPAN SHIP OWNERS' P&I ASSOCIATION - IMABARI BRANCH Correspondents) was provided to **M/V BULK JAMAICA – VOY. No.08** in the Port of Barranquilla, Colombia as per request from your side through A&A MULTIPRIME Main Office dated 08.02.2019 in reference to an Cargo Survey and General Assistance during Discharge Operations due claims by damage Cargo Yellow Corn wet in Cargo Hold No. 5 at the Ports of Santa Marta and Barranquilla. Assistance results as follows.

1. ANTECEDENTS & CHARACTERISTICS:

SHIP'S NAME : M/V BULK JAMAICA
FLAG : MONROVIA
PORT OF REGISTRY : LIBERIA
IMO NUMBER : 9792450
MASTER : TRAN DINH SUU
OWNERS : KAIRASU SHIPPING S.A.

Cra. 52 No. 76-167 Of.201 Telefax: (57 5) 3583176 Cell: (57) 315 7549256/316 7400851/315 7549257
Email: manuelcalderon2001@yahoo.com - manuelcalderon2001@gmail.com -
www.caldemargroup.com
Barranquilla, Colombia



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

MANAGERS : MISUGA KAIUN CO. LTD.
AGENT : DEEP BLUE AGENCY.
CARGO : YELLOW CORN IN BULK (1,064.614 MT)
SHIPPER : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION
CONSIGNEE : TRILLADORA LA MONTAÑA SAS.
SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA LTDA.
MOLINOS DEL ATLANTICO SAS.
MEJIA Y CIA SAS.
ACONDESA SA.
CAMPOLLO SA.

PORT OF LOADING : NEW ORLEANS, USA
PORT OF DISCHARGE : SANTA MARTA AND BARRANQUILLA, COLOMBIA
PORT OF CASUALTY : SANTA MARTA AND BARRAQUILA, COLOMBIA
PORT OF ASSISTANCE : BARRANQUILLA, COLOMBIA

2. FACTS:

On 09.02.2019 at 0900LT, M/V BULK JAMAICA arrived to the Port of Barranquilla, Colombia, in order to discharge 29,597.742 MT of YELLOW/ WHITE CORN, SOY BEAN in bulk from Cargo Hold No. 1,3 4 & 5 . As per Stowage Plan Cargo Hold No. 5 have 1,064.614 MT of Yellow Corn, however some of this cargo was found wet on the Tank Top place at aft part of the hold. On 09.02.2019 at 1224LT, the Vessel was declared safely moored at Pier 5 of SPRB Terminal Facilities, at 1300LT, open all Cargo Holds and Vessel ready to start Discharge Operations and preparing shore equipment. At 1500LT, Discharge Operations commenced.

On 09.02.2019 at 1822LT, O.S.I TRADEMAR S.A. arise Letter of Protest to Vessel's Master due found Yellow Corn wet and with a bad smell in Cargo Hold No. 5. This condition was found initially during Discharging Operations in the last port of call Santa Marta.

On 08.02.2019 at 2000LT, the undersigned P&I Surveyor was notified the case by A&A Multiprime Main Office according instructions from your side. On 09.02.2019 at 1300LT, the undersigned boarded the Vessel and proceeded to assist your Member as follows.

3. P&I ASSISTANCE:

NOTE: Refer to Section 4 below for detailed information.

08.02.2019

Cra. 52 No. 76-167 Of.201 Telefax: (57 5) 3583176 Cell: (57) 315 7549256/316 7400851/315 7549257
Email: manuelcalderon2001@yahoo.com - manuelcalderon2001@gmail.com -
www.caldemargroup.com
Barranquilla, Colombia



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

2000LT: The undersigned is notified of the case by A&A MULTIPRIME Main Office.

2015LT: The undersigned contacts Maritime Agent to coordinate the requested P&I Assistance. The Maritime Agent informs to the Undersigned P&I Surveyor that the MV BULK JAMAICA completed Discharging Operations of Yellow Corn in Cargo Hold No.5 in the Port of Santa Marta and that two drums of Yellow Corn with presence of humidity, approximately 200 kilograms are on deck of the Vessel and that were collected of the Cargo Hold No.5.

Also, Maritime Agency informed that the Vessel will complete Discharging Operations in the port of Santa Marta at midnight and has set sail for the port of Barranquilla on 09.02.2019 at 0400LT and at approximately at 0900LT, it would be arriving at the port of Barranquilla and will berth at noon on the Pier No.5 of SPRB Terminal Facilities.

In the Port of Santa Marta all Cargo was discharged complete and in good conditions that had destiny for this Port, the damaged Cargo was on board in two drums.

2100LT: Considering the above, the undersigned P&I Surveyor informs to A&A Multiprime Main Office about the last situation and not travelled to Santa Marta port in order to be able to attend the case in the Port of Barranquilla, where actually will be presented the claim for damaged cargo due to humidity and bad smell inside of Cargo Hold No.5

09.02.2019

1100LT: Port access authorization is issued by SPRB Management and the undersigned proceeds to SPRB Terminal Facilities.

1200LT: The undersigned arrives at SPRB Terminal Facilities and proceeds to accomplish with the ISPS protocols in force.

1245LT: SPRB Terminal allows entry after compliance with the procedures of the ISPS Code.

1300LT: The undersigned boards M/V BULK JAMAICA and holds meeting with her Vessel's Master and Chief Officer in order to become acquainted with the particulars of the case and afterwards proceed to inspect Vessel's Cargo Hold No 5 in presence of Chief Officer, Mr. Juan Ortiz Port Operator's Supervisor, Mr. Miguel Vargas Stevedores Representative and Maritime Agent. Vessel's Master manifest that quality and quantity unknown as per Mate's Receipt. Additionally during

Cra. 52 No. 76-167 Of.201 Telefax: (57 5) 3583176 Cell: (57) 315 7549256/316 7400851/315 7549257

Email: manuelcalderon2001@yahoo.com - manuelcalderon2001@gmail.com -

www.caldemargroup.com

Barranquilla, Colombia



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

Loading Operations in port New Orleans their crew don't detect possible ingress of wet cargo in Cargo Hold No. 5 due to high rate about 2,000 MT per hour it produced too much dust that avoided good visibility.

1420LT: Inspection to Cargo Hold No. 5 commences. This hold is found dry and in good maintenance conditions. Some cargo (Yellow Corn in bulk for Barranquilla) was found wet and with bad smell on the Tank Top place in several parts of the Hold inclusive in forward section. The undersigned observed lumps and wet cargo of Yellow Corn (See pictures enclosed) and gave instructions to Port Operator's Supervisor not to mix clean with bad cargo. This cargo was separated during Discharging Operations using loader machine into Cargo Hold No. 5.

Apparently this wet cargo have several days in this condition and Chief officer inform that was loading on 28.01.2019 in the Port of New Orleans, USA by Ship Loader which brought cargo from barge. Also, temperature during loading was about 10 degrees Celsius without having had rain.

Port Operations order close Cargo Hold No.5 until receive instructions from Commercial and Quality Department.

1500LT: Commenced Discharging Operations in Cargo Hold No. 1, 3 & 4.

1710LT: Discharging Operations commenced in Cargo Hold No. 5 and the undersigned proceeds to Monitoring of Discharging Operations according to instructions from yours side checking properly separation between clean cargo and wet cargo.

1822LT: OSI TRADEMAR on behalf of SPRB Terminal present a Letter of Protest due to they found wet cargo of Yellow Corn in Cargo Hold No. 5. Vessel's Master sign only for receipt and make remarks "Cargo delivery the same as per Loading Condition. Quantity and Quality unknown at load port as per Mate's Receipt".

1920LT: Suspended discharge Cargo Hold No. 5, as per SPRB Terminal request in order to discharge the product with daylight for separate the wet cargo. Discharging Cargo Hold No. 1, 3 & 4.

2100LT: The undersigned disembarked until order to discharge Cargo Hold No. 5 with day light.

10.02.2019

0600LT: The undersigned travelled to SPRB Terminal Facilities.

0700LT: The undersigned boards M/V BULK JAMAICA and continue monitoring Discharging Operations of Cargo Hold No. 5.

0805LT: Resumed discharge Cargo Hold No. 5.

Cra. 52 No. 76-167 Of.201 Telefax: (57 5) 3583176 Cell: (57) 315 7549256/316 7400851/315 7549257

Email: manuelcalderon2001@yahoo.com - manuelcalderon2001@gmail.com -

www.caldemargroup.com

Barranquilla, Colombia



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

0830LT: The Undersigned continues monitoring Discharging Operations in Cargo Hold No. 5 preventing to Stevedores Company to mix clean with damage cargo. Quantity found wet at the moment is unknown.

1630LT: Loader machine was embarked for separate clean Cargo from wet Cargo which is found on the Tank Top.

1735LT: Suspended discharge Cargo Hold No. 5 due to lack of trucks.

1900LT: Resumed discharge Cargo Hold No. 5. Loader machine put clean Cargo in aft starboard section which is being discharging at this moment and wet Cargo put toward aft section.

2400LT: Discharge in Cargo Hold No.5 in progress.

11.02.2019

0143LT: Completed discharge of clean Cargo of Cargo Hold No. 5 and continue discharge of Cargo damaged. The undersigned observed compacted cargo near the aft bulkhead and bilge.

0355LT: Completed total discharge Cargo Hold No. 5. The undersigned inspected the covers of manholes of Tanks which are dried and inspected the boxes of bilges found dirty water with sounding level about 15 cm.

0545LT: The undersigned completed the inspection of boxes of bilges, and cover of manholes and Cargo Hold in general

0600LT: The undersigned disembarked and informed to the Vessel's Master that will come back before the Vessel complete Discharging Operations and sign sailing documents.

12.02.2019

1330LT: The undersigned travelled to SPRB Terminal.

1430LT: The undersigned boarded MV BULK JAMAICA for assist Vessel's Master during signed all departure documents.

1440LT: Completed Discharging Operations. Commenced Final Draft Survey as per SPRB Terminal request.

1640LT: Calculations of Final Draft Survey completed. Quantity discharged by Draft Survey Figure 29,626.18 MT and as per Shore Scale 29,590.853 MT / Shortage of 6.889 MT.

OSI Trademar S.A., the Stevedoring Company, Port Operator and Maritime Agent were on board with all Documents before to departure

Cra. 52 No. 76-167 Of.201 Telefax: (57 5) 3583176 Cell: (57) 315 7549256/316 7400851/315 7549257

Email: manuelcalderon2001@yahoo.com - manuelcalderon2001@gmail.com -

www.caldemargroup.com

Barranquilla, Colombia



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

of the Vessel. About Receivers Remarks: Total Quantity segregate as wet, burn and bad smell: 547.77 MT.

All Cargo Documents were duly revised by the undersigned and Vessel's Master and after put the Remarks in the Statement of Facts with respect to the Cargo Conditions, the Vessel's Master signed all Documents. Remarks from Vessel's Master were: "Cargo discharged by Ship's cranes and Ships Grabs. Cargo discharged according to B/L and Cargo Manifest. All Cargo Holds No. 1,2,3,4 & 5 have been examined and found empty. Vessel's Master unknown Quantity and Quality of the Cargo as per Remarks on Mate's Receipt.

1700LT: The undersigned disembarked.

1720LT: Vessel free of berth. The MV BULK JAMAICA sailed bound to next port of call.

1730LT: the undersigned leaves SPRB Terminal Facilities and concluded the Cargo Survey and Monitoring of Discharging Operations Cargo Hold No. 5 of MV BULK JAMAICA at SPRB Terminal Facilities.

4. DISCHARGE SURVEY REMARKS:

Your attention is drawn to the following issues related to the requested P&I Assistance service.

PRE-DISCHARGE SURVEY:

In accordance to your instructions through A&A MULTIPRIME Main Office, the undersigned, in presence was carried out a Discharge Survey to the Cargo in Cargo Hold No. 5 that was discharged in the Port of Barranquilla as follows.

1. Yellow Corn in bulk for Barranquilla stowed in Cargo Hold No. 5 (1,064.614 MT) (See Stowage Plan). This Cargo was placed in lower place of Cargo Hold No.5. In the first port of rotation, Santa Marta, Colombia was discharges 10,660.124 MT of Yellow Corn stowed on top of the Cargo Hold.
2. Pre-discharge Survey in Cargo Hold No. 5 was carried out in presence of Chief Officer and Port Operator Representative where was found some cargo (Yellow Corn in bulk for Barranquilla) wet and with bad smell on the Tank Top place in several parts of the Cargo Hold No.5 inclusive in forward section. The undersigned P&I Surveyor observed lumps and wet Cargo of Yellow Corn (See

Cra. 52 No. 76-167 Of.201 Telefax: (57 5) 3583176 Cell: (57) 315 7549256/316 7400851/315 7549257

Email: manuelcalderon2001@yahoo.com - manuelcalderon2001@gmail.com -

www.caldemargroup.com

Barranquilla, Colombia



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

pictures enclosed) and gave instructions to Port Operator's Supervisor not to mix clean Cargo with bad Cargo.

3. Discharge Operations were entirely carried out under Port Operator's Responsibility and using Vessel's Cranes and Vessel's grabs.
4. Yellow corn in bulk was discharged using grabs and receiving in Shore Hopper.

CARGO PARTICULARS:

B/L No. 33

Cargo description : U.S YELLOW CORN IN BULK
Cargo Unit : MT
Cargo Quantity : 1,000 MT
Gross weight : 1,000 MT
Shipper : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignee : SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA S.A
Port of Loading : New Orleans, USA
Port of Discharge : Barranquilla, Colombia

B/L No. 34

Cargo description : U.S YELLOW CORN IN BULK
Cargo Unit : MT
Cargo Quantity : 1,000 MT
Gross weight : 1,000 MT
Shipper : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignee : SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA S.A
Port of Loading : New Orleans, USA
Port of Discharge : Barranquilla, Colombia

B/L No. 35

Cargo description : U.S YELLOW CORN IN BULK
Cargo Unit : MT
Cargo Quantity : 2,561.65 MT
Gross weight : 2,561.65 MT
Shipper : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignee : ACONDESA S.A
Port of Loading : New Orleans, USA
Port of Discharge : Barranquilla, Colombia

B/L No. 36



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

Cargo description : U.S YELLOW CORN IN BULK
Cargo Unit : MT
Cargo Quantity : 2,561.65 MT
Gross weight : 2,561.65 MT
Shipper : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignee : ACONDESA S.A.
Port of Loading : New Orleans, USA
Port of Discharge : Barranquilla, Colombia

B/L No. 37

Cargo description : U.S YELLOW CORN IN BULK
Cargo Unit : MT
Cargo Quantity : 3,539.7 MT
Gross weight : 3,539.7 MT
Shipper : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignee : MEJIA Y CIA SAS
Port of Loading : New Orleans, USA
Port of Discharge : Barranquilla, Colombia

B/L No. 38

Cargo description : U.S YELLOW CORN IN BULK
Cargo Unit : MT
Cargo Quantity : 127 MT
Gross weight : 127 MT
Shipper : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignee : SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA LTDA
Port of Loading : New Orleans, USA
Port of Discharge : Barranquilla, Colombia

B/L No. 39

Cargo description : U.S YELLOW CORN IN BULK
Cargo Unit : MT
Cargo Quantity : 342.474 MT
Gross weight : 342.474 MT
Shipper : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignee : SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA LTDA
Port of Loading : New Orleans, USA
Port of Discharge : Barranquilla, Colombia

The Cargo of Yellow Corn to be discharged in the Port of Barranquilla arrived stowed in accordance to Cargo Plan as follows:



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

HOLD	CARGO	WEIGHT
01	Yellow Corn	10,067.86 MT
05	Yellow Corn	1,064.614 MT
TOTAL		11,132.47 MT

DISCHARGE SURVEY COMMENTS:

Your attention is called to the following issues:

- a) As above reported, the undersigned P&I Surveyor carried out an Inspection to Vessel's Cargo Hold No. 5 and Cargo during Discharging Operations according to the instructions received from your side.
- b) Before loading Yellow Corn in bulk at the Port of Loading of New Orleans, USA previous Cargo Holds Inspection carried out by National Cargo Bureau, who issued Certificate of Readiness where show that Cargo Holds having been prepared and were ready to loading Bulk Grain .
- c) The Cargo wet in Cargo Hold No. 5 and detected initially at SPSM Terminal of Santa Marta port during Discharging Operations was loaded at New Orleans, USA with Ship Loader at a high rate of charge, causing too much dust which was difficult quality control during the load by Vessel's Crew. The Cargo wet was loaded and discharged in same condition as was loaded and there was no damage to the Cargo on board.
- d) Bilge System and Ballast System was checked by Chief Engineer and Chief Officer without finding faults in the System. Also, the Vessel is new was recently built, April 2018 and all Systems are working in good order. The undersigned P&I Surveyor checked Cargo Hold bilge sounding record finding that after 28.01.2018 when was loading Yellow Corn in Cargo Hold No. 5 heard the bilge alarm in several times by possible Cargo drain water. Vessel's Crew pumped out water from Cargo Hold No.5 bilge on 30.01.2019 and 31.01.2019.
- e) Discharging Operations were entirely carried out under Port Operator's responsibility and using Vessel's Cranes and Grabs operated by Port Operator's Stevedores.

Cra. 52 No. 76-167 Of.201 Telefax: (57 5) 3583176 Cell: (57) 315 7549256/316 7400851/315 7549257

Email: manuelcalderon2001@yahoo.com - manuelcalderon2001@gmail.com -

www.caldemargroup.com

Barranquilla, Colombia



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

- f) Cargo in bulk was discharged with Grabs to Hopper in shore and after received by trucks.
- g) The undersigned P&I Surveyor carried out Cargo Survey to the whole Discharging Operations in Cargo Hold No. 5 to assure avoid claim of Cargo Damaged during discharging work at SPRB Terminal of Barranquilla port from part of Charterers, Cargo Owners and avoid shortage of Cargo to end of Discharging Operations.
- h) All the Cargo for the Port of Barranquilla was discharged as per Bills of Lading and Mate's Receipts.
- i) During Discharging Operations, OSI TRADEMAR S.A acting on behalf of SPRB Terminal and the Stevedoring Company, presented Letters of Protest against Vessel's Master of M/V BULK JAMAICA for damage Cargo of Yellow Corn in Vessel's Cargo Hold No.5 due to Cargo wet and with a bad smell Cargo. The undersigned P&I Surveyor assisted to the Vessel's Master for Ship's Remarks thus: "Cargo delivery the same as per loading condition. Quantity and Quality unknown as per Mate's receipt". As per Port Cargo Quality Control estimated about 547.77 MT which are separated as Cargo Damaged by wet and bad smell.
- j) During Discharging Operations wet damage Yellow Corn from Cargo Hold No. 5 M/V BULK JAMAICA was carried out Silver Nitrate Test in presence Vessel's Crew and Port Operations Supervisor without present sea water. Regardless Chief Officer and the undersigned P&I Surveyor carried out Test with bucket and water without finding salt water in wet Cargo.
- k) Vessel's Master certifies that all Cargo has been discharged according to Quantities and Conditions registered in Bills of Lading and Mate's Receipt and Cargo Holds found empty.

DISCHARGE OPERATION RESUME:

HOLD	COMMENCED	COMPLETED
5	09.02.2019 (1710 LT)	11.02.2019(0355 LT)



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

COMPARATIVE SCENE CARGO RECEIVED AND DISCHARGING BY SHORE SCALE IN MT

DESCRIPTION CARGO	TOTAL CARGO B/L	QUANTITY TERM.SHORE SCALE	DIFFERENCE
TOTAL CARGO	29,597.742	29,590.853	SHORTAGE 6.889
YELLOW CORN	11,132.47	11,131.554	SHORTAGE 0.92

COMPARATIVE ESCENE FINAL DRAFT SURVEY REPORT BARRANQUILLA IN MT

TOTAL CARGO AS PER B/L	QUANTITY DRAFT SURVEY	DIFFERENCE	QUANTITY TERMINAL SHORE SCALE	DIFFERENCE
29,597.742	29,626.18	+ 28.43	29,590.853	- 6.889

5. CASUALTY CAUSES:

According to Inspection of the Cargo Conditions inside of Cargo Hold No.5 of the M/V BULK JAMAICA, monitoring the Discharging Operations and Remarks in the Documents of Bills of Lading and Mate's Receipt, the undersigned P&I Surveyor considers that most possible cause of this incident was that the Cargo was loaded with wet from barge in New Orleans, USA to the Vessel and possible the Barge had water in her hold or received rain water.

The Vessel is in good conditions, is new Vessel and all Bilge and Ballast System working very well, all alarms are working in good order. All Hatch Covers, rubbers and close and open System is working very well.

6. CASUALTY APPRAISAL:

According to Inspection of the Cargo Conditions inside of Cargo Hold No.5 of the M/V BULK JAMAICA, monitoring the Discharging Operations and Remarks in the Documents of Bills of Lading and Mate's Receipt, the undersigned concludes that:

1. In the event that Cargo Owners issues a formal Shortage Claim per Quantity of Terminal Shore Scale under terms of the shortage of 6.889 MT of Yellow Corn, its present Commercial Price is of approximately TWO THOUSAND ONE HUNDRED NINETY AMERICAN DOLLARS WITH SEVENTY CENTS (USD 318 x 6.889 MT = USD 2,190.70).



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

2. In the event that Cargo Owners issues a formal Total Loss Claim per Cargo wet and bad smell of Yellow Corn in Cargo Hold No. 5 of the 547.77 MT under terms of the affected cargo, its present Commercial Price is of approximately ONE HUNDRED SEVENTY FOUR THOUSAND ONE HUNDRED NINETY AMERICAN DOLLARS WITH EIGHTY SIX CENTS (USD 318 x 547.77 MT = USD 174,190.86), but this payment considers the undersigned P&I Surveyor that it is not responsibility of the Vessel and Owners.

7. CONCLUSIONS & RECOMENDATIONS:

After having provided P&I Assistance to M/V BULK JAMAICA in the Port of Barranquilla, Colombia, under the terms and during the time as stated in this Report, the undersigned as Representative of THE JAPAN SHIP OWNER' MUTUAL P&I ASSOCIATION, concludes that :

- A. The undersigned assisted your Member's Vessel in the Port of Barranquilla, Colombia, in accordance to your instructions from 08.02.2019 at 2000LT until 12.02.2019 at 1730LT as was reported above.
- B. A Cargo Survey and Monitoring of Discharging Operations was carried out by the undersigned P&I Surveyor in the presence of Vessel's Master, Chief Officer and Port Operator Representative on board being the Cargo in Cargo Hold No. 5 found in the same conditions it had been loaded in the Port of New Orleans, USA, reported in the Mate's Receipt, where Shipper Remark : Quality & Quantity Unknown.
- C. Yellow Corn for Barranquilla (11,132.47 MT) in bulk arrived stowed in Cargo Holds No.1 and No.5. (See Stowage Plan).
- D. The undersigned kept strict Monitoring of Discharging Operations of Cargo Hold No.5 in order to protect your Member's Interests in due way as reported above.
- E. All Cargo for the Port of Barranquilla was discharged as per Bills of Lading and Mate's Receipt. Receivers Remarks: Total quantity segregate as wet, burn and bad smell : 547.77 MT from Cargo Hold No. 5.



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

- F. The undersigned inspected and gave instructions to Port Operator's Supervisor not to mix clean Cargo with bad Cargo. This cargo was separated during Discharging Operations using loader machine into Cargo hold No. 5.
- G. The Cargo Hold Bilge System operates properly and there was no evidence of bad operation from Vessel's crew. Also wet Cargo was found in different places on Top Tank Cargo Hold No. 5 inclusive in forward section.
- H. The undersigned P&I Surveyor considers that most possible cause of this incident was that the Cargo was loaded with wet from barge in New Orleans, USA to the Vessel and possible the Barge had water in her hold or received rain water.
- I. The Vessel is in good conditions, is new Vessel and all Bilge and Ballast System working very well, all alarms are working in good order. All Hatch Covers, rubbers and close and open System is working very well.
- J. During Discharging Operations wet damage Yellow Corn from Cargo Hold No. 5 M/V BULK JAMAICA was carried out Silver Nitrate Test in presence Vessel's Crew and Port Operations Supervisor without present sea water. Regardless Chief Officer and the undersigned P&I Surveyor carried out Test with bucket and water without finding salt water in wet Cargo.
- K. Vessel's Master and Undersigned don't accept Letter of Protest presented by OSI TRADEMAR S.A on behalf of SPRB Stevedoring Company alleging Cargo Damaged, due Cargo Yellow Corn inside Cargo Hold No.5 came damaged and wet from loading port. During Loading Operations in port New Orleans, USA the Vessel's Crew don't detect possible ingress of wet cargo in Cargo Hold No. 5 due to high rate about 2,000 MT per hour, it produced too much dust that avoided good visibility as was reported above.
- L. Difference between Total Cargo as per B/L and Draft Survey Terminal was surplus 28.438 MT.
- M. In the event that Cargo Owners issues a formal Total Loss Claim per Cargo wet and bad smell of Yellow Corn in Cargo Hold No. 5 of



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

the 547.77 MT under terms of the affected cargo, its present Commercial Price is of approximately ONE HUNDRED SEVENTY FOUR THOUSAND ONE HUNDRED NINETY AMERICAN DOLLARS WITH EIGHTY SIX CENTS (USD 318 x 547.77 MT = USD 174,190.86), but this payment considers the undersigned P&I Surveyor that it is not responsibility of the Vessel and Owners.

N. All Cargo was discharged in SPRB Terminal including Cargo with wet and bad smell.

O. On 12.02.2019 at 1700LT, Port Pilot was on board and M/V BULK JAMAICA sailed bound to her next Port of call.

Yours truly,

CAPT. LIBARDO VARGAS POLANIA

Naval Expert Lic. PN72133531

ENCLOSURES

01. ELECTRONIC FILES OF DOCUMENTATION RELATED TO CASE
02. ELECTRONIC FILES OF PHOTOGRAPHIC REPORT

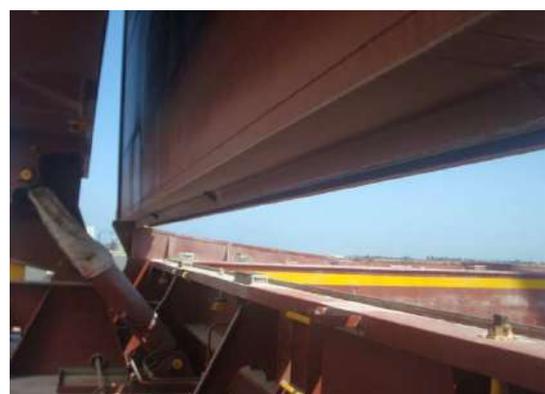
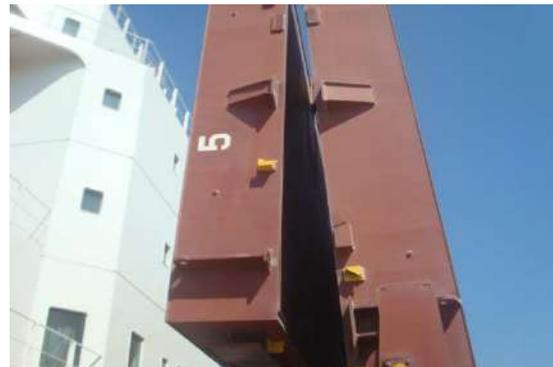


MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR

PHOTOGRAPHIC REPORT M/V BULK JAMAICA

CARGO WITH WET AND BAD SMELL IN CARGO HOLD No. 5





MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR



BULKHEAD PORT SIDE CH No. 5

LUMPS CARGO YELLOW CORN



MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR



COVER MANHOLD BALLAST TANK DRY





MANUEL J. CALDERON REALPE

NAVAL & CONSULTANT ENGINEER, APPRAISER, ADJUSTMENT AND ABS, IMO, DIMAR, H & M AND P&I SURVEYOR



**CLEAN CARGO IN WAREHOUSE OF
SPRB TERMINAL**

MANUEL J. CALDERON REALPE

INGENIERO NAVAL Y CONSULTOR, EVALUADOR, AJUSTADOR E INSPECTOR DE ABS, IMO, DIMAR, H&M Y P&I

BARRANQUILLA 15.02.2019

PARA : THE JAPAN SHIP OWNERS' P&I ASSOCIATION LTD.

A LA ATENCIÓN : SHIGERU SATO/DAIKI ISHIDA. TEL : +81 9099565082
DE

C.C : MULTIPRIME CONSULTING SERVICE S.A.S.
DRA. ALICIA GAST TEL : 57 1 5303530

DE : CAPITÁN LIBARDO VARGAS MÓVIL: 57 3157549256

NUESTRA REF. : LBP/080219 SU REF. : ASUNTO NUEVO

ASUNTO : M/V BULK JAMAICA – VIAJE No. 08
INFORME FINAL
INSPECCIÓN DE LA CARGA Y ASISTENCIA GENERAL
DURANTE LAS OPERACIONES DE DESCARGA DEBIDO A
LAS RECLAMACIONES POR LA PRESUNTA HUMEDAD DE LA
CARGA DE MAÍZ AMARILLO DE LA BODEGA No. 5 EN LOS
PUERTOS DE SANTA MARTA Y BARRANQUILLA.
BARRANQUILLA – COLOMBIA

Apreciados señores:

El 09.02.2019 y posteriormente como se informa a continuación, se proporcionó la Asistencia como Representante de P&I de A&A MULTIPRIME CONSULTING SERVICE SAS (corresponsales de THE JAPAN SHIP OWNERS' P&I ASSOCIATION – OFICINA EN IMABARI) al M/V BULK JAMAICA – VIAJE No. 08 en el puerto de Barranquilla, Colombia, de acuerdo con las instrucciones de su parte a través de la Oficina Principal de A&A MULTIPRIME el 08.02.2019 en referencia a una Inspección de la Carga y Asistencia General durante las Operaciones de Descarga debido a reclamaciones por daños de la Carga de Maíz Amarillo húmedo en la Bodega de Carga No. 5 en los Puertos de Santa Marta y Barranquilla. Los resultados de la Asistencia son los siguientes:

G. R. CHADID
LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

1. ANTECEDENTES Y CARACTERÍSTICAS:

NOMBRE DEL BUQUE	: M/V BULK JAMAICA
BANDERA	: MONROVIA
PUERTO DE REGISTRO	: LIBERIA
NÚMERO DE IMO	: 9792450
CAPITÁN	: TRAN DINH SUU
PROPIETARIOS	: KAIRASU SHIPPING S.A
ADMINISTRADOR	: MISUGA KAIUN CO. LTD.
AGENTE	: DEEP BLUE AGENCY.
CARGA	: MAÍZ AMARILLO A GRANEL (1.064,614 TM)
REMITENTE	: ZEN-NOH GRAIN CORPORATION
CONSIGNATARIO	: TRILLADORA LA MONTAÑA SAS. SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA LTDA. MOLINOS DEL ATLÁNTICO SAS. MEJÍA Y CIA SAS. ACONDESA SA. CAMPOLLO SA.
PUERTO DE CARGA	: NEW ORLEANS, EE.UU.
PUERTO DE DESCARGA	: SANTA MARTA Y BARRANQUILLA, COLOMBIA
PUERTO DEL ACCIDENTE	: SANTA MARTA Y BARRANQUILLA, COLOMBIA
PUERTO DE ASISTENCIA	: BARRANQUILLA, COLOMBIA.

2. HECHOS:

El 09.02.2019 a las 0900LT, el M/V BULK JAMAICA arribó al Puerto de Barranquilla, Colombia, con el fin de descargar 29.597,742 TM de MAÍZ AMARILLO / BLANCO, FRIJOL DE SOYA a granel de las Bodegas de Carga No. 1, 3, 4 y 5. De acuerdo con el Plan de Estiba, la Bodega de Carga No. 5 tiene 1.064,614 TM de Maíz Amarillo, sin embargo parte de esta carga se encontró húmeda en el lugar de la Tapa del Tanque en la parte de popa de la bodega. El 09.02.2019 a las 1224LT, el Buque fue declarado amarrado de forma segura en el Muelle 5 de las Instalaciones del Terminal de la SPRB, a las 1300LT, se abrieron todas las Bodegas de Carga y el Buque estaba listo para iniciar las Operaciones de Descarga y preparar el equipo de tierra. A las 1500LT, se iniciaron las Operaciones de Descarga.

El 09.02.2019 a las 1822LT, O.S.I TRADEMAR S.A. emitió la Carta de Protesta al Capitán del Buque por encontrar Maíz Amarillo húmedo y con mal olor en la Bodega de Carga No. 5. Esta condición fue encontrada inicialmente durante las Operaciones de Descarga en el último puerto de escala Santa Marta.

El 08.02.2019 a las 2000LT, el suscrito Inspector de P&I fue notificado del caso por la Oficina Principal de A&A Multiprime de acuerdo con las instrucciones de su parte. El 09.02.2019 a las 1300LT, el suscrito abordó el Buque y procedió a asistir a su Miembro de la siguiente manera.


LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

3. ASISTENCIA DE P&I

NOTA: Consulte la Sección 4 a continuación para obtener información detallada.

08.02.2019

A las 2000LT: El suscrito fue notificado del caso por la Oficina Principal de A&A MULTIPRIME.

A las 2015LT: El suscrito se pone en contacto con el Agente Marítimo para coordinar la Asistencia de P&I. El Agente Marítimo informa al Suscrito Inspector de P&I que el MV BULK JAMAICA completó las Operaciones de Descarga de Maíz Amarillo de la Bodega No. 5 en el Puerto de Santa Marta y que dos tambores de Maíz Amarillo tenían presencia de humedad, aproximadamente 200 kilogramos y se encuentran en la cubierta del Buque y que fueron recogidos de la Bodega No. 5.

Así mismo, la Agencia Marítima informó que el Buque terminará las Operaciones de Descarga en el puerto de Santa Marta a la media noche y ha zarpado para el puerto de Barranquilla el 09.02.2019 a las 0400LT y aproximadamente a las 0900LT, estaría arribando al puerto de Barranquilla y atracará al mediodía en el Muelle No. 5 de las Instalaciones del Terminal de la SPRB.

En el Puerto de Santa Marta se descargó toda la carga completa y en buenas condiciones que tenía destino para ese Puerto, la Carga dañada estaba a bordo en dos tambores.

A las 2100LT: Teniendo en cuenta lo anterior, el suscrito Inspector de P&I informa a la Oficina Principal de A&A Multiprime sobre la última situación y no viajó al puerto de Santa Marta para poder atender el caso en el Puerto de Barranquilla, donde efectivamente se presentará la reclamación por la carga dañada debido a la humedad y el mal olor dentro de la Bodega de Carga No. 5.

09.02.2019

A las 1100LT: La Dirección de la SPRB emite la autorización de acceso al puerto y el suscrito se dirige a las Instalaciones de la Terminal de la SPRB.

A las 1200LT: El suscrito llega a las Instalaciones de la Terminal de la SPRB y procede a cumplir con los protocolos PBIP vigentes.

A las 1245LT: La Terminal de la SPRB permite la entrada después del cumplimiento con los procedimientos del Código PBIP.

A las 1300LT: El suscrito aborda el M/V BULK JAMAICA y se reúne con el Capitán y el Primer Oficial del Buque para conocer los pormenores del caso y posteriormente procede a inspeccionar la Bodega de Carga No. 5 del Buque en presencia del Primer Oficial, el Sr. Juan Ortiz Supervisor del Operador Portuario, el Sr. Miguel Vargas Representante de los Estibadores y el Agente Marítimo. El Capitán del Buque manifiesta que se desconoce la calidad y la cantidad según el Certificado de Embarque. Además durante las Operaciones de

LA PRESENTE ES TRADUCCION OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

de Carga en el puerto de New Orleans, su tripulación no detectó la posible entrada de carga húmeda en la Bodega de Carga No. 5, ya que la alta tasa de unas 2.000 TM por hora producía demasiado polvo que impedía una buena visibilidad.

A las 1420LT: Comienza la Inspección de la Bodega de Carga No. 5. Esta bodega se encuentra seca y en buenas condiciones de mantenimiento. Se encontró algo de la carga (Maíz Amarillo a granel para Barranquilla) húmeda y con mal olor en el lugar de la Tapa del Tanque en varias partes de la Bodega incluyendo la sección de proa. El suscrito observó grumos y carga húmeda de Maíz Amarillo (Ver fotos adjuntas) y dio instrucciones al Supervisor del Operador Portuario de no mezclar la carga limpia con la mala. Esta carga se separó durante las Operaciones de Descarga utilizando la máquina cargadora en la Bodega de Carga No. 5.

Al parecer esta carga húmeda lleva varios días en estas condiciones y el Primer Oficial informa que se cargó el 28.01.2019 en el Puerto de New Orleans, EE.UU. por el Cargador de Buques que trajo la carga desde la barcaza. Además, la temperatura durante la carga era de unos 10 grados Celsius sin haber llovido.

Las Operaciones Portuarias ordenan cerrar la Bodega de Carga No. 5 hasta recibir instrucciones del Departamento Comercial y de Calidad.

A las 1500LT: Comenzaron las Operaciones de Descarga en las Bodegas de Carga No. 1, 3 y 4.

A las 1710LT: Se inician las Operaciones de Descarga en la Bodega de Carga No. 5 y el suscrito procede a la Supervisión de las Operaciones de Descarga de acuerdo con las instrucciones de su parte, comprobando la correcta separación entre la carga limpia y la carga húmeda.

A las 1822LT: OSI TRADEMAR en nombre de la Terminal SPRB presenta una Carta de Protesta debido a que encontraron carga húmeda de Maíz Amarillo en la Bodega de Carga No. 5. El Capitán del Buque sólo firma la recepción y hace las siguientes observaciones "Entrega de la Carga según las Condiciones de Carga. Cantidad y Calidad desconocidas en el puerto de carga según el Certificado de Embarque".

A las 1920LT: Se suspende la descarga de la Bodega de Carga No. 5, según la petición de la Terminal de la SPRB para descargar el producto con la luz del día para separar la carga húmeda. Descargando las Bodegas de Carga No. 1, 3 y 4.

A las 2100LT: El suscrito desembarcó hasta la orden de descarga de la Bodega de Carga No. 5 con luz de día.

10.02.2019

A las 0600LT: El suscrito se dirigió a las Instalaciones de la Terminal de la SPRB.

A las 0700LT: El suscrito aborda el M/V BULK JAMAICA y continúa monitoreando las Operaciones de Descarga de la Bodega de Carga No. 5.

A las 0805LT: Se reanuda la descarga de la Bodega de Carga No. 5.

A las 0830LT: El suscrito continúa supervisando las Operaciones de Descarga de la Bodega de Carga No. 5 impidiendo a la Compañía de Estibadores mezclar la carga limpia con la carga dañada. Por el momento se desconoce la cantidad encontrada húmeda.

A las 1630LT: Se ha embarcado una máquina cargadora para separar la Carga limpia de la húmeda que se encuentra en la parte Superior del Tanque.

A las 1735LT: Se suspende la descarga de la Bodega de Carga No. 5 por falta de capacidad.

LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

A las 1900LT: Se reanuda la descarga de la Bodega de Carga No. 5. La máquina cargadora puso la Carga limpia que se está descargando en este momento en la sección de estribor en popa y la carga húmeda se puso hacia la sección de popa.

A las 2400LT: Descarga de la Bodega de Carga No. 5 en progreso.

11.02.2019

A las 0143LT: Se completó la descarga de la Carga limpia de la Bodega de carga No. 5 y se continuó con la descarga de la Carga dañada. El suscrito observó carga compactada cerca del panel separador de popa y de la sentina.

A las 0355LT: Se completó la descarga total de la Bodega de Carga No. 5. El suscrito inspeccionó las tapas de registro de los Tanques que están secas e inspeccionó las cajas de las sentinas encontrando agua sucia con nivel de sondeo de unos 15 cm.

A las 0545LT: El suscrito completó la inspección de las cajas de sentinas y la tapa de registro y la Bodega de carga en General.

A las 0600LT: el suscrito desembarcó y le informó al Capitán del Buque que volverá antes de que el Buque finalice las Operaciones de Descarga y firme los documentos de navegación.

12.02.2019

A las 1330LT: El suscrito se dirigió a la Terminal de la SPRB.

A las 1430LT: El suscrito subió a bordo del MV BULK JAMAICA para asistir al Capitán del Buque durante la firma de todos los documentos de salida.

A las 1440LT: Finalizó las Operaciones de Descarga. Comenzó la inspección de Calado Final de acuerdo con la solicitud de la Terminal de la SPRB.

A las 1640LT: Finalizaron los cálculos de la Inspección de Calado Final. La Cantidad de descarga por la Inspección de Calado es de 29.626,18 MT y según la balanza en tierra es de 29.590,853 TM / con un faltante de 6,889 TM.

OSI Trademar S.A., La Compañía Estibadora, El Operador Portuario y el Agente Marítimo estuvieron a bordo con todos los Documentos antes de la salida del Buque. Sobre las Observaciones de los Destinatarios: Cantidad Total separada como húmeda., quemada y con mal olor: 547,77 TM.

Todos los Documentos de la Carga fueron debidamente revisados por el suscrito y por el Capitán del Buque y después de poner las Observaciones den la Declaración de los Hechos con respecto a las Condiciones de la Carga, el Capitán del Buque firmó todos los Documentos. Las Observaciones del Capitán del Buque fueron las siguientes: "Carga descargada por las grúas del Buque y los Descargadores tipo Cuchara del Buque. Carga descargada de acuerdo con el Conocimiento de Embarque y el Manifiesto de Carga. Todas las Bodegas de Carga No. 1, 2, 3, 4 y 5 han sido examinadas y se encontraron vacías. El Capitán del Buque desconoce la Cantidad y la Calidad de la Carga según las Observaciones del Certificado de Embarque.

A las 1700LT: El suscrito desembarcó.

A las 1720LT: Buque libre de amarre. El MV BULK JAMAICA zarpó con destino al siguiente puerto de escala.

A las 1730LT: El suscrito abandona las Instalaciones de la Terminal de la SPRB y concluye la Inspección y Supervisión de las Operaciones de Descarga de la Bodega de Carga No 5 del MV BULK JAMAICA en las Instalaciones de la Terminal de la SPRB.

4. OBSERVACIONES DE LA INSPECCIÓN DE DESCARGA

Se le solicita prestar atención sobre las siguientes cuestiones relacionadas con el servicio de asistencia de P&I solicitado.

INSPECCIÓN PREVIA A LA DESCARGA:

De acuerdo con sus instrucciones a través de la Oficina Principal de A&A MULTIPRIME, el suscrito, en presencia realizó una Inspección de Descarga a la Carga en la Bodega de Carga No. 5 que se descargó en el Puerto de Barranquilla de la siguiente manera.

1. Maíz Amarillo a granel para Barranquilla estibado en la Bodega de Carga No. 5 (1.064,614 TM) (Ver Plano de Estiba). Esta carga fue colocada en el lugar inferior de la Bodega de Carga No. 5. En el primer puesto de rotación, Santa Marta, Colombia se descargaron 10.660,124 TM de Maíz Amarillo estibado en la parte superior de la Bodega de Carga.
2. La Inspección previa a la descarga en la Bodega de Carga No. 5 se realizó en presencia del Primer oficial y del Representante del Operador Portuario, donde se encontró algo de carga (Maíz Amarillo a granel para Barranquilla) húmeda y con mal olor en el lugar de la Tapa del Tanque en varias partes de la Bodega de Carga No. 5, incluyendo la sección de proa. el suscrito Inspector de P&I observó grumos y Carga de Maíz Amarillo húmeda (Ver fotos adjuntas) y dio instrucciones al Operador Portuario de no mezclar la Carga limpia con la Carga dañada.
3. Las Operaciones de Descarga se realizaron en su totalidad bajo la Responsabilidad del Operador Portuario y usando las Grúas y descargadores tipo cuchara del Buque.
4. El Maíz Amarillo a granel se descargó con el descargador tipo cuchara y se recibió en la Tolva en Tierra.

DATOS DE LA CARGA

Conocimiento de Embarque No. 33

Descripción de la carga : MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS A GRANEL
Unidad de la Carga : TM
Cantidad de la Carga : 1.000 TM
Peso Bruto : 1.000 TM
Remitente : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignatario : SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA S.A
Puerto de Carga : New Orleans, EE.UU.
Puerto de Descarga : Barranquilla, Colombia.

Gh Chadid
LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

Conocimiento de Embarque No. 34

Descripción de la carga : MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS A GRANEL
Unidad de la Carga : TM
Cantidad de la Carga : 1.000 TM
Peso Bruto : 1.000 TM
Remitente : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignatario : SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA S.A
Puerto de Carga : New Orleans, EE.UU.
Puerto de Descarga : Barranquilla, Colombia.

Conocimiento de Embarque No. 35

Descripción de la carga : MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS A GRANEL
Unidad de la Carga : TM
Cantidad de la Carga : 2.561,65 TM
Peso Bruto : 2.561,65 TM
Remitente : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignatario : ACONDESA S.A
Puerto de Carga : New Orleans, EE.UU.
Puerto de Descarga : Barranquilla, Colombia.

Conocimiento de Embarque No. 36

Descripción de la carga : MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS A GRANEL
Unidad de la Carga : TM
Cantidad de la Carga : 2.561,65 TM
Peso Bruto : 2.561,65 TM
Remitente : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignatario : ACONDESA S.A
Puerto de Carga : New Orleans, EE.UU.
Puerto de Descarga : Barranquilla, Colombia.

Conocimiento de Embarque No. 37

Descripción de la carga : MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS A GRANEL
Unidad de la Carga : TM
Cantidad de la Carga : 3.539,7 TM
Peso Bruto : 3.539,7 TM
Remitente : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignatario : MEJÍA Y CIA SAS
Puerto de Carga : New Orleans, EE.UU.
Puerto de Descarga : Barranquilla, Colombia

Conocimiento de Embarque No. 38

Descripción de la carga : MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS A GRANEL
Unidad de la Carga : TM
Cantidad de la Carga : 127 TM
Peso Bruto : 127 TM


LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

Remitente : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignatario : SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA LTDA.
Puerto de Carga : New Orleans, EE.UU.
Puerto de Descarga : Barranquilla, Colombia.

Conocimiento de Embarque No. 39

Descripción de la carga : MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS A GRANEL
Unidad de la Carga : TM
Cantidad de la Carga : 342,474 TM
Peso Bruto : 342,474 TM
Remitente : ZEN-NOH GRAIN CORPORATION.
Consignatario : SEABOARD OVERSEAS COLOMBIA LTDA.
Puerto de Carga : New Orleans, EE.UU.
Puerto de Descarga : Barranquilla, Colombia.

La Carga de Maíz Amarillo descargada en el Puerto de Barranquilla llegó estibada de acuerdo al Plan de Carga de la siguiente manera:

BODEGA	CARGA	PESO
01	Maíz Amarillo	10.067,86 TM
05	Maíz Amarillo	1.064,614 TM
TOTAL		11.132,47 TM

COMENTARIOS DE LA INSPECCIÓN DE DESCARGA:

Cabe resaltar las siguientes observaciones:

- Como se informó anteriormente, el suscrito Inspector de P&I realizó una Inspección de la Bodega de Carga No. 5 del Buque y de la Carga durante las Operaciones de Descarga de acuerdo con las instrucciones recibidas de su parte.
- Antes de cargar el Maíz Amarillo a granel en el Puerto de Carga de New Orleans, EE.UU., se llevó a cabo una Inspección de las Bodegas de Carga por parte de la National Cargo Bureau, que emitió un Certificado de Alistamiento en el que se muestra que las Bodegas de Carga estaban preparadas y listas para cargar el Grano a Granel.
- La Carga húmeda de la Bodega de Carga No. 5 y detectada inicialmente en la Terminal de la SPSM del puerto de Santa Marta durante las Operaciones de Descarga fue cargada en New Orleans, EE.UU. con el Cargador del Buque a una alta tasa de carga, causando demasiado polvo que fue difícil de controlar durante la carga por la Tripulación del Buque. La Carga húmeda se cargó y descargó en las mismas condiciones en que fue cargada y no hubo daños en la Carga a bordo.

LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

- d) El Ingeniero en Jefe y el Primero Oficial revisaron el Sistema de Sentina y el Sistema de Lastre sin encontrar fallas en el Sistema. Además, el Buque es de reciente construcción, abril de 2018, y todos los Sistemas están funcionando en buen estado. El suscrito Inspector de P&I comprobó el registro de sondeo de la sentina de la Bodega de Carga y descubrió que después del 28.01.2018, cuando se estaba cargando el Maíz Amarillo en la Bodega de Carga No. 5, se escuchó la alarma de la sentina en varias ocasiones por posible agua de drenaje en la Carga. La Tripulación del Buque bombeó el agua de la sentina de la Bodega de Carga No. 5 el 30.01.2019 y el 31.01.2019.
- e) Las Operaciones de Descarga se realizaron en su totalidad bajo la responsabilidad del Operador Portuario y usando las Grúas y Descargadores tipo Cuchara del Buque operadas por los Estibadores del Operador Portuario.
- f) La carga a granel se descargó con los descargadores tipo Cuchara a la Tolva en tierra y después recogida por los camiones.
- g) El suscrito Inspector de P&I realizó una Inspección de la Carga durante todas las Operaciones de Descarga en la Bodega de Carga No. 5 para evitar reclamaciones por Daños en la Carga durante el trabajo de descarga en la Terminal de la SPRB del Puerto de Barranquilla por parte de los Fletadores, Propietarios de la Carga y para evitar el faltante de la carga al final de las Operaciones de Descarga.
- h) Toda la Carga para el Puerto de Barranquilla se descargó de acuerdo con los Conocimientos de Embarque y con los Certificados de Embarque.
- i) Durante las Operaciones de Descarga, OSI TRADEMAR S.A. actuando en nombre de la Terminal de la SPRB y de la Compañía Estibadora, presentó Cartas de Protesta contra el Capitán del Buque M/V BULK JAMAICA por daños en la carga de Maíz Amarillo en la Bodega de Carga No. 5 del Buque debido a que la Carga estaba húmeda y con mal olor. El suscrito Inspector de P&I asistió al Capitán del Buque para las Observaciones del Buque de la siguiente manera: "La entrega de la Carga es la misma según las condiciones de carga. La Cantidad y Calidad son desconocidas según el Certificado de Embarque". Según el Control de Calidad de la Carga en el Puerto, se estiman unas 547,77 TM que se separan como carga dañada por la humedad y con mal olor.
- j) Durante las Operaciones de Descarga del Maíz Amarillo dañado por humedad de la Bodega de Carga No. 5 del M/V BULK JAMAICA se realizó una Prueba de Nitrato de Plata en presencia de la Tripulación del Buque y del Supervisor de Operaciones Portuarias sin que hubiera agua de mar. Sin embargo, el Primer Oficial y el suscrito Inspector de P&I realizaron la Prueba con un balde y agua sin encontrar agua salada en la Carga húmeda.


LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

- k) El Capitán del Buque certifica que toda la Carga ha sido descargada de acuerdo con las Cantidades y Condiciones registradas en el Conocimiento de Embarque y en el Certificado de Embarque y que las Bodegas de Carga se encuentran vacías.

REANUDACIÓN DE LA OPERACIÓN DE DESCARGA

BODEGA	INICIÓ	FINALIZÓ
5	09.02.2019 (1710 LT)	11.02.2019 (0355 LT)

CUADRO COMPARATIVO DE CARGA RECIBIDA Y DESCARGADA POR BALANZA EN TIERRA EN TM

DESCRIPCIÓN DE LA CARGA	CARGA TOTAL B/L	CANTIDAD SEGÚN LA BALANZA EN TIERRA DE LA TERMINAL	DIFERENCIA
CARGA TOTAL	29.597,742	29.590,853	FALTANTE DE 6,889
MAÍZ AMARILLO	11.132,47	11.131,554	FALTANTE DE 0,92

CUADRO COMPARATIVO DEL INFORME DE INSPECCIÓN DE CALADO FINAL DE BARRANQUILLA EN TM

CARGA TOTAL SEGÚN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	CANTIDAD DE LA INSPECCIÓN DE CALADO	DIFERENCIA	CANTIDAD DE LA BALANZA EN TIERRA DE LA TERMINAL	DIFERENCIA
29.597,742	29.626,18	+ 28,43	29.590,853	- 6,889

5. CAUSAS DEL ACCIDENTE

De acuerdo con la Inspección de las Condiciones de la carga de la Bodega de Carga No. 5 del M/V BULK JAMAICA, la supervisión de las Operaciones de Descarga y las Observaciones en los Documentos de Conocimientos de Embarques y Certificación de Embarque, el suscrito Inspector de P&I considera que la causa más probable de este incidente fue que la Carga se cargó con agua desde la barcaza en New Orleans, EE.UU. al Buque y que posiblemente la Barcaza tenía agua en su bodega o recibió agua de lluvia.

El Buque está en buenas condiciones, es un Buque nuevo y todos los Sistemas de Sentina y Lastre funcionan muy bien, todas las alamas están funcionando en buen estado. Todas las Tapas de Escotilla, los cauchos y Sistemas de cierre y apertura están funcionando muy bien.

6. EVALUACIÓN DEL ACCIDENTE

De acuerdo con la Inspección de las Condiciones de la Carga en el interior de la Bodega de Carga No. 5. del M/V BULK JAMAICA, la supervisión de las Operaciones de Descarga

LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

y las Observaciones en los Documentos de Conocimientos de Embarque y Certificación de Embarque, es suscrito concluye lo siguiente:

1. En caso de que los Propietarios de la Carga presenten una Reclamación formal por el faltante según la Cantidad de la Balanza en Tierra de la Terminal en los términos del faltante de 6,889 TM de Maíz Amarillo, su Precio Comercial es de aproximadamente DOS MIL CIENTO NOVENTA DÓLARES AMERICANOS CON SETENTA CENTAVOS (USD 318 x 6.889 TM = USD 2.190,70).
2. En caso de que los Propietarios presenten una Reclamación formal por la Pérdida Total por la Carga húmeda y el mal olor del Maíz Amarillo de la Bodega de Carga No. 5 de las 547,77 TM bajo los términos de la carga afectada, su Precio Comercial es de aproximadamente CIENTO SETENTA Y CUATRO MIL CIENTO NOVENTA DÓLARES AMERICANOS CON OCHENTA Y SEIS CENTAVOS (USD 318 x 547,77 TM = USD 174.190,86), pero el suscrito Inspector de P&I considera que este pago no es responsabilidad del Buque ni de los Propietarios.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Después de haber prestado la Asistencia de P&I al M/V BULK JAMAICA en el Puerto de Barranquilla, Colombia, en los términos y durante los tiempos que se indican en el presente Informe, el suscrito como Representante de THE JAPAN SHIP OWNER' MUTUAL P&I ASSOCIATION, concluye que:

- A. El suscrito asistió al Buque de su Miembro en el Puerto de Barranquilla, Colombia de acuerdo con sus instrucciones desde el 08.02.2019 a las 2000LT hasta el 12.02.2019 a las 1730LT como se informó anteriormente.
- B. El suscrito Inspector de P&I realizó una Inspección de la Carga y una Supervisión de las Operaciones de Descarga en presencia del Capitán del Buque, el Primer Oficial y el Representante del Operador Portuario a bordo, encontrándose la Carga en la Bodega de Carga No. 5 en las mismas condiciones en las que se había cargado en el Puerto de New Orleans, EE.UU., según se indica en el Certificado de Embarque, en el que se informa que la Cantidad y la Calidad son desconocidas.
- C. El Maíz Amarillo para Barranquilla (11.132,47 TM) a granel llegó estibado en las Bodegas de Carga No. 1 y No. 5 (Ver plano de estiba).
- D. El suscrito mantuvo una estricta Supervisión de las Operaciones de Descarga de la Bodega de Carga No. 5 para proteger los intereses de su Miembro en la forma debida como se informó anteriormente.
- E. Toda la Carga para el Puerto de Barranquilla se descargó de acuerdo con los Conocimientos de Embarque y el Certificado de Embarque. Observaciones de los Destinatarios: Cantidad total separada como húmeda, quemada y con mal olor: 547,77 TM de la Bodega de Carga No. 5.


LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

- F. El suscrito inspeccionó y dio instrucciones al Supervisor del Operador Portuario de no mezclar la Carga limpia con la carga dañada. Esta carga se separó durante las Operaciones de Descarga usando la máquina de carga en la Bodega de Carga No. 5.
- G. El Sistema de Sentina de la Bodega de Carga funciona correctamente y no hubo evidencia de mal funcionamiento por parte de la tripulación del Buque. También se encontró Carga húmeda en diferentes lugares del tanque superior de la Bodega de Carga No. 5, inclusive en la sección de proa.
- H. El suscrito Inspector de P&I considera que la causa más probable de este incidente fue que la Carga se cargó con humedad desde la barcaza en New Orleans, EE.UU. al Buque y posiblemente la Barcaza tenía agua en su bodega o recibió agua de lluvia.
- I. El Buque está en buenas condiciones, es un Buque nuevo y todos los Sistemas de Sentina y Lastre funcionan muy bien, todas las alarmas están funcionando en buen estado. Todas las Tapas de Escotilla, cauchos y Sistemas de cierre y apertura están funcionando muy bien.
- J. Durante las Operaciones de Descarga del Maíz Amarillo dañado por humedad de la Bodega de Carga No. 5 del M/V BULK JAMAICA se realizó una Prueba de Nitrato de Plata en presencia de la Tripulación del Buque y del Supervisor de Operaciones Portuarias sin presencia de agua de mar. Sin embargo, el Primer Oficial y el suscrito Inspector de P&I realizaron la Prueba con un balde y agua sin encontrar agua salada en la Carga húmeda.
- K. El Capitán del Buque y el Suscrito no aceptan la Carta de Protesta presentada por OSI TRADEMAR S.A en nombre de la Compañía Estibadora de la SPRB, alegando Daños en la Carga, debido a que la Carga de Maíz Amarillo en la Bodega de Carga No. 5 llegó dañada y húmeda desde el puerto de carga. Durante las Operaciones de Carga en el puerto de New Orleans, EE. UU., la Tripulación del Buque no detectó la posible entrada de carga húmeda en la Bodega de Carga No. 5 debido a la alta tasa de aproximadamente 2.000 TM por hora, lo que produjo demasiado polvo que impidió una buena visibilidad como se informó anteriormente.
- L. La diferencia entre la Carga Total según el Conocimiento de Embarque y la Inspección de Calado de la Terminal fue de un excedente de 28,438 TM.
- M. En caso de que los Propietarios de la Carga presenten una Reclamación formal de Pérdida Total por Carga húmeda y con mal olor del Maíz Amarillo de la Bodega de Carga No. 5 de las 547,77 TM bajo los términos de la carga afectada, su Precio Comercial actual es de aproximadamente CIENTO SETENTA Y CUATRO MIL CIENTO NOVENTA DÓLARES AMERICANOS CON OCHENTA Y SEIS CENTAVOS (USD 318 x 547,77 = USD 174.190.86), pero el suscrito Inspector de P&I considera que este pago no es responsabilidad del Buque ni de los Propietarios.

LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

- N. Toda la Carga se descargó en la Terminal de la SPRB, incluida la carga con humedad y mal olor.
- O. El 12.02.2019 a las 1700LT, el Piloto Práctico del Puerto estaba a bordo y el M/V BULK JAMAICA navegó con destino a su próximo Puerto de escala.

Atentamente,

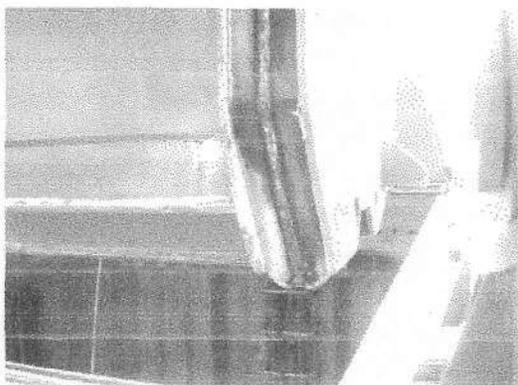
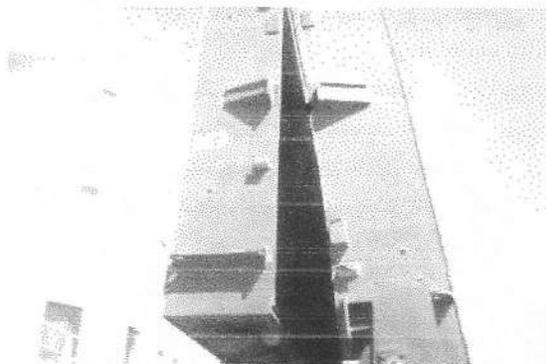
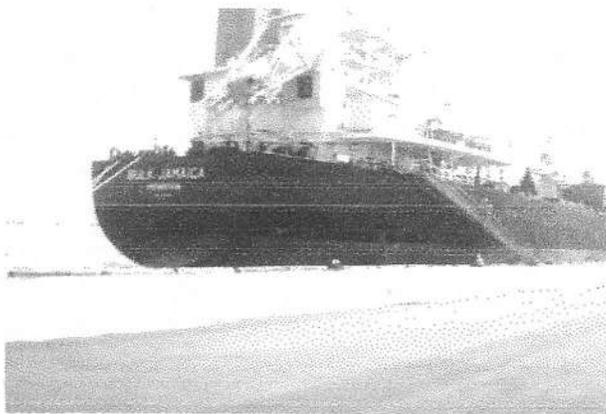
Firmado
CAPITÁN LIBARDO VARGAS POLANÍA
Experto Naval Licencia PN72133531

ANEXOS

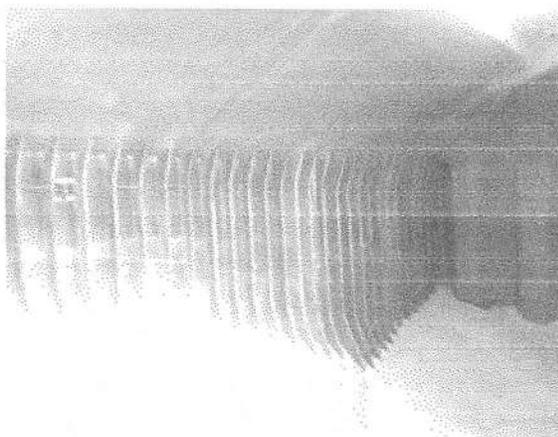
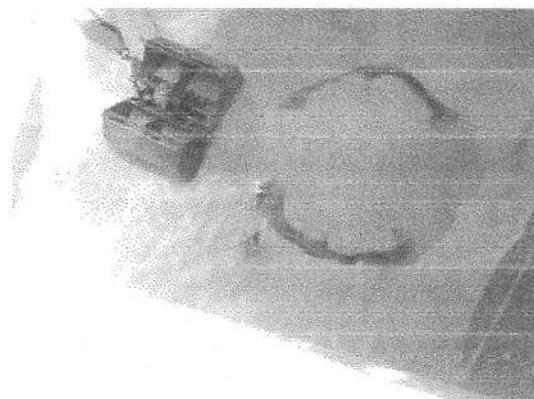
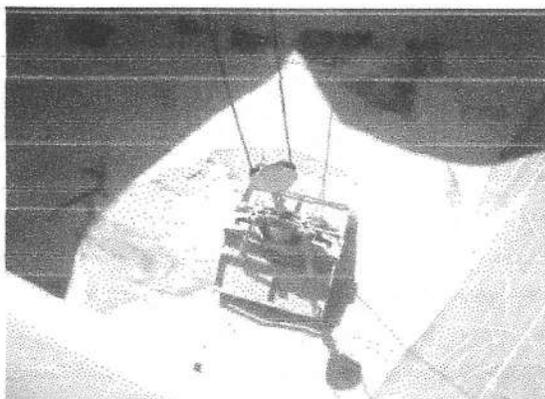
- 01. ARCHIVOS ELECTRÓNICOS DE LA DOCUMENTACIÓN RELACIONADA CON EL CASO
- 02. ARCHIVOS ELECTRÓNICOS DEL INFORME FOTOGRÁFICO.

G. H. Chadid
LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

INFORME FOTOGRÁFICO DEL M/V BULK JAMAICA
CARGA CON HUMEDAD Y MAL OLOR EN LA BODEGA DE CARGA No. 5

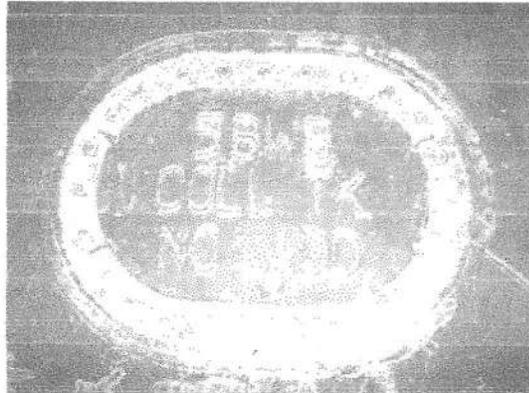
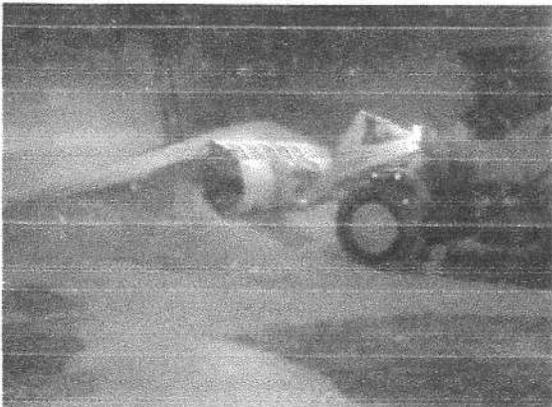
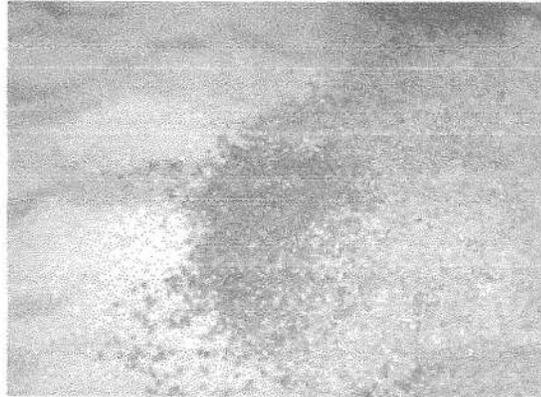


G. Rueda Chadid
LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

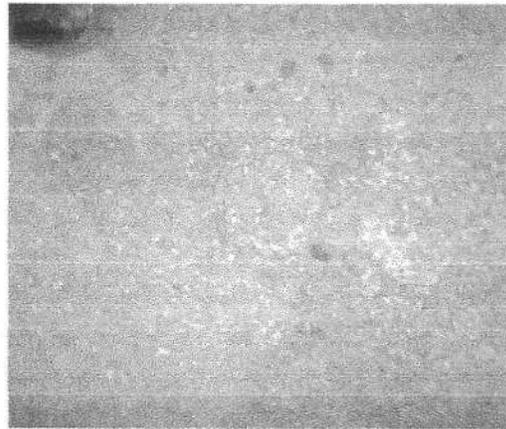


PANEL SEPARADOR A BABOR DE LA BODEGA DE CARGA No. 5

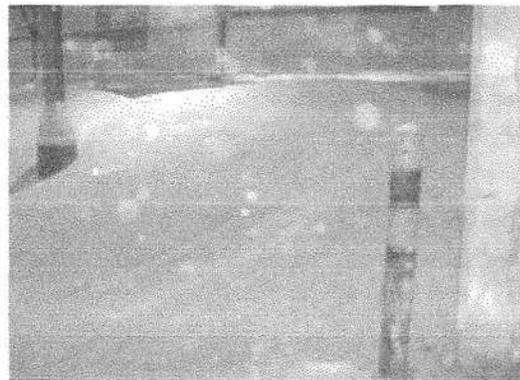
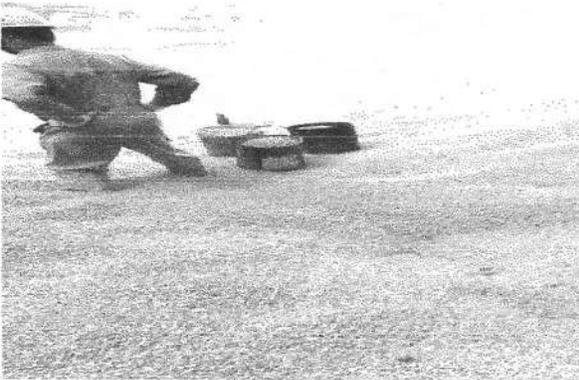
GRUMOS DE LA CARGA DE MAÍZ AMARILLO



TAPA DE REGISTRO DEL TANQUE DE
LASTRE SECA



G. R. Chadid
LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia



**CARGA LIMPIA EN LA BODEGA DE LA
TERMINAL DE LA SPRB**

G. V. Chadid
LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL
GABRIEL RUEDA CHADID
Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

Doctor

EDGAR DAVID LEÓN OLARTE
JUEZ VEINTITRÉS CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ
E. S. D.

Radicado: 1100140030232021-00133-00

Demandante: HDI Seguros SA

Demandado: Deep Blue Ship Agency SAS

Asunto: Excepciones Previas

1

ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía número 80.736.638 de Bogotá, tarjeta profesional número 165.100 del Consejo Superior de la Judicatura, domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C, actuando en nombre y representación de la sociedad DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S, identificada con NIT 900.477.097-6, encontrándome dentro del término legal, por medio del presente escrito propongo EXCEPCIONES PREVIAS bajo lo normado en el artículo 100 del Código General del Proceso, las cuales presento en los siguientes términos:

I. EXCEPCIÓN PREVIA PROPUESTA

EXISTENCIA DE COMPROMISO O CLÁUSULA COMPROMISORIA (Artículo 100 N° 2 del Código General del Proceso)

Solicito al despacho declarar probada la excepción previa de “COMPROMISO O CLÁUSULA COMPROMISORIA”, consagrada en el artículo 100 numeral 2° del código general del proceso, ya que entre las partes que suscribieron el contrato de transporte o conocimiento de embarque que originó la reclamación judicial que aquí nos convoca, se acordó que, **todas las controversias que se deriven del conocimiento de embarque, se arbitrarán** en Londres – Inglaterra, bajo la legislación Inglesa, y, a menos que las partes acuerden inmediatamente un solo árbitro, se remitirán al arbitraje final de dos árbitros que ejerzan su actividad en Londres y que sean miembros de la Baltic Mercantile & Shipping Exchange, además que se dediquen al comercio marítimo y/o de cereales.

Lo anterior hace evidente que se trata de la existencia de una **cláusula compromisoria** vigente que nunca fue modificada por las partes, y que, como tal, implica que este despacho judicial no es el competente para conocer el presente asunto.

II. RAZONES Y HECHOS EN LOS QUE SE FUNDAMENTA LA EXCEPCIÓN PREVIA PROPUESTA (Artículo 101 del Código General del Proceso)

1. En efecto, se celebró un contrato de transporte de mercancía de alimentos desde el puerto de Destrehan Louisiana – EE. UU, con destino al puerto de Barranquilla – Colombia.
2. La nave que transportaría la mercancía era BULK JAMAICA.
3. Se emitió conocimiento de embarque por parte del transportador el día 28 de enero de 2019, en el cual se señala como destinatario a ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE SA ACONDESA SA
4. El conocimiento de embarque se diligenció en su totalidad en el idioma inglés y consta de dos páginas, del cual solo fue aportado la primera hoja por la parte demandante en el escrito de la demanda, sin embargo, olvidó a nuestro modo de ver de mala fe, incluir la página 2 o reverso del conocimiento de embarque, y que hace referencia a las **CONDICIONES DEL TRANSPORTE** O



“CONDITIONS OF CARRIAGE” en su texto original.

5. En el texto del conocimiento de embarque original, se dice textualmente lo siguiente;

"ALL TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE CHARTER PARTY, INCLUDING THE LAW AND ARBITRATION CLAUSE ARE HEREBY INCORPORATED"

Que según su traducción oficial al español indica lo siguiente;

"SE INCORPORAN TODOS LOS TÉRMINOS, CONDICIONES Y EXCEPCIONES DEL CONTRATO DE FLETAMENTO, INCLUIDA LA CLÁUSULA LEGAL Y DE ARBITRAJE"

6. El clausulado de las **CONDICIONES DEL TRANSPORTE O CONDITIONS OF CARRIAGE** incluía expresamente los siguientes ítems:

Texto original del Clausulado en Ingles	Traducción oficial al español
Clause Paramount	Cláusula Principal
Both To Blame Collision Clause	Cláusula Ambos Culpables de Colisión
General Average	Promedio General
War Risks	Riesgos de Guerra
P & I Bunkering Clause	P&I para Abastecimiento de Combustible
Proportion of Shortage and / Or Damage	Proporción de Faltante y/o Daño
Arbitration	Arbitraje

7. Como puede observarse el numeral 8 de las condiciones generales del conocimiento de embarque, se señaló expresamente “Arbitration” que por su traducción al español significa ARBITRAJE:
8. Acto seguido el clausulado indica textualmente lo siguiente;

Arbitration

8. All disputes arising out of this Bill of Lading shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be Members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in the Shipping and/or Grain Trades, one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any disputes arising under this Bill of Lading shall be governed by English Law.

9. La traducción oficial al español del texto descrito anteriormente, corresponde a lo siguiente:

“

Arbitraje:

8. Todas las controversias que se deriven de este conocimiento de embarque se arbitrarán en Londres y, a menos que las partes acuerden inmediatamente un solo árbitro, se remitirán al arbitraje final de dos árbitros que ejerzan su actividad en Londres y que sean miembros de la



Baltic Mercantile & Shipping Exchange y se dediquen al comercio marítimo y/o de cereales, uno de los cuales será nombrado por cada una de las partes, con la facultad de que dichos árbitros nombren un árbitro. No se cuestionará ni invalidará ningún laudo por el hecho de que alguno de los árbitros no esté calificado como se ha indicado anteriormente, a menos que se presenten objeciones a su actuación antes de que se dicte el laudo. Cualquier disputa que surja de este conocimiento de embarque se regirá por la ley inglesa”.

10. Como puede evidenciarse y sin lugar a equívocos, las partes decidieron resolver cualquier diferencia relacionada con el contrato en un TRIBUNAL ARBITRAL o MEDIANTE ARBITRAJE, lo que implica que existe una **cláusula compromisoria entre las partes**, que las obliga a acudir allí antes que a la justicia ordinaria, razón por la cual, este despacho no puede conocer este asunto, y en aplicación a lo preceptuado en el artículo 101 N° 2 inciso 3° el despacho debe decretar la terminación del proceso y devolver la demanda con sus anexos a la parte actora, además condenándolo en costas en favor de mi representada.

III. FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. **La ley 1563 de 2012, por medio del cual** se expide el Estatuto de Arbitraje Nacional e Internacional en Colombia establece claramente lo siguiente;

ARTÍCULO 3o. PACTO ARBITRAL. El pacto arbitral es un negocio jurídico por virtud del cual las partes someten o se obligan a someter a arbitraje controversias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas.

El pacto arbitral implica la renuncia de las partes a hacer valer sus pretensiones ante los jueces. El pacto arbitral puede consistir en un compromiso o en una cláusula compromisoria.

En el pacto arbitral las partes indicarán la naturaleza del laudo. Si nada se estipula al respecto, este se proferirá en derecho.

PARÁGRAFO. Si en el término de traslado de la demanda, o de su contestación, o de las excepciones previas, una parte invoca la existencia de pacto arbitral y la otra no la niega expresamente, ante los jueces o el tribunal de arbitraje, se entiende válidamente probada la existencia de pacto arbitral.

ARTÍCULO 4o. CLÁUSULA COMPROMISORIA. La cláusula compromisoria, podrá formar parte de un contrato o constar en documento separado inequívocamente referido a él.

La cláusula compromisoria que se pacte en documento separado del contrato, para producir efectos jurídicos deberá expresar el nombre de las partes e indicar en forma precisa el contrato a que se refiere.

ARTÍCULO 5o. AUTONOMÍA DE LA CLÁUSULA COMPROMISORIA. La inexistencia, ineficacia o invalidez del contrato no afecta la cláusula compromisoria. En consecuencia, podrán someterse a arbitraje las controversias en las que se debata la existencia, eficacia o validez del contrato y la decisión del tribunal será conducente, aunque el contrato sea inexistente, ineficaz o inválido.

La cesión de un contrato que contenga pacto arbitral comporta la cesión de la cláusula compromisoria.

ARTÍCULO 69. DEFINICIÓN Y FORMA DEL ACUERDO DE ARBITRAJE. El “acuerdo de arbitraje” es aquel por el cual las partes deciden someter a arbitraje todas o algunas controversias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto de una determinada relación jurídica, contractual o no. El acuerdo de arbitraje podrá adoptar la forma de una cláusula compromisoria o la de un acuerdo independiente.

Se define entonces el concepto de cláusula compromisoria y se entregan las características esenciales de ella.

2. A continuación, realizaré un símil normativo y el contenido de la cláusula que alegamos como compromisoria a fin de establecer si la misma cumple o no con los parámetros de la ley para que sea considerada como tal; vemos cuales:

NORMATIVIDAD (LEY 1563 DE 2012)	REALIDAD DE LA CLÁUSULA PACTADA EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
El pacto arbitral es un negocio jurídico por virtud del cual las partes someten o se obligan a someter a arbitraje controversias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas	La cláusula arbitral se incluyó en el texto integral del conocimiento de embarque que presentó el demandante con la demanda.
Artículo 69 literal A) Se entenderá que el acuerdo de arbitraje consta por escrito cuando quede constancia de su contenido en cualquiera forma, ya sea que el acuerdo de arbitraje o contrato se haya concertado verbalmente, o mediante la ejecución de ciertos actos o por cualquier otro medio.	En dicha cláusula se expresó con claridad el deseo de las partes de someter a arbitraje cualquier controversia relacionada con el contrato.
	La decisión que se tome en el arbitraje será conforme las leyes de Inglaterra
Artículo 69 literal d) La referencia hecha en un contrato a un documento que contenga una cláusula compromisoria constituye un acuerdo de arbitraje por escrito, siempre que dicha referencia implique que esa cláusula forma parte del contrato.	Con la aceptación de esta cláusula, las partes renunciaron a hacer valer sus pretensiones ante los jueces, y solo pueden llevar sus discusiones ante el tribunal arbitral designado.

2. Validez del Conocimiento de embarque

Al tenor de lo establecido en artículo 1603 del Código de Comercio, el conocimiento de embarque es prueba de la existencia del contrato de transporte de las mercancías.

“**ARTÍCULO 1603.** El documento de que tratan los artículos 1601 y 1602, será firmado por el transportador o su agente y servirá de prueba del contrato mismo de transporte y de qué, el transportador recibió la cosa en la forma, cantidad, estado y condiciones allí descritas.

IV. FUNDAMENTO JURISPRUDENCIAL

La honorable Corte suprema de justicia ha señalado en innumerables cuestiones los alcances de la cláusula compromisoria y la posibilidad de que el demandado formule la excepción previa cuando ejerce su derecho a la defensa, otorgándole así plena validez a la misma y generándole la obligación al fallador de hacerla respetar cuando una de las partes así lo solicite, para tal fin, aportamos un extracto jurisprudencial que expresamente respalda nuestra petición.

Sentencia - Corte Suprema de Justicia de Colombia - SC6315-2017 - Radicación N° 11001-31-03-019-2008-00247-01 - Bogotá D. C., nueve (9) de mayo de dos mil diecisiete (2017) – Magistrada Ponente. Dra. Margarita Cabello Blanco.

En suma, si bien es cierto que la posición de la Corte Suprema en este proveído es la de entender que la existencia de un pacto arbitral inhibe al juez para conocer de un asunto que tenga campo de acción en el mencionado convenio, y que la actuación de la autoridad judicial no supone falta de jurisdicción si de no existir el convenio era esa jurisdicción la llamada a conocer del asunto, también lo es que para hacer prevalecer la voluntad de las partes manifestada en el acuerdo o pacto arbitral,



cuenta el contratante que advierte el desconocimiento de otro signatario (demandante) aducir tempestivamente la excepción previa para hacer valer la existencia del acuerdo, siendo del caso destacar que si no le es reconocida por el *a quo* ni por el *ad quem*, cuenta con una adicional para hacer valer - antes de la sentencia de primera instancia - la cláusula compromisoria disponiendo los mecanismos de inicio del trámite arbitral mediante la conformación del tribunal correspondiente.

Pero es evidente que quien no demandó no puede verse forzado a tener que demandar por vía arbitral. Debe reconocerse que esa excepción –que entre nosotros tiene existencia propia pues la prevé explícitamente el numeral 3º del artículo 97 del c.p.c y permanece tal consagración en el código general del proceso (art. 100) - de ser ilegalmente denegada, afectaría gravemente el pacto que es ley para las partes, sin contar, la que reclama su cumplimiento, con ningún otro medio de impugnación ordinario.

Estima la Corte, en consecuencia, que, a pesar de la preindicada autonomía o tipicidad de la excepción previa, ella en sí misma engloba un fenómeno de falta de competencia objetiva *ratione materiae*, pues atiende justamente al contenido de la relación sustancial subyacente en la controversia¹ y su subsunción en el acuerdo previo que vincula a las partes (cláusula compromisoria), lo que por vía de la causal quinta puede ventilarse en casación. En ese sentido menester es destacar que nuestro ordenamiento procesal, al consagrar la existencia de cláusula compromisoria o compromiso como excepción autónoma está un paso adelante de otras² de Iberoamérica que oscilan entre la falta de competencia o la falta de jurisdicción que deben ser propuestas a la primera oportunidad.³

EN CUANTO A LA SUBROGACIÓN QUE PRETENDE SE LE RECONOZCA LA ENTIDAD DEMANDANTE;

El demandante HDI Seguros SA, pretende subrogarse los derechos de una de las partes del contrato de transporte para demandar, lo que inequívocamente también lo coloca en el escenario del cumplimiento de las obligaciones que se adquirieron en el contrato y esto implica **la aceptación de la cláusula Arbitral**, que hace parte integral de los conocimientos de embarque.

Al respecto el código de comercio establece claramente en su artículo 1096 lo siguiente;

“ARTÍCULO 1096. <SUBROGACIÓN DEL ASEGURADOR QUE PAGA LA INDEMNIZACIÓN>. El asegurador que pague una indemnización se subrogará, por ministerio de la ley y hasta concurrencia de su importe, en los derechos del asegurado contra las personas responsables del siniestro. **Pero éstas podrán oponer al asegurador las mismas excepciones que pudieren hacer valer contra el damnificado.**

Es así como el legislador de manera expresa si bien reconoce el derecho de subrogación en cabeza del asegurador que pagó el presunto siniestro, también indica sin duda que contra quien se aduce responsable del siniestro podrá proponer las mismas excepciones que pudieren hacer valer contra el directo damnificado, siendo esto el fundamento legal de nuestra postura que consiste en que HDI Seguros SA, también se subrogó las obligaciones del contrato y en específico la CLÁUSULA ARBITRAL que realizaron al momento de la celebración del mismo.

No puede pretender el demandante que se le confieran los derechos a demandar, pero no se le exija el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la relación comercial, que en este asunto específico lo obligaban a acudir a Arbitraje en Londres - Inglaterra para resolver cualquier diferencia y no a la justicia Colombiana como lo hizo, escondiendo así la integralidad del conocimiento de embarque, que le hubiere evidenciado al juez la existencia de la cláusula que lo hubiere obligado a rechazar la demanda que hoy nos ocupa en este proceso.

Validez del Conocimiento de embarque

Al tenor de lo establecido en artículo 1603 del Código de Comercio, el conocimiento de embarque es prueba de la existencia del contrato de transporte de las mercancías.

“ARTÍCULO 1603. El documento de que tratan los artículos 1601 y 1602, será firmado por el

¹ Morales Molina, Hernando, Curso de derecho procesal civil, parte general, editorial ABC, Bogotá 1991, pág. 36. En el mismo sentido

² Art. 303 del cpc chileno (excepciones dilatorias); art. 1122 del c de comercio mexicano (excepciones procesales); art. 346 del cpc venezolano (cuestiones previas); artículo 347 del cpc argentino (excepciones previas), art. 63.1 de la LEC española (declinatoria).

³ Corte Suprema de Justicia de Colombia - SC6315-2017 - Radicación N° 11001-31-03-019-2008-00247-01 - Bogotá D. C., nueve (9) de mayo de dos mil diecisiete (2017) – Magistrada Ponente. Dra. Margarita Cabello Blanco

transportador o su agente y servirá de prueba del contrato mismo de transporte y de que el transportador recibió la cosa en la forma, cantidad, estado y condiciones allí descritas.

II. EXCEPCIÓN PREVIA PROPUESTA

NO COMPRENDER LA DEMANDA A TODOS LOS LITISCONSORTES NECESARIOS

6

Solicito al despacho declarar probada la excepción previa de NO COMPRENDER LA DEMANDA TODOS LOS LITISCONSORTES NECESARIOS, toda vez que no se convocó al proceso al transportador Bulk Jamaica, cuando es este quien en realidad puede entregarle al juez elementos suficientes de convicción para la estructuración de su decisión, máxime cuando hablamos de un contrato de transporte de mercancías, del cual se pretende la declaración de un supuesto incumplimiento contractual del transportador.

Al respecto debemos resaltar que, la compañía Deep Blue Ship Agency SAS a la que represento en este proceso, **NO funge** como **representante legal** de la sociedad extranjera transportadora, pues el único vínculo de Deep Blue Ship Agency SAS como agente marítimo del Armador, es el que nace en virtud de la ley, es decir, el código de comercio tal y como lo dispone **el artículo 1492** de este estatuto que establece;

“Artículo 1492 Co.Co.

Son Obligaciones del Agente:

4) **Representar judicialmente** al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada;

RAZONES, HECHOS Y ARGUMENTOS DE DERECHO EN LOS QUE SE FUNDAMENTA LA EXCEPCIÓN PREVIA PROPUESTA

De acuerdo con la Corte Suprema de Justicia, el litisconsorcio es necesario, cuando las pretensiones sean propuestas frente a varios individuos “por cuanto la decisión, además de uniforme, lógicamente aparece como inescindible”⁴. Del razonamiento se infiere que se estará frente al litisconsorcio necesario en el evento en que, por naturaleza o disposición legal, no sea posible dirimir una controversia sin la presencia de todos los involucrados en ella.

A partir de las ideas precedentes, unánimemente se ha predicado que, si a la formación de un acto o contrato concurren con su voluntad dos o más sujetos de derecho, no podría adelantarse un proceso sin que todos ellos hubiesen tenido la posibilidad de ejercer el derecho de contradicción⁵. Igualmente se afirma la obligatoriedad del litisconsorcio cuando se trata de proferir sentencias constitutivas, caso en el que se precisa integrar el contradictorio con todas aquellas personas que están ligadas a la relación, situación o derecho sustancial que la sentencia habrá de crear, modificar o extinguir.

Desde luego, la razón de ser de esta figura es que se encuentra ligada al debido proceso, como derecho fundamental de las personas que les otorga la garantía de no ser vinculadas o afectadas por una decisión judicial, sin haber tenido la oportunidad de exponer su posición en un proceso adelantado de acuerdo con los ritos preestablecidos.

Por lo tanto, hasta que en el presente asunto no se vincule al transportador, el Juez no podrá hacer el pronunciamiento de fondo de lo pretendido, pues no estaría debidamente constituida desde el punto de vista subjetivo la relación jurídico-procesal, toda vez que Bulk Jamaica, suscribió el contrato de transportes de mercancías y por lo tanto, resulta imprescindible que se haga parte, puesto que lo que pretende la demandante, afecta directamente los intereses de la sociedad.

⁴ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación civil, Sentencia del 14 de diciembre de 2018, rad. 76001311000120060018801. MP Margarita Cabello Blanco

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación civil, Sentencia 11 de octubre de 1988

III. PRUEBAS

DOCUMENTAL

1. Aporto como prueba documental y solicito se decrete como tal, el conocimiento de embarque de transporte combinado firmado entre las partes y su clausulado general y especial vinculante.
2. Aporto la Traducción oficial al español, del documento anterior para dar cumplimiento al artículo 251 del Código General del Proceso.

Este documento reposa en los archivos magnéticos de mi representada y como tal declaramos que el que aquí se aporta corresponde a su fiel copia digital, con plena validez en cuanto a su contenido. Los documentos originales reposan en la autoridad aduanera correspondiente.

DECLARACIÓN DE PARTE:

Solicito, se decrete la declaración del representante legal de Deep Blue Ship Agency SAS.

TESTIMONIALES:

1. Solicito se decrete y practique el testimonio al representante legal de la sociedad ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE SA ACONDESA SA, para que absuelva el cuestionario que personalmente le formularé, sobre hechos relacionados en el presente escrito, en especial sobre el contenido integral del conocimiento de embarque que se utiliza como base de la acción que aquí nos convoca.

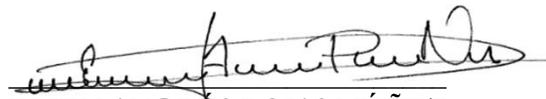
El testigo podrá ser citado a través del apoderado de la parte accionante o en la Carrera 30 28 A 180 En La Ciudad De Soledad, Atlántico

IV. PETICIONES

1. Así las cosas, respetuosamente le solicito que previo el trámite procesal establecido en el artículo 101 del Código General del Proceso y en aplicación a lo preceptuado en el numeral 2 inciso 3° del mismo articulado, se DECRETE la terminación del proceso por la existencia de cláusula compromisoria entre las partes, y se ordene devolver la demanda con sus anexos a la parte actora.
2. Como consecuencia de lo anterior, se CONDENE en costas y agencias en derecho a la parte demandante tal y como lo establece el artículo 365 del Código General del Proceso, el acuerdo PSAA-16- 10554 del Consejo Superior de la Judicatura o cualquier otro que lo haya modificado.

Del señor Juez

Atentamente,



ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ

C.C. N° 80.736.638 de Bogotá

TP N° 165.100 del C.S de la Judicatura

andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com

NORTH AMERICAN GRAIN BILL OF LADING

To be used with "Norgrain" Charterparty 1973 As Amended 1989

Zen-noh Grain Corporation
1127 Highway 190, East Service Road
Covington, Louisiana 70433 USA

Shipped SHIPPED, in apparent good order and condition by

Vessel on board the good motor vessel called the M/V BULK JAMAICA (LIBERIA FLAG)

Port of loading Now lying in the Port of CONVENT, LOUISIANA, USA

and bound for BARRANQUILLA COLOMBIA

Port of discharge Being stowed as herein, and to be delivered in like good order and condition at the aforesaid Port
of BARRANQUILLA COLOMBIA

CONSIGNEE ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A.
CARRERA 30 No 28A-180
SOLEDAD. ATLANTICO- COLOMBIA
NIT 890.103.400-5

or to his or their Assigns

Notify address ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A.
CARRERA 30 No 28A-180
SOLEDAD. ATLANTICO- COLOMBIA
NIT 890.103.400-5


SE LIBERA ESTE DOCUMENTO
EN CUANTO A FLETES SE REFIERE.
FECHA

QUANTITY, DESCRIPTION AND STOWAGE

SAID TO BE:

U.S YELLOW CORN #2 OR BETTER, IN BULK
5,647,413 POUNDS

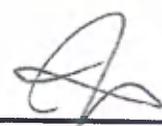
2,561.650 METRIC TONS

Deep Blue

STOWAGE: HOLD NOS. 1,2,5.

GRAIN LOADED CLEAN ON BOARD
CONVENT, LOUISIANA, USA
JANUARY 28, 2019

FIRST ORIGINAL



NEWSHIP, INC., AS AGENTS
FOR THE CAPT. Tran Dinh Suu

Freight payable as per
Per Charter Party NOVEMBER 16, 2018
For conditions of Carriage See Overleaf

Freight Rate: \$ 16.00

Supplier: Seaboard Overseas LTD.
Tariff Code: 1005.90

"ALL TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE CHARTER PARTY, INCLUDING THE LAW
AND ARBITRATION CLAUSE ARE HERewith INCORPORATED"

Shipper's weight, quality and quantity unknown
In Witness Whereof, the Master or Agent of said vessel has signed THREE (3)
Bills of Lading, all of this tenor and date, any one of which being accomplished, the others shall be
void.

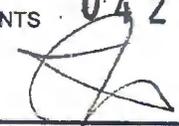
DIGITALIZADO

Barranquilla

Dated at CONVENT, LOUISIANA, USA
JANUARY 28, 2019

By: NEWSHIP, INC., AS AGENTS

042019-085090



FOR THE CAPT. Tran Dinh Suu
SET NO. 36

CONDITIONS OF CARRIAGE

1. All terms, conditions and exceptions as per Charterparty dated as overleaf and any addenda thereto to be considered as incorporated herein as if fully written, anything to the contrary contained in this Bill of Lading notwithstanding except arbitration as provided in Clause 8 herein.

Clause Paramount

2. If the vessel loads in the U.S.A.:

"This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent, but no further."

If the vessel loads in Canada:

"This Bill of Lading, so far as it relates to the carriage of goods by water, shall have effect, subject to the provisions of the Water Carriage of Goods Act 1936, enacted by the Parliament of the Dominion of Canada, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities, or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the said Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to said Act to any extent, such terms shall be void to that extent, but no further."

Both to Blame Collision Clause

3. If the liability for any collision in which the vessel is involved while performing the Charterparty falls to be determined in accordance with the laws of the United States of America, the following clause shall apply:

"If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owners in so far as such loss or liability represents loss or damage to or any claim whatsoever of the owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of the said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or carrier."

The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect to a collision or contact."

General Average

4. General Average shall be payable according to the Charter Party Contract and shall be settled at the place provided in the Where the adjustment is made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clause shall "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by Statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and "If a salving vessel is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the

War Risks

5. 1) No Bills of Lading to be signed for any blockaded port and if the port of discharge be declared blockaded after Bills of Lading have been signed, or if the port to which the vessel has been ordered to discharge, either on signing Bills of Lading or thereafter, be one to which the vessel is or shall be prohibited from going by the Government of the Nation under whose flag the vessel sails or by any other Government, the owner shall discharge the cargo at any other port covered by the Charterparty as ordered by the Charterers (provided such other port is not a blockaded or prohibited port as above mentioned) and shall be entitled to freight as if the vessel had discharged at the port or ports of discharge to which she originally ordered.

2) The vessel shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or otherwise howsoever given by the Government of the Nation under whose flag the vessel sails or any department thereof, or by any other Government, or of any department thereof, or by any committee or person having, under the terms of the War Risks Insurance on the vessel, the right to give such orders or directions and if by reason of and in compliance with any such orders or directions anything is done or is not done, the same shall not be deemed a deviation, and delivery in accordance with such orders or directions shall be a fulfillment of the contract voyage and the freight shall be payable accordingly.

P & I Bunkering Clause

6. The vessel shall have the liberty as part of the contract voyage to proceed to any port or ports at which bunker oil is available for the purpose of bunkering at any stage of the voyage whatsoever and whether such ports are on or off the direct and or customary route or routes between any of the ports of loading or discharge named in the Charterparty and may there take oil bunkers in any quantity in the discretion of Owners even to the full capacity of fuel tanks and deep tanks and any other compartment in which oil can be carried, whether such amount is or is not required for the chartered voyage.

Proportion of Shortage and/or Damage

7. Each Bill of Lading covering the hold or holds enumerated herein to bear its proportion of shortage and or damage, if any incurred.

Arbitration

8. All disputes arising out of this Bill of Lading shall be arbitrated at London and, unless the parties agree forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business in London who shall be Members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in the Shipping and/or Grain Trades, one to be appointed by each of the parties with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified, as above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any disputes arising under this Bill of Lading shall be governed by English Law.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE DE NORTH AMERICAN GRAIN

Para ser utilizado con Contrato de Fletamento "Norgrain" 1973 y sus enmiendas 1989

Exportador ENVIADO en aparente buen estado y condición por Zen-noh Grain Corporation
1127 Highway 190, East Service Road
Covington, Luisiana 70433, EE.UU.

Buque a bordo del buen buque a motor, llamado M/V BULK JAMAICA (LIBERIA FLAG) (CON BANDERA DE LIBERIA)

Puerto de Carga Ahora se encuentra en el puerto de CONVENT, LUISIANA, EE.UU.
y con destino a BARRANQUILLA, COLOMBIA

Puerto de Descarga Es estibado como se indica en este documento, para ser entregado en buen estado y condiciones en el Puerto antes mencionado de BARRANQUILLA COLOMBIA

Consignatario ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A.
CARRERA 30 No. 28A – 180
SOLEDAD, ATLÁNTICO – COLOMBIA
NIT 890.103.400-5
o a sus Asignados

Dirección de Notificación ALIMENTOS CONCENTRADOS DEL CARIBE S.A. ACONDESA S.A.
CARRERA 30 No. 28A – 180
SOLEDAD, ATLÁNTICO – COLOMBIA
NIT 890.103.400-5
CANTIDAD, DESCRIPCIÓN Y ESTIBA

SE DICE QUE ES:
MAÍZ AMARILLO DE LOS ESTADOS UNIDOS #2 O MEJOR, A GRANEL
5.647.413 LIBRAS 2.561,650 TONELADAS MÉTRICAS

ESTIBADO: BODEGA NO. 1,2,5.

GRANO CARGADO LIMPIO A BORDO
CONVENT, LUISIANA, EE.UU.
ENERO 28 DE 2019

Firmado
NEWSHIP, INC, COMO AGENTES
POR EL CAPITÁN Tran Dinh Suu

Flete pagadero según

Por Contrato de Fletamento

Tarifa de Flete: \$ 16,00

Para Condiciones de Transporte Consulte la Página Siguiente

Proveedor:

Seaboard Overseas LTD.

Código de Tarifa:

1005.90

"SE INCORPORAN TODOS LOS TÉRMINOS, CONDICIONES Y EXCEPCIONES DEL CONTRATO DE FLETAMENTO, INCLUIDA LA CLÁUSULA LEGAL Y DE ARBITRAJE"

El Peso, calidad y cantidad del remitente es desconocido.

En fe de lo anterior, el Capitán o Agente de dicho buque firmó TRES (3) ORIGINALES del Conocimiento de Embarque todos al mismo tenor y fecha, si alguno de ellos se cumple, los demás se anularán.

Con fecha de CONVENT, LUISIANA, EE.UU.
ENERO 28 DE 2019

POR NEWSHIP, INC., COMO AGENTE
FIRMADO
POR EL CAPITÁN Tran Dinh Suu
SET No. 36

Lleva sello de PRIMER ORIGINAL
Lleva sello de: DIGITALIZADO, Barranquilla
042019-085090

LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

Condiciones de Transporte

1. Todos los términos, condiciones y excepciones según el Contrato de Fletamento, con fecha en el anverso, y cualquier adenda al mismo se considerarán incorporados al presente documento como si estuvieran completamente escritos, a pesar de cualquier cosa contraria contenida en este Conocimiento de Embarque, excepto el arbitraje previsto en la Cláusula 8 del presente documento.

Clausula Principal

2. Si el buque se carga en los EE.UU.

"Este Conocimiento de Embarque tendrá vigencia sujeta a las disposiciones de la Ley de Transporte de Mercancías por Mar de los Estados Unidos, aprobada el 16 de abril de 1936, que se considerará incorporada al mismo, y nada de lo aquí contenido se considerará como una renuncia por parte del transportista de sus derechos o inmunidades o un aumento de cualquiera de sus responsabilidades en virtud de dicha Ley. Si alguno de los términos de este Conocimiento de Embarque fuera contrario a dicha Ley en alguna medida, dichos términos serán nulos en esa medida, pero no en ninguna otra".

Si el buque se carga en Canadá:

"Este Conocimiento de Embarque, en lo que se refiere al transporte de mercancías por vía marítima, tendrá efecto, sujeto a las disposiciones de la Ley de Transporte de Mercancías por Vía Marítima de 1936, promulgada por el Parlamento del Dominio de Canadá, que se considerará incorporada al presente documento, y nada de lo contenido en el mismo se considerará como una renuncia por parte del transportista a cualquiera de sus derechos o inmunidades, o un aumento de cualquiera de sus responsabilidades u obligaciones en virtud de dicha Ley. Si alguno de los términos del presente Conocimiento de Embarque es contrario a dicha Ley en cualquier medida, dichos términos serán nulos en esa medida, pero no en ninguna otra".

Cláusula Ambos Culpables de Colisión

3. Si la responsabilidad de las colisiones en la que el buque se vea envuelto durante la ejecución del Contrato de Fletamento no puede ser determinado de acuerdo con las leyes de los Estados Unidos de América, se aplicará la siguiente cláusula:

"Si el buque entra en colisión con otro buque como resultado de la negligencia del otro buque y cualquier acto, negligencia o incumplimiento por parte del capitán, marinero, piloto o de los empleados del Transportista en la navegación o en el manejo del buque, los propietarios de las mercancías transportadas indemnizarán al Transportista contra toda pérdida o responsabilidad con el otro buque no transportador o a sus Propietarios en la medida en que dicha pérdida o responsabilidad represente pérdida o daño o cualquier reclamación de los propietarios de dichas mercancías, y compensado, recobrado y recuperado por el otro buque no transportador o por sus propietarios como parte de su reclamación contra el buque transportador o el transportista.

Las disposiciones anteriores también se aplicarán cuando los Propietarios, operadores o encargados de cualquier buque o buques u objetos distintos a los buques o además de ellos, los buques u objetos que colisionan sean culpables de una colisión o contacto".

Avería Gruesa

4. La Avería Gruesa se pagará de acuerdo con el Contrato de Fletamento y se liquidará en el lugar previsto por el Contrato de Fletamento

Cuando el ajuste se realice de conformidad con la legislación y la práctica de los Estados Unidos de América, se aplicará la siguiente cláusula:

"En caso de accidente, peligro, daño o desastre antes o después del inicio del viaje, por cualquier causa, ya sea por negligencia o no, de la cual o de cuyas consecuencias el transportista no es responsable, por Ley, por contrato o de otro modo, las mercancías, los remitentes, los consignatarios o propietarios de las mercancías contribuirán con el transportista en la avería gruesa al pago de los sacrificios, pérdidas o gastos de una avería gruesa que se produzcan o se incurra y se deba pagar salvamento, y

"Si un buque de salvamento es propiedad o es operado por el transportista, el salvamento se pagará de forma completa como si dicho buque o buques de salvamento pertenecieran a otros. Dicho depósito según lo que transportista o sus agentes puedan considerar suficiente para cubrir la contribución estimada de las mercancías y cualquier salvamento y los cargos especiales correspondientes, serán hechos, si se requiera, por las mercancías, remitentes, consignatarios o propietarios de las mercancías al transportista antes de la entrega.

Riesgos de Guerra

5. 1) No se deben firmar Conocimientos de Embarque para los puertos bloqueados y si el puerto de descarga es declarado bloqueado después de que se hayan firmado los Conocimientos de Embarque, o si el puerto al que se le ha ordenado descargar al buque, ya sea al firmar los Conocimientos de Embarque o posteriormente, sea uno al que el buque tiene o tendrá prohibido ir por el gobierno de la Nación bajo cuya bandera navega el buque o por cualquier otro gobierno, el propietario deberá descargar la carga en otros puertos cubiertos por el Contrato de Fletamento según lo ordenado por los Fletadores (siempre que dicho puerto no sea un puerto bloqueado o prohibido como se mencionó anteriormente) y tendrá derecho al flete como si el buque hubiera descargado en el puerto o los puertos de descarga a los que se le había ordenado originalmente.

2) El buque tendrá la libertad para cumplir con cualquier orden o instrucción en cuanto a la salida, arribo, rutas, puertos de escala, paradas, destino, entrega o cualquier otra forma dada por el Gobierno de la Nación bajo cuya bandera navega el buque o por cualquier departamento del mismo, o por cualquier otro departamento del mismo, o por cualquier comité o persona que tenga, en virtud de los términos del Seguro de Riesgo de Guerra del buque, el derecho a dar tales órdenes o instrucciones, y si en virtud de dichas órdenes o instrucciones se hace o no se hace algo, no se considerará una desviación, y la entrega de acuerdo con dichas órdenes o instrucciones será un cumplimiento del contrato de viaje y el flete se pagará de conformidad.

P&I para Abastecimiento de Combustible

6. El buque tendrá la libertad, como parte del contrato de viaje de dirigirse al puerto o a los puertos que estén disponibles para el abastecimiento de combustible en cualquier etapa del viaje, y si dichos puertos están dentro o fuera de la línea directa y/o ruta o rutas habituales entre los puertos de carga o descarga mencionados en el Contrato de Fletamento y allí se abastece de combustible en las cantidades a discreción de los Propietarios, incluso a la capacidad total de los tanques de combustibles y tanques profundos y cualquier otro compartimiento en el que se pueda transportar el combustible, ya sea que dicha cantidad sea o no necesaria para el viaje fletado.

Proporción de Faltante y/o Daño

7. Cada Conocimiento de Embarque cubre la bodega o bodegas enumeradas en el presente documento asumirá su proporción del faltante y/o daño, si se produce

Arbitraje

8. Todas las controversias que surjan del presente Conocimiento de Embarque someterán a arbitraje en Londres y, a menos que las partes se pongan de acuerdo con un solo Árbitro, se remitirán al arbitraje final de dos árbitros que ejercen su actividad en Londres, y serán miembros de la Institución Mercantil y de Actividades Marítimas del Báltico y que se dediquen a las Operaciones Marítimas y/o de Cereales, cada parte designará a un Árbitro, con poder para que designen un Árbitro. Ningún laudo será cuestionado o invalidado debido a que ninguno de los Árbitros no esté calificado como se indicó antes, a menos que se presente una objeción a su actuación antes de que se realice el laudo. Las controversias que surjan en virtud del presente Conocimiento de Embarque se regirán por la Ley inglesa.

LA PRESENTE ES TRADUCCIÓN OFICIAL

GABRIEL RUEDA CHADID

Traductor e Interprete Oficial
Res. 5996 de 1982 del Min. De Justicia

110014003023-2021-00133-00- Presento Excepciones Previas y Contesto Demanda

Contacto R&F Consultores Legales <contacto@rojasyflorezconsultoreslegales.com>

Mié 3/11/2021 3:58 PM

Para: Juzgado 23 Civil Municipal - Bogota - Bogota D.C. <cmpl23bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: notificaciones@oypabogados.com <notificaciones@oypabogados.com>

Doctor

EDGAR DAVID LEÓN OLARTE

JUEZ VEINTITRÉS CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTÁ

E. S. D.**Radicado:** 110014003023-2021-00133-00**Demandante:** HDI Seguros SA**Demandado:** Deep Blue Ship Agency SAS**Asunto:** Presento Excepciones Previas y Contesto Demanda

ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.736.638 de Bogotá, portador de la tarjeta profesional de Abogado No. 165.100 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial de la sociedad DEEP BLUE SHIP AGENCY S.A.S , encontrándome dentro del término legal, por medio de los documentos adjuntos **en formato PDF a este correo**, procedo a **CONTESTAR LA DEMANDA**, de acuerdo a lo establecido en el artículo 96 del Código General del Proceso y a presentar escrito de **EXCEPCIONES PREVIAS**, bajo lo normado en el artículo 100 del Código General del Proceso.

Solicito tener en cuenta los archivos PDF adjuntos al presente correo.

Del señor Juez,

Atentamente,

ELKIN ANDRÉS ROJAS NÚÑEZ**Apoderado parte demandada**

C.C. N° 80.736.638 de Bogotá

TP N° 165.100 del C.S de la Judicatura

Celular: 3138946508

andres@rojasyflorezconsultoreslegales.com