

IMPORTACOL VS SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE - Contestación demanda

Mauricio García Arboleda <mgarcia@garciarboleda.co>

Jue 6/10/2022 3:27 PM

Para: Juzgado 03 Civil Circuito - Valle Del Cauca - Buenaventura

<j03ccbuenaventura@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Oficina Apoyo Judicial - Buenaventura - Seccional Cali
<ofapoyobtura@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: josepadillasalcedo@yahoo.com <josepadillasalcedo@yahoo.com>; infoimportacolsas@gmail.com
<infoimportacolsas@gmail.com>; Vigilancia <vigilancia@garciarboleda.co>

Honorable

JUZGADO TERCERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUENAVENTURA

E. S. D.

REF.:	Expediente No.:	2022-00032-00
	Proceso:	Verbal
	Demandante:	Importacol S.A.S.
	Demandado:	Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.
	Asunto:	Contestación demanda

MAURICIO GARCÍA ARBOLEDA, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.020.730.023 expedida en Bogotá D.C. y tarjeta profesional de abogado No. 212.678 del C. S. de la J., obrando en mi calidad de apoderado especial de **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. – PUERTO AGUADULCE S.A.** (en adelante “SPIA”), sociedad comercial domiciliada en Buenaventura, e identificada con NIT 835.000.149-8, me permito allegar el memorial indicado en la referencia.

En cumplimiento al deber consagrado en el numeral 14 del artículo 78 del Código General del Proceso copio en el presente correo remisorio a la parte demandante.

Del Señor Juez, con toda atención y respeto,

Mauricio García Arboleda
C.C. 1020730023 de Bogotá D.C.
T.P. No. 212.678 del C.S. de la J
mgarcia@garciarboleda.co



Tel: +57 6017627763 ext. 1309 | Móvil: +57 3508563858
Dirección: carrera 12 No. 96 – 81 Of. 403
Bogotá D.C. | Colombia
<http://www.garciarboleda.co> | @Garciarboleda



Honorable
JUZGADO TERCERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUENAVENTURA
E. S. D.

REF.: Expediente No.: 2022-00032-00
Proceso: Verbal
Demandante: Importacol S.A.S.
Demandado: Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.
Asunto: Contestación demanda

MAURICIO GARCÍA ARBOLEDA, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.020.730.023 expedida en Bogotá D.C. y tarjeta profesional de abogado No. 212.678 del C. S. de la J., obrando en mi calidad de apoderado especial de **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. – PUERTO AGUADULCE S.A.** (en adelante "SPIA"), sociedad comercial domiciliada en Buenaventura, e identificada con NIT 835.000.149-8, conforme al poder que adjunto, por medio de este escrito me permito **CONTESTAR** la demanda presentada por IMPORTACOL S.A.S. (en adelante "IMPORTACOL") dentro del proceso de la referencia. La contestación la presento en los siguientes términos:

I. OPORTUNIDAD

De acuerdo con lo ordenado en el auto admisorio de la demanda No. 420 del 1 de junio de 2022, mi representada cuenta con un término de traslado de la demanda de 20 días hábiles, a la luz del artículo 369 del Código General del Proceso (en adelante el "CGP"). La providencia a notificar (auto admisorio de la demanda) fue recibida por SPIA el pasado 9 de septiembre de 2022, de tal suerte que la notificación se surtió y el término de traslado del artículo 369 del CGP comenzó a correr de conformidad con lo señalado por el artículo 8 del Decreto 806 de 2020 en concordancia con el artículo 8 de la Ley 2213 de 2022.

Por consiguiente, este escrito es presentado dentro de la oportunidad que para el efecto prevé la ley.

II. FRENTE A LAS PRETENSIONES

Me opongo a las pretensiones que de manera infundada han sido formuladas por IMPORTACOL frente a mi representada. Estas deberán ser negadas en su integridad y la parte demandante, por tanto, deberá ser condenada en costas.

III. FRENTE A LOS HECHOS

A continuación, procedo a dar contestación a los hechos descritos en el escrito de la demanda:

1. PRIMERO: No es un hecho

La determinación de si existe un contrato o no entre IMPORTACOL y mi representada, no es un hecho sino un aspecto de derecho.

Independientemente de la existencia de un contrato, es importante aclarar al Despacho que entre IMPORTACOL y mi representada existió una **relación jurídica sui generis** que se rigió principalmente por el artículo 3 y 31 de la Ley 1 de 1991 ("Estatuto de Puertos Marítimos") y por el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación ("RCTO") de SPIA (prueba 1), aprobado

mediante la Resolución No. 1528 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Infraestructura, como procedo a explicar en detalle:

- El artículo 31 señala que las Sociedades Portuarias, como el caso de SPIA, y los actos y contratos que ellas celebren se rigen por el Código de Comercio y las normas de derecho privado.
- El artículo 3 de la Ley 1 de 1991 dispone que, corresponde al por entonces Superintendente General de Puertos, definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como, carga, estiba, manejo de carga, almacenamiento y entrega de la carga, entre otras.
- Conforme a la anterior disposición, la por entonces Superintendencia General de Puertos, expidió la Resolución No. 071 del 11 de febrero de 1997, "Por medio de la cual se determina el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos." Esta Resolución, fue posteriormente derogada por la Resolución No. 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, y cuyo objeto es de igual forma establecer el contenido del Reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos.
- Así, conforme al artículo 4 de la Resolución No. 850 de 2017, las sociedades portuarias están obligadas a adoptar un Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del puerto y dar aplicación al mismo en las operaciones que se ejecuten en el mismo. En cumplimiento de dicha obligación, SPIA expidió el RCTO aprobado mediante la Resolución No. 1528 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el cual es un acto administrativo que goza de presunción de legalidad.
- El artículo 15, numeral 5, de la Resolución No. 850 de 2017, señala que el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, debe contener como mínimo una descripción detallada de los siguientes aspectos generales: *"seguridad para el manejo de la carga, de **responsabilidades por** accidentes, de **daños y de averías a la carga** y a la infraestructura y equipos portuarios."* (Se destaca) Es decir, el régimen de responsabilidad por los daños o averías que pueda sufrir la carga en el ámbito de la relación jurídica que tenga la Sociedad Portuaria con los usuarios del puerto se encuentra contenido de manera especial en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el cual para el caso de SPIA, para la fecha de los hechos, corresponde a aquel aprobado mediante la Resolución No. 1528 de 2016.
- En cuanto a la obligatoriedad que tiene el RCTO de SPIA, el artículo 7, numeral 10, de la Resolución No. 850 de 2017 señala que es obligación de SPIA como Sociedad Portuaria *"velar porque las personas o entidades que soliciten o utilicen sus servicios **cumplan** las disposiciones contenidas en el reglamento."* (Se destaca) Dicho en otras palabras, las disposiciones del RCTO de SPIA son de obligatorio cumplimiento para IMPORTACOL y los demás usuarios de las instalaciones de la terminal portuaria. Vale advertir que, para que los usuarios como IMPORTACOL tengan fácil acceso al contenido del RCTO y puedan dar cumplimiento al mismo, este documento permanece

publicado en la página web de mi representada. Toma de pantalla de la página web de SPIA en donde consta el acceso público al RCTO se aporta con el presente escrito.

- Finalmente, en el remoto pero hipotético evento en que SPIA resulte responsable en este caso, es importante también anticipar que, su responsabilidad se encuentra **limitada** de conformidad con lo consagrado por los artículos 33 y 34 de la Ley 663 de 1993, como explicaré con mayor detalle más adelante.

En suma, podrá observar el Señor Juez que, independientemente de si la relación jurídica entre SPIA y el demandante es de naturaleza contractual o extracontractual, lo cierto, es que, el régimen de responsabilidad de carácter especial que gobierna dicha relación jurídica es aquel contenido en el RCTO por expreso mandato del artículo 3 de la Ley 1 de 1991, en concordancia con la Resolución No. 850 de 2017, y con los límites de responsabilidad consagrados en el artículo 34 de la Ley 663 de 1993.

2. **SEGUNDO: Es parcialmente cierto y aclaro.**

Es cierto, que el 30 de julio de 2020, bajo el conocimiento de embarque HDMU COCLI978725 expedido por el transportador marítimo Hyundai Merchant Marine (HMM), como constancia de la celebración del contrato de transporte marítimo de mercancías celebrado entre IMPORTACOL (expedidor/*shipper*) y HMM (transportista/*carrier*), fue despachado desde las instalaciones de SPIA el contenedor No. TLLU1086406 con destino al puerto de San Antonio en Chile. Conforme a la información consignada en dicho conocimiento de embarque nominativo, la mercancía transportada declarada como "1400 PINEAPPLE BOXES" debía ser entregada a IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD en su calidad de consignatario/*consignee*.

No es cierto, que la carga transportada por HMM en el contenedor No. TLLU1086406 llegó a Chile "en deplorables condiciones por su manejo en el PUERTO AGUADULCE de Buenaventura." Para desvirtuar esta afirmación, me permito hacer referencia a los siguientes hechos y pruebas:

- El 27 de julio de 2020, la mercancía almacenada en el contenedor No. TLLU1086406 fue inspeccionada en las instalaciones de SPIA en presencia de IMPORTACOL, su agente de aduanas (EXPOMEX LTDA) y agentes de la policía nacional, previo a su embarque en el buque que la transportaría hasta el Puerto de San Antonio en Chile. Como resultado de dicha inspección, se obtuvo que la carga no presentaba ningún daño. Al respecto señala el "FORMATO DE ACTA DE INSPECCIÓN" (prueba 2): "LA POLICIA REALIZÓ INSPECCIÓN AL 100% DE LA CARGA DEBIENDO ROMPER LOS SUNCHOS DE LOS 20 PALLETS PARA SER INSPECCIONADOS. LA OPERACIÓN FUE REALIZADA EN PRESENCIA DEL CLIENTE (...) **FINALIZA LA OPERACIÓN SIN NOVEDAD.**" (Se destaca)
- Llama poderosamente la atención de mi representada, evidenciar cómo el demandante en las diferentes versiones que ha presentado de su demanda (dos de ellas rechazadas por el Juzgado Primero Civil del Circuito de Buenaventura) ha anexado pruebas contradictorias, particularmente aquellas que hacen referencia a las certificaciones suscritas por contador público y representante legal de IMPORTACOL

con las que el demandante pretende acreditar la ocurrencia del daño y su cuantía. Procedo a poner en evidencia dichas contradicciones.

En efecto, como podrá constatar el Despacho, en las pruebas aportadas con la demanda original radicada ante los Juzgados Civiles del Circuito de Buenaventura (Reparto) de fecha 17 de enero de 2022, el demandante aportó certificación de fecha 18 de agosto de 2021 (prueba 3) en la cual señala como causa del daño "(...) *los inconvenientes de **demoras** presentados en el proceso de exportación, generó que el cliente recibiera el producto desmejorado en las condiciones inicialmente pactados (sic).*" Sin embargo, resulta bastante llamativo observar que en la demanda que finalmente fue admitida por este Despacho, el demandante decidió sustituir la redacción de dicha certificación (la cual fue aportada como prueba en la demanda), por una también fechada el 18 de agosto de 2021, pero que en su lugar señala lo siguiente: "(...) *por los inconvenientes logísticos y **mal manejo de la carga** que le dieron en el Puerto de Aguadulce en Buenaventura- Colombia, generó que el cliente recibiera el producto desmejorado en las condiciones inicialmente pactadas.*" (Se destaca)

Podrá notar el Despacho, que ambos documentos emanados del mismo demandante son contradictorios entre sí, pues mientras uno de ellos señala que el daño se produjo por "*demoras*", el otro señala que el daño se debió a "*mal manejo de la carga*." Estas contradicciones del demandante sobre el daño en sí mismo y su supuesta causa, son concluyentes para afirmar que no existe daño en el presente caso, y en el hipotético evento de que se demostrara, el mismo no es imputable al actuar de SPIA.

- Como si fuera poco lo anterior, el conocimiento de embarque HDMU COCLI978725 expedido por el transportador marítimo como evidencia del contrato para transportar la mercancía contenida en el contenedor No. TLLU1086406, es de los que se conoce en la doctrina como un conocimiento de embarque "limpio" (*clean bill of lading*), es decir, en él no constan anotaciones que evidencien que la mercancía presentara algún tipo de daño al ser embarcada en la motonave MSC JEWEL. Sobre el particular, el artículo 1615 del Código de Comercio, dispone que el remitente, es decir IMPORTACOL, garantiza al transportador marítimo brindar información veraz sobre el estado de la mercancía al momento de entregarla al transportista. En consecuencia, si la mercancía hubiese estado dañada al momento de embarcarse al buque, dicho estado y condición debió haber quedado registrado en el conocimiento de embarque, tal y como lo dispone el numeral 9 del artículo 1637 del Código de Comercio, situación que nunca ocurrió.

Adicionalmente, el artículo 1695 del Código de Comercio, numeral 2, señala como obligación del vendedor en una compraventa bajo términos F.O.B. (*Free on Board*), que según el propio dicho del demandante fue el término acordado con el comprador de la mercancía en Chile, que el vendedor, en este caso IMPORTACOL, está en la obligación de "(...) *procurarse el recibo usual o el **conocimiento limpio de embarque**, y a entregarlo al comprador o a su representante.*" Por consiguiente, si la mercancía hubiera estado dañada al momento de embarcarse en el buque que la llevaría al puerto de destino, la sociedad demandante no hubiera podido obtener por parte del transportador marítimo un conocimiento de embarque limpio.

Conforme a lo expuesto, si en gracia de discusión, asumimos que IMPORTACOL le entregó la mercancía al transportador marítimo en mal estado, ello a su turno se traduce en un incumplimiento de su parte al artículo 1615 del Código de Comercio, al contrato de transporte marítimo de mercancías y al contrato de compraventa internacional de mercancías celebrado con el comprador en Chile, lo que pondría en evidencia un grado de temeridad mayúsculo frente a su comprador/consignatario en Chile.

- La Declaración de Exportación (prueba 4) de esta mercancía tampoco contiene anotación alguna respecto a deterioro o daño de la mercancía.

3. **TERCERO: No le consta a mi representada.**

SPIA no tiene conocimiento de un contrato del cuál no es parte, y sobre el cual no ejerce ningún tipo de injerencia. Por consiguiente, desconoce cuáles eran las metas de exportaciones y de utilidades que se derivarían del mismo. Como entenderá el Despacho en su sabiduría, resulta inverosímil pensar que SPIA pueda conocer las relaciones jurídicas que tienen los usuarios de la instalación portuaria con diferentes clientes alrededor del mundo. De igual forma resulta inverosímil que SPIA esté llamada a responder por lo que acontezca o no en dichas relaciones jurídicas que le son totalmente ajenas.

Sin perjuicio de la anterior salvedad, y revisando el contrato de compraventa de fecha 20 de agosto de 2020 aportado con la demanda, el Señor Juez podrá observar lo siguiente:

- Las utilidades que según el demandante el contrato de compraventa debía producir durante el año 2021, se soportan en cifras especulativas o meras expectativas, de acuerdo con lo contemplado en la cláusula "SEXTA. – PRECIO", la cual consagra lo siguiente: *"SEXTA. – PRECIOS: el precio de cada variedad y calibre **se acordará al menos una semana antes del inicio de la cosecha o embalaje** y se anejará al presente contrato. Si cuando se determine el precio de una partida éste no convenciera a la parte de EL VENDEDOR ésta podrá rescindir el compromiso adquirido en el presente documento respecto a la partida en cuestión, mediante comunicación escrita, no originándose ningún derecho ni pago alguna hacia el comprador. **En la determinación del precio se tendrá en cuenta en su momento de mercados y circunstancias de venta de cada país.**"* (Se destaca)

De la citada cláusula podrá observar el Despacho, que el contrato de compraventa no incluye precios de referencia para los bienes a vender, sino que, por el contrario, dicho precio se debe acordar (i) al menos una semana antes del inicio de la cosecha o embalaje, y (ii) debe tener en cuenta los mercados y circunstancias de venta de cada país. Esto quiere decir, que la cifra que menciona el demandante como supuestas utilidades dejadas de percibir, no guarda coherencia con el esquema consagrado en el contrato para calcular dichas utilidades, y por consiguiente obedece a cifras especulativas.

- De acuerdo con la cláusula "QUINTA.- CONDICIONES DE ENTREGA", el contrato de compraventa se pactó bajo términos FOB (*Free on Board*), y la ley que rige dicho contrato es la Ley colombiana de

conformidad con lo acordado en la cláusula "DÉCIMA PRIMERA. – LEGISLACIÓN APLICABLE." Así, el artículo 1694 del Código de Comercio, señala que, cuando se venda la mercancía bajo términos FOB "(...) la transferencia de la **propiedad y de los riesgos** de la cosa al comprador tendrá lugar al momento de su **entrega a bordo del buque** o medio de transporte designado por dicho comprador." Por su parte, el artículo 1696 del estatuto comercial colombiano, dispone que "en la venta F.O.B. el **comprador** estará obligado a pagar el flete de la cosa y de los demás gastos desde el momento de la entrega, y **podrá reclamar por los defectos de calidad o cantidad dentro de los noventa días siguientes al embarque.**" (Se destaca)

Conforme a los citados artículos 1694 y 1696 del Código de Comercio, podrá notar el Despacho que IMPORTACOL no es el propietario de la mercancía de la cual se deriva la indemnización de perjuicios solicitada, y por consiguiente no es el sujeto legitimado para reclamar por dichos daños, pues como claramente lo señala la ley dicho sujeto es el comprador quien debió ejercer las respectivas acciones dentro de los 90 días siguientes al embarque. Por lo señalado, IMPORTACOL carece de legitimación en la causa para actuar en el presente proceso.

- Aunado a lo anterior, mediante certificación del 18 de agosto de 2021, suscrita por representante legal y contador público de IMPORTACOL, aportada con la demanda, la misma sociedad demandante está certificando que la "cancelación" del contrato de compraventa entre IMPORTACOL y su comprador en Chile, y las utilidades supuestamente dejadas de percibir bajo dicho contrato, fueron ocasionadas por "demoras" en el proceso de exportación y no por algún daño o indebida manipulación a las mercancías. Al respecto certificó el propio demandante:

*"De acuerdo con la proyección de exportaciones estipuladas en el contrato para el año 2021 con cliente IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA, los contenedores a exportar y las utilidades dejadas de percibir por el incumplimiento de este contrato, presento (sic) la siguiente tabla resumen que sintetiza la cantidad de contenedores y las utilidades proyectadas por cada contenedor, y que, **por los inconvenientes de demoras** presentados en el proceso de exportación, **generó que el cliente diera por terminado el contrato**, perjudicando completamente el desarrollo del objeto social de la empresa."* (Se destaca)

4. CUARTO: **No es cierto y aclaro.**

El 7 de noviembre de 2020, IMPORTACOL ingresó a las instalaciones de SPIA un contenedor que contenía **24 pallets tamaño estándar** (no 21 pallets como lo afirma el demandante) de mercancía "PIÑA GOLDEN". SPIA desconoce si dicha mercancía estaba en "*perfectas condiciones y embalado técnicamente*", pues dicho embalaje no fue efectuado por mi representada.

La sociedad demandante, pretendía realizar la operación de *cross-docking* de los 24 pallets almacenados en dicho contenedor, a un contenedor de 40 pies, (40') cuya capacidad máxima es de 21 pallets de tamaño estándar, solicitud que de entrada configuraba un actuar temerario o imprudente por parte de IMPORTACOL.

Adicionalmente, no es cierto que la operación de transbordo o *cross-docking* y estiba fuera realizada por personal de mi representada, pues dicha operación fue llevada a cabo por estibadores del Operador Portuario MUROMAR LOGÍSTICA OP S.A.S (en adelante "MUROMAR"). Copia del certificado de existencia y representación legal de MUROMAR (prueba 5) y toma de pantalla de la página web de MUROMAR con la descripción de sus servicios (prueba 6) se aporta con el presente escrito.

En ese sentido, desde ya vale la pena aclararle al Despacho que el rol desempeñado por parte de SPIA en la mencionada operación fue la de **facilitador** a través de un supervisor y un asistente, pero nunca manipuló la carga objeto de esta demanda. La manipulación de la carga siempre estuvo a cargo de los estibadores de la empresa MUROMAR. Así, el personal de MUROMAR actuaba bajo la supervisión del personal de SPIA, y a su turno el personal de SPIA actuaba de acuerdo con las instrucciones que suministrara IMPORTACOL y su agente de aduanas, en pocas palabras, el control y dirección de la operación de transbordo o *cross-docking* siempre estuvo a cargo del demandante IMPORTACOL, a tal punto, que fue el propio IMPORTACOL quien suministró a los estibadores el plano de estiba para el llenado del contenedor de 40 pies. El plano de estiba que fue suministrado por IMPORTACOL a los estibadores se aporta como prueba con este escrito (prueba 7).

Los numerales 3 y 7 del artículo 16 del RCTO de obligatoria observancia para IMPORTACOL en los términos explicados en la contestación al hecho 1 de la demanda, dejan claro respectivamente, que es el interesado en la carga (IMPORTACOL) o su Agente de Aduana quienes suministran las instrucciones para el manejo de la carga, y asumen las responsabilidades en las operaciones de estiba y distribución de las mercancías, siendo el Terminal un mero ejecutor de sus instrucciones:

"Artículo 16. Condiciones de los servicios

(...)

*4. (...) Las cargas a granel y **mercancías que requieran manejos especiales, deben estar acompañadas por instrucciones de manejo que el Agente de Aduana o el representante de la carga debe entregar al Terminal** con al menos 24 horas de antelación a su llegada al Terminal.*

(...)

*7. El acondicionamiento de las embarcaciones, planos de estiba y la distribución de las mercancías para las operaciones de cargue y descargue, serán responsabilidad del armador o su representante; **el Terminal es solo ejecutor de sus instrucciones**. Así mismo, para los vehículos terrestres, **el acondicionamiento y distribución de las mercancías será responsabilidad del dueño de la carga, del transportador o de sus representantes**." (Se destaca)*

Incluso, la misma sociedad demandante intervino en la manipulación de la carga en ejecución de la mencionada operación. Esto puede observarse de la manifestación realizada por el representante legal de IMPORTACOL incluida en correo de fecha 17 de noviembre de 2020 enviado por IMPORTACOL a SPIA y que fue aportado con la demanda: *"Nos consiguieron un montacargas y junto con la Policía, el funcionario de Aduanas y **mi personal** fue que **arrancamos a realizar el descargue de la fruta**."* (Se destaca)

Como si lo anterior fuera poco, el artículo 18 del RCTO, también deja absolutamente claro, que el Operador Portuario, es decir MUROMAR, es responsable por la manipulación de la carga en las operaciones ejecutadas en las instalaciones de SPIA:

"Artículo 18. Servicios a la carga

(...)

Manipulación de carga. Ningún Operador Portuario puede manipular carga para la cual no ha sido autorizado. El procedimiento para la manipulación de carga debe ajustarse siempre al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) vigente del Terminal.

*No obstante, **en todos los casos, el Operador Portuario a cargo de la manipulación es responsable por la operación y la integridad de las personas y bienes involucrados.***"(Se destaca)

Los demás aspectos mencionados en la contestación a este hecho podrá observarlos el Despacho del correo de fecha 9 de noviembre de 2020 enviado por Andrés Fabian Ramirez, *Land Operations Leader* de SPIA (prueba 8), el cual contiene en detalle los hechos acontecidos en la mencionada operación de transbordo/*cross-docking* y estiba de la mercancía dentro del contenedor No. TEMU 9679773.

5. QUINTO: No es cierto y aclaro.

Como lo señalé en la contestación al hecho anterior, no es cierto que SPIA haya prestado el servicio de *"desocupación del contenedor enunciado, y transbordó desatinadamente, las 21 paletas al contenedor No TEMU 967977-3."*

En primer lugar, la labor consistió en agrupar 24 paletas en un contenedor cuya capacidad máxima era de 21 paletas, por lo que, de entrada, IMPORTACOL pretendía llenar el contenedor con más carga de la que el contenedor puede agrupar, lo cual exponía a la carga a sufrir daños. En segundo lugar, la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba, particularmente la manipulación de la carga, fue desempeñada por personal de la empresa estibadora MUROMAR, e incluso por personal de IMPORTACOL, como lo afirmó el representante legal de dicha empresa en correo de fecha 17 de noviembre de 2020 que fue aportado con la demanda: *"Nos consiguieron un montacargas y junto con la Policía, el funcionario de Aduanas y **mi personal** fue que **arrancamos a realizar el descargue de la fruta.**"*(Se destaca)

Tampoco es cierto que la mercancía haya salido de las instalaciones de la terminal portuaria *"contaminada con trazas de combustible"*. Contrario a lo que afirma la parte demandante, el Despacho podrá observar en el correo de fecha 10 de noviembre de 2020 enviado por Andrés Fabian Ramirez, *Land Operations Leader* de SPIA, el cual se aporta con este escrito, que a la mercancía se le efectuó una inspección para verificar si estaba contaminada, inspección que arrojó como resultado la ausencia de contaminación. Para mejor referencia me permito transcribir lo mencionado en el respectivo correo:

"Informo que el día de hoy en acompañamiento de la policía y el área HES se realizó medición de gases de la unidad de Importacol para validar de forma técnica el comentario realizado por el cliente con respecto a rechazo de la unidad por contaminación deduciendo lo siguiente:

La unidad no presente ningún tipo de contaminación de gases.

Anexo foto del Medidor de gases y las mediciones usado por el área HES." (Se destaca)

Vale anotar, que dicha inspección fue realizada de conformidad con lo señalado en el artículo 44 del RCTO con la finalidad de favorecer la seguridad de la carga y la agilidad del proceso de exportación:

"Artículo 44. Inspección a la carga

Estas inspecciones se pueden dar en dos momentos:

- *Cuando **EL TERMINAL, en coordinación con las autoridades, determina los procedimientos de inspección a la carga que favorezcan la seguridad de la misma y la agilidad de los procesos de exportación** y nacionalización de las mercancías." (Se destaca)*

Ahora bien, en lo que respecta al supuesto "deterioro y mal estado físico" de la mercancía, a mi representada no le consta dicho deterioro y mal estado físico, y si en gracia de discusión ello ocurrió, no es atribuible a SPIA, por las siguientes razones:

- Como fue expuesto anteriormente, ningún funcionario de SPIA manipuló la mercancía durante la operación de *cross-docking* y estiba de la misma dentro del contenedor, y por el contrario dicha mercancía fue manipulada por la empresa estibadora MUROMAR, la misma sociedad demandante y su agente de aduanas.
- Como si fuera poco lo anterior, el conocimiento de embarque HDMU COCL19999791 expedido por el transportador marítimo como constancia del contrato de transporte marítimo de mercancías del contenedor No. TEMU 9679773, es de los que se conoce en la doctrina como un conocimiento de embarque "limpio" (*clean bill of lading*), es decir, en él no constan anotaciones que evidencien que la mercancía presentara algún tipo de daño al ser embarcada en la motonave SEASPAN BRAVO. En efecto, como lo señala el artículo 1615 del Código de Comercio, el remitente, es decir IMPORTACOL, garantiza al transportador marítimo brindar información veraz sobre el estado de la mercancía al momento de entregarla al transportista. Por consiguiente, si la mercancía hubiese estado dañada al momento de embarcarse al buque, dicho estado y condición debió haber quedado registrado en el conocimiento de embarque, tal y como lo dispone el numeral 9 del artículo 1637 del Código de Comercio, situación que nunca ocurrió.
- Incluso, el artículo 1695 del Código de Comercio, numeral 2, señala como obligación del vendedor en una compraventa bajo términos F.O.B. (*Free on Board*), que según el propio dicho del demandante fue el término acordado con el comprador de la mercancía en Chile, que el vendedor, en este caso IMPORTACOL, está en la obligación de "(...) *procurarse el recibo usual o el **conocimiento limpio de embarque***

y a entregarlo al comprador o a su representante. "Por consiguiente, si la mercancía hubiera estado dañada al momento de embarcarse en el buque que la llevaría al puerto de destino, la sociedad demandante no hubiera podido obtener por parte del transportador marítimo un conocimiento de embarque limpio.

Conforme a lo expuesto, si en gracia de discusión, asumimos que IMPORTACOL le entregó la mercancía al transportador marítimo en mal estado, ello a su turno se traduce en un incumplimiento de su parte al artículo 1615 del Código de Comercio, al contrato de transporte marítimo de mercancías y al contrato de compraventa internacional de mercancías celebrado con el comprador en Chile, lo que pondría en evidencia un grado de temeridad mayúsculo frente a su comprador/consignatario en Chile y frente a SPIA.

- Aunado a lo anterior, mediante certificación del 18 de agosto de 2021, suscrita por representante legal y contador público de IMPORTACOL, aportada con la demanda, la misma sociedad demandante está certificando que la "cancelación" del contrato de compraventa entre IMPORTACOL y su comprador en Chile, y las utilidades supuestamente dejadas de percibir bajo dicho contrato, fueron ocasionadas por "demoras" en el proceso de exportación y no por algún daño o indebida manipulación a las mercancías. Al respecto certificó el propio demandante:

*"De acuerdo con la proyección de exportaciones estipuladas en el contrato para el año 2021 con cliente IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA, los contenedores a exportar y las utilidades dejadas de percibir por el incumplimiento de este contrato, presento (sic) la siguiente tabla resumen que sintetiza la cantidad de contenedores y las utilidades proyectadas por cada contenedor, y que, **por los inconvenientes de demoras** presentados en el proceso de exportación, **generó que el cliente diera por terminado el contrato**, perjudicando completamente el desarrollo del objeto social de la empresa."*(Se destaca)

- La Declaración de Exportación (prueba 9) de esta mercancía tampoco contiene anotación alguna respecto a deterioro o daño de la mercancía.

6. SEXTO: No es cierto y aclaro.

Como lo manifesté en la contestación a los hechos CUARTO y QUINTO, no es cierto que SPIA haya prestado el servicio de "desocupación del contenedor enunciado" ni mucho menos "transbordó desatinadamente, las 21 paletas al contenedor No TEMU 967977-3."

En primer lugar, el demandante confunde el hecho de que dichas operaciones se hayan llevado a cabo en las instalaciones de SPIA, con el hecho de que haya sido personal de SPIA quien ejecutara las labores de desocupación, transbordo y llenado de la mercancía en un nuevo contenedor. Como lo expuse anteriormente, el personal de SPIA no manipuló la mercancía y por consiguiente no podía haber ejecutado dichas labores.

Aclarado lo anterior, la labor ejecutada, consistió en agrupar 24 paletas en un contenedor cuya capacidad máxima era de 21 paletas, por lo que, de entrada, IMPORTACOL pretendía llenar el contenedor con más carga de la que el

contenedor puede agrupar, lo cual exponía a la carga a sufrir daños. En segundo lugar, la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba, particularmente la manipulación de la carga fue desempeñada por personal de la empresa estibadora MUROMAR, e incluso por personal de IMPORTACOL, como lo afirmó el representante legal de dicha empresa en correo de fecha 17 de noviembre de 2020 que fue aportado con la demanda: "*Nos consiguieron un montacargas y junto con la Policía, el funcionario de Aduanas y mi personal fue que arrancamos a realizar el descargue de la fruta.*" (Se destaca)

7. SÉPTIMO: No es cierto y aclaro.

Como lo manifesté en la contestación a los hechos CUARTO, QUINTO y SEXTO, no es cierto que SPIA haya prestado el servicio de "*desocupación del contenedor enunciado, demostrando desatino e impericia al transbordar desatinadamente, las 21 paletas al contenedor No TEMU 967977-3.*"

En primer lugar, la labor consistió en agrupar 24 paletas en un contenedor cuya capacidad máxima era de 21 paletas, por lo que, de entrada, IMPORTACOL pretendía llenar el contenedor con más carga de la que el contenedor puede agrupar, lo cual exponía a la carga a sufrir daños. En segundo lugar, la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba, particularmente la manipulación de la carga, fue desempeñada por personal de la empresa estibadora MUROMAR, e incluso por personal de IMPORTACOL, como lo afirmó el representante legal de dicha empresa en correo de fecha 17 de noviembre de 2020 que fue aportado con la demanda: "*Nos consiguieron un montacargas y junto con la Policía, el funcionario de Aduanas y mi personal fue que arrancamos a realizar el descargue de la fruta.*" (Se destaca)

8. OCTAVO: No es cierto y aclaro.

Las manifestaciones de la parte demandante son totalmente falsas, como procedo a señalar.

Como he expresado con insistencia, el rol de SPIA dentro de la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba fue la de facilitador, a través de un supervisor y un asistente, de tal suerte que tanto las instrucciones para efectuar la operación eran dadas por el propio IMPORTACOL y ejecutadas por los estibadores de la empresa MUROMAR y el mismo IMPORTACOL, sin que el personal de SPIA manipulara la carga.

De hecho, mediante correo de fecha 9 de noviembre de 2020 enviado por Andrés Fabian Ramirez, *Land Operations Leader* de SPIA, consta que IMPORTACOL asumió los riesgos de sobre cargar el contenedor (IMPORTACOL pretendía llenar un contenedor cuya capacidad máxima es de 21 pallets, con la carga contenida en 24 pallets). Es importante reiterar, que cada paso de la operación se ejecutaba con la supervisión y aprobación de IMPORTACOL, de tal suerte que el propio demandante siempre estuvo controlando la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba:

"Se valida con Muromar sobre las 19:00 horas la asignación de personal para atender esta operación los cuales aseguran que dos estibadores se presentarían a realizar esta operación, por ende se da inicio al desembalaje de la carga con el montacarga el cual consistía en colocar en las dos bahías los 24 Pallets que venían en el (sic) vehículos.

Se da inicio al descargue de los 24 pallets ubicando 12 pallets en cada bahía entre las 19:00 hrs y las 20:00 hrs.

*El cliente manifiesta que en la unidad deben ir 21 pallets por ende **deben acomodar la carga de 3 estibas en las otras 21 restantes**, requiriendo que se acomode pallet por pallet para disponerlo finalmente al contenedor, **todo esto bajo la validación, confirmación y aval del cliente, corriendo el riesgo que el sobrepeso de la carga que se debe acomodar en cada pallet pueda afectar el pallet original**; (...).”(Se destaca)*

Por último, vale señalar que el demandante hace referencia a un correo de fecha 24 de noviembre de 2020 en el que supuestamente SPIA reconoce responsabilidad por el daño a las mercancías. Sobre el particular, debo ser enfático en mencionar, que el demandante está tergiversando el contenido de dicho correo, pues en ningún momento se menciona o se sugiere que SPIA está asumiendo responsabilidad por los supuestos daños causados en la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba. En efecto, como podrá corroborar el Señor Juez, dicho correo hace referencia a la operación de **inspección de la mercancía para verificar si tenía contaminación por gases**, y en el cual la funcionaria de mi representada simplemente manifiesta que no es acostumbrado que el puerto ejecute dicha inspección sin el acompañamiento del cliente.

No obstante, es importante reiterar, que dicho proceder sin el acompañamiento del cliente o usuario, en ningún momento configura un error de procedimiento, pues el mismo es permitido de acuerdo con el artículo 44 del RCTO, el cual faculta a SPIA en coordinación con las autoridades, para llevar a cabo inspecciones sobre la carga con el fin de verificar su estado y facilitar su exportación, sin que en ningún momento se condicione dicho procedimiento al acompañamiento o autorización previa del usuario o cliente:

"Artículo 44. Inspección a la carga

Estas inspecciones se pueden dar en dos momentos;

- *Cuando **EL TERMINAL, en coordinación con las autoridades, determina los procedimientos de inspección a la carga que favorezcan la seguridad de la misma y la agilidad de los procesos de exportación** y nacionalización de las mercancías.*”(Se destaca)

9. NOVENO: No es cierto y aclaro.

Como lo he manifestado con insistencia en la contestación a los hechos de esta demanda, no es cierto que el personal de SPIA no atinara a llenar el contenedor en debida forma. Ruego al Despacho tener como contestación a este hecho lo mencionado en la contestación a los hechos CUARTO, QUINTO, SEXTO, SÉPTIMO y OCTAVO.

10. DÉCIMO: No es cierto y aclaro.

Es falso, como lo expuse anteriormente, que la inspección realizada a la carga para verificar contaminación por gases fuera realizada de forma arbitraria por parte de SPIA, pues como expresamente lo señala el artículo 44 del RCTO, SPIA cuenta con la facultad para realizar dicha inspección en coordinación con las autoridades, sin que para ello necesite la autorización o acompañamiento

del usuario o de su agente de aduanas. Al respecto, me permito transcribir nuevamente el contenido del artículo 44 del RCTO:

"Artículo 44. Inspección a la carga

Estas inspecciones se pueden dar en dos momentos;

- *Cuando **EL TERMINAL, en coordinación con las autoridades, determina los procedimientos de inspección a la carga que favorezcan la seguridad de la misma y la agilidad de los procesos de exportación** y nacionalización de las mercancías."* (Se destaca)

Adicionalmente, como también lo expuse en la contestación a los hechos anteriores, como resultado de dicha inspección, se evidenció que no existió contaminación por gases a la carga, desvirtuando la afirmación según la cual el llenado del contenedor se efectuó con un montacargas no apto para tal operación.

11. DÉCIMO PRIMERO: No es cierto y aclaro.

No es cierto que SPIA haya llenado de manera desastrosa el contenedor TEMU 9679773, pues SPIA en ningún momento manipuló la mercancía. Dicha labor fue ejecutada por el estibador MUROMAR, y cada paso fue aprobado y supervisado por IMPORTACOL, cuyo personal incluso también manipuló la mercancía en ejecución de dicho procedimiento.

Así mismo, como se prueba con las pruebas allegadas con este escrito, no es cierto que la mercancía contenida en el mencionado contenedor haya sufrido contaminación con trazas de combustible.

Por último, SPIA desconoce cuál es el vínculo comercial o contractual entre IMPORTACOL y la empresa denominada Importadora y Exportadora IMPOSUD, pues SPIA no hace parte de dicho vínculo comercial o contractual, y en consecuencia no tiene por qué conocer si dicho contrato se "canceló" y lo que quiera que dicha expresión signifique desde el punto de vista legal. Como lo mencioné anteriormente, sería inverosímil considerar que SPIA pueda conocer y estar llamada a responder económicamente por la infinidad de relaciones comerciales o contractuales que tienen los usuarios de la terminal portuaria con diferentes clientes alrededor del mundo.

No en vano, el artículo 34 de la Ley 663 de 1993, señala con total acierto y razonabilidad, que las empresas que actúan como almacenes generales de depósito, como es el caso de mi representada, no están llamadas a responder por lucro cesante, o daños consecuentes, pues si ello fuera así, sencillamente sería inviable la operatividad de dichas empresas, pues estarían expuestas a un sinnúmero de riesgos inciertos e imposibles de mitigar. Para mejor referencia, me permito transcribir el artículo 34 de la Ley 663 de 1993:

*"ARTICULO 34. RESPONSABILIDAD POR SU GESTION. Los almacenes generales de depósito serán responsables por la conservación, custodia y oportuna restitución de las mercancías que les hayan sido depositadas, pero en ningún caso responsables por pérdidas, mermas o averías que se causen por fuerza mayor o caso fortuito; ni por pérdidas, daños, mermas o deterioros que provengan de vicios propios de las mismas mercancías, salvo que el depósito sea a granel; en silos o recipientes análogos; **ni serán responsables por el lucro cesante que ocasione la pérdida, daño, merma o avería***

de las mercancías quedando limitada, su obligación a restituir especies iguales, cuando fuere el caso, en igual cantidad y calidad a las depositadas, o si así lo prefieren los almacenes, el valor por el cual dichas especies se hubieren registrado en su contabilidad.

Sin perjuicio de lo anterior, la propia sociedad demandante y su contador público, han allegado a este proceso certificación del 18 de agosto de 2021, mediante la cual dan fe que la "cancelación" del contrato de compraventa entre IMPORTACOL y su comprador en Chile, y las utilidades supuestamente dejadas de percibir bajo dicho contrato, fueron ocasionadas por "demoras" en el proceso de exportación y no por algún daño o indebida manipulación a las mercancías. Al respecto certificó el propio demandante:

*"De acuerdo con la proyección de exportaciones estipuladas en el contrato para el año 2021 con cliente IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA, los contenedores a exportar y las utilidades dejadas de percibir por el incumplimiento de este contrato, presento (sic) la siguiente tabla resumen que sintetiza la cantidad de contenedores y las utilidades proyectadas por cada contenedor, y que, **por los inconvenientes de demoras** presentados en el proceso de exportación, **generó que el cliente diera por terminado el contrato**, perjudicando completamente el desarrollo del objeto social de la empresa."* (Se destaca)

12. DÉCIMO SEGUNDO: No es un hecho.

Corresponde a una suposición o planteamiento jurídico infundado que realiza la parte demandante. Como lo expuse anteriormente, mi representada desconoce cuál es el contrato de compraventa o relación comercial que tiene la sociedad demandante con Importadora y Exportadora IMPOSUD, ni las razones por las que dicho contrato fue "cancelado", y lo que quiera que dicha expresión signifique jurídicamente.

No obstante, como lo he expresado anteriormente, el mismo demandante ya certificó en este proceso, mediante las pruebas allegadas con la demanda, que la causa de la "cancelación" de dicho contrato obedecieron a demoras en el proceso logístico, y no a daño por indebida manipulación a las mercancías.

En cualquier caso, SPIA no está llamada a responder por las supuestas pérdidas o consecuencias económicas (lucro cesante) derivadas de la "cancelación" de dicho contrato por expresa disposición del artículo 34 de la Ley 663 de 1993.

13. DÉCIMO TERCERO: No es cierto y aclaro.

Sobre lo manifestado en este hecho, debo ser enfático en mencionar, que el demandante está tergiversando el contenido del correo de fecha 24 de noviembre de 2020, pues en ningún momento se menciona o se sugiere que SPIA está asumiendo responsabilidad por los supuestos daños causados en la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba de la mercancía dentro del contenedor No. TEMU9679773. En efecto, como podrá corroborar el Señor Juez, y contrario a lo que temerariamente afirma el extremo actor, dicho correo hace referencia a la operación de **inspección de la mercancía para verificar si tenía contaminación por gases**, y en el cual la funcionaria de mi representada simplemente manifiesta que no es acostumbrado que el puerto ejecute dicha inspección sin el acompañamiento del cliente.

No obstante, es importante reiterar, que dicho proceder sin el acompañamiento del cliente o usuario, en ningún momento configura un error de procedimiento, pues el mismo es permitido de acuerdo con el artículo 44 del RCTO, el cual faculta a SPIA en coordinación con las autoridades, para llevar a cabo inspecciones sobre la carga con el fin de verificar su estado y facilitar su exportación, sin que en ningún momento se condicione dicho procedimiento al acompañamiento o autorización previa del usuario o cliente:

"Artículo 44. Inspección a la carga

Estas inspecciones se pueden dar en dos momentos;

- Cuando **EL TERMINAL, en coordinación con las autoridades, determina los procedimientos de inspección a la carga que favorezcan la seguridad de la misma y la agilidad de los procesos de exportación y nacionalización de las mercancías.**" (Se destaca)

14. DÉCIMO CUARTO: Es parcialmente cierto y aclaro.

Es cierto, que entre la sociedad demandante y mi representada se celebró una audiencia de conciliación en relación con los hechos objeto de esta demanda en la cual mi representada ofreció la suma de USD\$5000 para dar por superadas las diferencias surgidas entre las partes, tal y como consta en el acta que fuera allegada como anexo con el escrito de demanda.

Es cierto, que la parte demandante no aceptó el ofrecimiento realizado por mi representada en la audiencia de conciliación.

No es cierto, que dicho ofrecimiento se hubiera realizado para reconocer un perjuicio causado por mi representada al extremo demandante. Dicho ofrecimiento fue realizado por razones eminentemente comerciales, y con el fin de precaver escenarios litigiosos, como el que ocupa la atención del Despacho.

15. DÉCIMO QUINTO: No es cierto.

Como lo he manifestado con insistencia en la contestación a los hechos de la demanda, y así quedará demostrado en este proceso, SPIA no manipuló de forma negligente o inadecuada la mercancía embalada dentro del contenedor No. TEMU 967977-3. Con el propósito de no hacer más extenso este escrito, ruego al Despacho tener como contestación a este hecho lo manifestado en la contestación a los hechos CUARTO, QUINTO, SEXTO, SÉPTIMO y OCTAVO.

IV. EXCEPCIONES DE MÉRITO

1. Falta de legitimación en la causa por activa: IMPORTACOL no es el propietario de la mercancía objeto de esta demanda de conformidad con los artículos 1694 y 1696 del Código de Comercio.

Previo a estudiar si en el presente caso se presentó un daño y si el mismo es indemnizable, resulta determinante analizar si la sociedad demandante tiene legitimación en la causa en el presente asunto.

La jurisprudencia nacional ha definido la legitimación en la causa en los siguientes términos:

*"La legitimación en la causa -legitimatío ad causam- se refiere a la posición sustancial que tiene uno de los sujetos en la situación fáctica o relación jurídica de la que surge la controversia o litigio que se plantea en el proceso y de la cual según la ley se desprenden o no derechos u obligaciones o se les desconocen los primeros o se les exonera de las segundas. **Es decir, tener legitimación en la causa consiste en ser la persona que, de conformidad con la ley sustancial, se encuentra autorizada para intervenir en el proceso y formular o contradecir las pretensiones contenidas en la demanda por ser sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial debatida objeto de la decisión del juez, en el supuesto de que aquélla exista.** Es un elemento de mérito de la litis y no un presupuesto procesal."*¹ (Se destaca)

En concordancia con el anterior pronunciamiento, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, ha señalado que "(...) **la legitimación en la causa consiste en ser la persona que la ley faculta para ejercitar la acción** o para resistir la misma, por lo que concierne con el derecho sustancial y no al procesal, conforme lo tiene decantado la jurisprudencia (...) En efecto, ésta ha sostenido que el interés legítimo, serio y actual del titular de una determinada relación jurídica o estado jurídico, exige **plena coincidencia de la persona del actor con la persona a la cual la ley concede la acción** (legitimación activa)."² (Se destaca)

Conforme a los anteriores pronunciamientos, tenemos que, para determinar si IMPORTACOL tiene legitimación en la causa por activa en este caso, es necesario esclarecer si es la persona facultada por ley para ejercer la acción.

Pues bien, para responder al anterior planteamiento debemos empezar por señalar que tal y como lo ha manifestado la sociedad demandante en los hechos de la demanda, la indemnización solicitada versa sobre los supuestos daños causados a un cargamento de piñas transportado por vía marítima y despachado en el contenedor No. TLLU 1086406 en el mes de julio de 2020, y un segundo cargamento de piñas también transportado por vía marítima, y despachado en el contenedor No. TEMU 9679773 durante el mes de noviembre de 2020.

Dichos cargamentos de piña tenían como destino el puerto de San Antonio en Chile, y fueron despachados, según el dicho de la parte actora, en virtud de un contrato de compraventa internacional de mercaderías suscrito con la sociedad chilena IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SA. (en adelante "IMPOSUD"), en virtud del cual IMPORTACOL funge como vendedor de la piña, e IMPOSUD en calidad de comprador de la piña.

De acuerdo con la cláusula "QUINTA.- CONDICIONES DE ENTREGA" del mencionado contrato de compraventa, la venta se pactó bajo términos F.O.B (*Free on Board*). Así mismo, se acordó, de acuerdo con la cláusula "DÉCIMA PRIMERA. – LEGISLACIÓN APLICABLE", que la ley que rige dicho contrato es la Ley colombiana. Lo anterior, además se soporta en los documentos allegados con la demanda, denominados "FACTURA DE EXPORTACIÓN ELECTRÓNICA No. 001" y "FACTURA DE EXPORTACIÓN ELECTRÓNICA No.

¹ CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 23 de abril de 2008. Expediente No. 16271.

² CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Sala de Casación Civil. Sentencia del 19 de mayo de 2021. Magistrado ponente: Alvaro Fernando García Restrepo. Expediente: 00273-01.

002", las cuáles contienen una casilla que señala "*Cláusula de Venta Incoterm: FOB*".

Teniendo entonces claro que IMPORTACOL le vendió a IMPOSUD los cargamentos de piña que ocupan la atención de este Despacho bajo términos F.O.B, y que la Ley que rige el contrato de compraventa es la colombiana, debemos entonces preguntarnos, quién es el propietario de la mercancía cuyos daños se alegan con esta demanda, ¿IMPORTACOL o IMPOSUD?

Pues bien, la respuesta a dicha pregunta se encuentra consagrada en el artículo 1694 del Código de Comercio, el cual consagra que, cuando se venda la mercancía bajo términos F.O.B "*(...) la transferencia de la **propiedad y de los riesgos** de la cosa al comprador tendrá lugar al momento de su **entrega a bordo del buque** o medio de transporte designado por dicho comprador.*"

De acuerdo con la citada norma, IMPORTACOL le transfirió la propiedad y los riesgos, es decir el riesgo de daño o pérdida de la mercancía, a IMPOSUD en los siguientes momentos:

- Respecto al cargamento de piña estibado en el contenedor No. TLLU 1086406: al momento de su entrega a bordo del buque o motonave MSC JEWEL tal y como consta en el conocimiento de embarque No. COCLI978725 expedido el 30 de julio de 2020 y que obra en el expediente.
- Respecto al cargamento de piña estibado en el contenedor No. TEMU 9679773: al momento de su entrega a bordo del buque o motonave SEASPAN BRAVO tal y como consta en el conocimiento de embarque No. COCLI999791 expedido el 12 de noviembre de 2020 y que obra en el expediente.

Así, desde ya, está demostrado que IMPORTACOL no es el propietario de la mercancía de la cual se reclama la indemnización objeto de esta demanda. Aclarado lo anterior, debemos entonces retomar el interrogante inicial, ¿es IMPORTACOL el sujeto facultado o legitimado por ley para demandar los perjuicios solicitados con la demanda?

La respuesta a la anterior pregunta la suministra el artículo 1696 del Código de Comercio, el cual dispone que, *en la venta F.O.B. el **comprador** estará obligado a pagar el flete de la cosa y de los demás gastos desde el momento de la entrega, y **podrá reclamar por los defectos de calidad o cantidad dentro de los noventa días siguientes al embarque.***" (Se destaca) De hecho, podrá notar el despacho de las disposiciones que rigen la compraventa bajo términos F.O.B (artículos 1694 – 1696 del Código de Comercio), que no existe disposición que faculte al vendedor que ha transferido la propiedad de la mercancía al comprador a solicitar o reclamar perjuicios.

Lo anterior, se soporta en jurisprudencia patria que ha destacado al **propietario** del bien respectivo, como el legitimado en la causa para demandar:

*"Como no obra prueba que acredite que (...) era **propietario**, poseedor o tenedor del vehículo clase camión (...) **la parte***

demandante no está legitimada en la causa por activa y, por ello, la Sala confirmará la sentencia apelada.¹⁸ (Se destaca)

Así, tenemos que la Ley sustancial faculta al comprador como **propietario** de la mercancía vendida bajo términos F.O.B, y como aquel que debe soportar los **riesgos de pérdida o daño de dicha mercancía** cuando la mercancía ha sido embarcada, a reclamar por dichos daños o defectos.

Dicho en otras palabras, es la sociedad IMPOSUD y no IMPORTACOL la legitimada en la causa para reclamar los daños que con esta demanda se solicitan. Además, considerar que IMPORTACOL está legitimado en la causa en este asunto, podría conllevar el riesgo de obtener una decisión judicial contradictoria respecto de la decisión judicial que se pueda obtener en el marco de una acción judicial actual o eventual entre IMPORTACOL e IMPOSUD bajo el contrato de compraventa internacional de mercaderías.

Teniendo en cuenta que IMPORTACOL carece de legitimación en la causa para actuar en el presente proceso, amablemente solicito al Señor Juez proceda a dictar sentencia anticipada en este asunto de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 278, numeral 3 del CGP.

2. Ausencia de daño.

Bajo el remoto pero hipotético evento en el que el Despacho considere que IMPORTACOL tiene legitimación en la causa en este proceso, en todo caso, quedará demostrado que no existe daño, o si el mismo existió, no es atribuible a SPIA.

Para la declaratoria de responsabilidad contractual o extracontractual, es esencial que el demandante demuestre la causación de un daño resarcible en sus intereses patrimoniales, pues solo así podrá prosperar una pretensión como la planteada por IMPORTACOL en esta demanda. Pues bien, para el presente caso no hay prueba de que, como producto de alguna conducta de SPIA, la parte demandante tenga derecho a recibir la suma de COP \$2.766.508.116,54.

En caso de que IMPORTACOL pretenda exigir la suma establecida en las pretensiones de esta demanda, deberá acreditar ante este Juzgado de manera categórica que sufrió la pérdida enunciada en su demanda. Así, la carga de la prueba del daño, como bien lo ha reiterado la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, se encuentra en cabeza del extremo actor o demandante. Se ha pronunciado esa corporación de la siguiente manera:

"No cabe duda alguna que en nuestro ordenamiento el daño es uno de los elementos medulares de la responsabilidad civil, al punto que todo esfuerzo por establecerla se torna vano si no existió un perjuicio, o si éste no se pudo probar o determinar; de ahí que deba concluirse sin titubeo alguno que no puede existir responsabilidad civil sin daño. (...)

*Pero, además, no basta con alegar y demostrar cualquier menoscabo, pues **el compromiso asumido por el actor es el de acreditar la existencia de un perjuicio cierto**, o sea aquél que comporta la lesión de un **interés real y verdaderamente existente**, con tal*

³ CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 18 de diciembre de 2020. Expediente No. 23001-23-31-000-2010-00405-01.

*grado de certidumbre que pueda establecerse que por razón del hecho de cuyo acontecimiento el demandante se duele, su situación sufrió un deterioro; circunstancia que, desde luego, **excluye las simples conjeturas o el detrimento meramente hipotético o eventual.***"

⁴ (Se destaca)

De acuerdo con lo expuesto, es claro que IMPORTACOL no ha logrado acreditar haber sufrido un daño en los términos y la cuantía reclamada en su demanda, y cumpliendo los requisitos exigidos por la jurisprudencia nacional. Para evidenciar lo anterior, y con el propósito de brindar claridad y orden, me referiré de forma separada a la mercancía supuestamente dañada y que fue estibada en el contenedor No. TLLU 1086406 y aquella que fue estibada en el contenedor No. TEMU 9679773, para finalmente hacer referencia a los perjuicios por lucro cesante derivados de la supuesta "cancelación" del contrato de compraventa entre IMPORTACOL e IMPOSUD.

- a. Respecto de la mercancía estibada en el contenedor No. TLLU 1086406 amparado bajo el conocimiento de embarque (B/L) No. HDMU COCLI978725 de fecha 30 de julio de 2020

Como lo anticipaba en la contestación a los hechos de la demanda, no es cierto que la mercancía embalada dentro del contenedor No. TLLU 1086406 amparado bajo el conocimiento de embarque (B/L) No. HDMU COCLI978725 de fecha 30 de julio de 2020 haya sufrido daño alguno por las siguientes razones:

- El 27 de julio de 2020, la mercancía almacenada o embalada en el contenedor No. TLLU1086406 fue inspeccionada en las instalaciones de SPIA en presencia de IMPORTACOL, su agente de aduanas (EXPOMEX LTDA) y agentes de la policía nacional, previo a su embarque en la motonave que la transportaría hasta el Puerto de San Antonio en Chile. Como resultado de dicha inspección, se obtuvo que la carga no presentaba ningún daño. Al respecto señala el "FORMATO DE ACTA DE INSPECCIÓN" aportado como prueba No. 3 en este escrito: "*LA POLICIA REALIZÓ INSPECCIÓN AL 100% DE LA CARGA DEBIENDO ROMPER LOS SUNCHOS DE LOS 20 PALLETS PARA SER INSPECCIONADOS. LA OPERACIÓN FUE REALIZADA EN PRESENCIA DEL CLIENTE (...) **FINALIZA LA OPERACIÓN SIN NOVEDAD.***" (Se destaca)

Así, de haberse constatado un daño en la mercancía durante dicha inspección, ello debió haber quedado consignado en el "FORMATO DE ACTA DE INSPECCIÓN" como lo exige el artículo 5.6 del RCTO.

- Llama poderosamente la atención de mi representada, evidenciar cómo el demandante en las diferentes versiones que ha presentado de su demanda (dos de ellas rechazadas por el Juzgado Primero Civil del Circuito de Buenaventura) ha anexado pruebas contradictorias, particularmente aquellas que hacen referencia a las certificaciones suscritas por contador público y representante legal de IMPORTACOL con las que el demandante pretende acreditar la ocurrencia del daño y su cuantía. Procedo a poner en evidencia dichas contradicciones.

⁴ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Sala de Casación Civil. Sentencia del 25 de febrero de 2005. Exp. 7232. M.P.: Pedro Octavio Munar.

En efecto, como podrá observar el Despacho, el demandante aportó con su demanda certificación de fecha 18 de agosto de 2021, suscrita por contador público y representante legal de IMPORTACOL, en la que señala unas causas del daño. Sin embargo, mi representada tiene en su poder otra versión de la certificación de fecha 18 de agosto de 2021 (aportada con la demanda original radicada por IMPORTACOL), la cual aportó como prueba 4, en la que se señala una causa diferente. Para efectos de ilustrar con claridad, en el siguiente cuadro el Despacho podrá evidenciar las diferencias/contradicciones de ambas certificaciones:

Certificación suscrita por representante legal y contador público de IMPORTACOL de fecha 18 de agosto de 2021 allegada con la demanda	Certificación suscrita por representante legal y contador público de IMPORTACOL de fecha 18 de agosto de 2021 allegada con la contestación de demanda (prueba 4)
"(...) por los inconvenientes logísticos y <u>mal manejo de la carga</u> que le dieron en el Puerto de Aguadulce en Buenaventura-Colombia, generó que el cliente recibiera el producto desmejorado en las condiciones inicialmente pactadas." (Se destaca)	"(...) los inconvenientes de <u>demoras</u> presentados en el proceso de exportación, generó que el cliente recibiera el producto desmejorado en las condiciones inicialmente pactados (sic)."

Como puede notar el Despacho, ambos documentos emanados del mismo demandante, son contradictorios entre sí, pues mientras uno de ellos señala que el daño se produjo por "*demoras*", el otro señala que el daño se debió a "*mal manejo de la carga*." Estas contradicciones del demandante sobre el daño en sí mismo y su supuesta causa, son concluyentes para afirmar que no existe daño en el presente caso, y en el hipotético evento de que se demostrara, el mismo no es imputable al actuar de SPIA.

- Como si fuera poco lo anterior, el conocimiento de embarque HDMU COCLI978725 expedido por el transportador marítimo como evidencia del contrato para transportar la mercancía embalada en el contenedor No. TLLU1086406, es de los que se conoce en la doctrina como un conocimiento de embarque "limpio" (*clean bill of lading*), es decir, en él no constan anotaciones que evidencien que la mercancía presentara algún tipo de daño al ser embarcada en el buque MSC JEWEL. En efecto, como lo señala el artículo 1615 del Código de Comercio, el remitente, es decir IMPORTACOL, garantiza al transportador marítimo brindar información veraz sobre el estado de la mercancía al momento de entregarla al transportista. Por consiguiente, si la mercancía hubiese estado dañada al momento de embarcarse al buque, dicho estado y condición debió haber quedado registrado en el conocimiento de embarque, tal y como lo dispone el numeral 9 del artículo 1637 del Código de Comercio, situación que nunca ocurrió.
- Adicionalmente, el artículo 1695 del Código de Comercio, numeral 2, señala como obligación del vendedor en una compraventa bajo

términos F.O.B. (*Free on Board*), que según el propio dicho del demandante fue el término acordado con el comprador de la mercancía en Chile, que el vendedor, en este caso IMPORTACOL, está en la obligación de "(...) procurarse el recibo usual o el **conocimiento limpio de embarque**, y a entregarlo al comprador o a su representante." Por consiguiente, si la mercancía hubiera estado dañada al momento de embarcarse en el buque que la llevaría al puerto de destino, la sociedad demandante no hubiera podido obtener por parte del transportador marítimo un conocimiento de embarque limpio.

Conforme a lo expuesto, si en gracia de discusión, asumimos que IMPORTACOL le entregó la mercancía al transportador marítimo en mal estado, ello a su turno se traduce en un incumplimiento de su parte al artículo 1615 del Código de Comercio, al contrato de transporte marítimo de mercancías y al contrato de compraventa internacional de mercancías celebrado con el comprador en Chile, lo que pondría en evidencia un grado de temeridad mayúsculo frente a su comprador/consignatario en Chile y frente a SPIA.

- La Declaración de Exportación de esta mercancía, aportada como prueba 5 con esta contestación, tampoco contiene anotación alguna respecto a deterioro o daño de la mercancía.
- La propia sociedad demandante y su contador público han allegado a este proceso certificación del 18 de agosto de 2021, mediante la cual dan fe de que la "cancelación" del contrato de compraventa entre IMPORTACOL y su comprador en Chile, y las utilidades supuestamente dejadas de percibir bajo dicho contrato, fue ocasionada por **demoras** en el proceso de exportación y no por algún daño o indebida manipulación a las mercancías. Al respecto certificó el propio demandante:

*"De acuerdo con la proyección de exportaciones estipuladas en el contrato para el año 2021 con cliente IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA, los contenedores a exportar y las utilidades dejadas de percibir por el incumplimiento de este contrato, presento (sic) la siguiente tabla resumen que sintetiza la cantidad de contenedores y las utilidades proyectadas por cada contenedor, y que, **por los inconvenientes de demoras** presentados en el proceso de exportación, **generó que el cliente diera por terminado el contrato**, perjudicando completamente el desarrollo del objeto social de la empresa."* (Se destaca)

De acuerdo con lo anterior, el daño solicitado por IMPORTACOL ignora lo exigido por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, quien ha considerado que "*la obligación de reparar el daño parte de su existencia real u objetiva – presente o futura –, sin la cual, por elementales razones lógicas, el mencionado deber de prestación no surge*⁵", considerando a su vez que "*suficientemente decantado tiene el ordenamiento jurídico que el daño indemnizable es aquel que además de **cierto**, debe ser **personal** y **directo**, todo lo cual se presenta cuando existe **evidencia en cuanto a la realidad del perjuicio**, cuando éste es sufrido por quien reclama su*

⁵ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Magistrado ponente: Arturo Solarte Rodríguez. Expediente: 19001-3103-003-2005-00058-01.

reparación, y cuando sea una consecuencia directa de un hecho civilmente imputable a un sujeto de derecho.⁶"(Se destaca)

- b. Respecto de la mercancía estibada en el contenedor No. TEMU 9679773 amparado bajo el conocimiento de embarque (B/L) No. HDMU COCL1999791

De la contestación a los hechos de la demanda, con respaldo en las pruebas que obran en el expediente, ha quedado demostrado que no se produjo daño a la mercancía (cargamento de piñas) estibada en el contenedor No. TEMU 9679773 amparado bajo el conocimiento de embarque (B/L) No. HDMU COCL1999791, o si en gracia de discusión dicho daño se produjo, no le es imputable a SPIA.

Procedo nuevamente a puntualizar las razones por las cuales dicho daño no aconteció:

- Ningún funcionario de SPIA manipuló la mercancía durante la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba de la mercancía dentro del contenedor, y por el contrario dicha mercancía fue manipulada por la empresa estibadora MUROMAR, la misma sociedad demandante y su agente de aduanas. El rol de SPIA durante dichas operaciones fue meramente de supervisión y asesoría a la sociedad demandante.

En efecto, como lo señaló el mismo representante legal de IMPORTACOL mediante correo de fecha 17 de noviembre de 2020, la sociedad actora manipuló la mercancía junto con personal de la agencia de aduanas y de la policía, en el transcurso de dichas operaciones: "*Nos consiguieron un montacargas y junto con la Policía, el funcionario de Aduanas y **mi personal** fue que **arrancamos a realizar el descargue de la fruta.***"(Se destaca)

En lo que respecta a la operación de estiba del contenedor No. TEMU 9679773, el correo de fecha 9 de noviembre de 2020, demuestra que dicha operación fue ejecutada por los estibadores de MUROMAR con autorización de IMPORTACOL:

*"Se valida con **Muromar** sobre las 19:00 horas **la asignación de personal para atender esta operación los cuales aseguran que dos estibadores se presentarían a realizar esta operación (...).** A medida que los pallets se organizaban, **el operador los ingresaba al contenedor, con autorización del cliente, mientras los estibadores armaban el resto de las pallets.***"(Se destaca)

- Respecto al supuesto daño por contaminación a la mercancía, en correo de fecha 10 de noviembre de 2020 aportado con esta contestación, consta la inspección realizada a dicha mercancía previo a su cargue al buque para verificar si en efecto la mercancía sufrió contaminación con trazas o gases de combustible. Como resultado de dicha inspección se concluyó lo siguiente: "*La unidad no presenta ningún tipo de contaminación de gases.*" Dicha inspección fue desarrollada por SPIA en coordinación con las autoridades, de acuerdo con la facultad que le brinda el artículo 44 del RCTO:

⁶ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Sala de Casación Civil. Providencia del 6 de mayo de 2013. Magistrado ponente: Arturo Solarte Rodríguez. Expediente: 11001-0203-000-2009-00770-00.

"Artículo 44. Inspección a la carga

Estas inspecciones se pueden dar en dos momentos;

*Cuando **EL TERMINAL, en coordinación con las autoridades,** determina los procedimientos de inspección a la carga que **favorezcan la seguridad de la misma y la agilidad de los procesos de exportación** y nacionalización de las mercancías." (Se destaca)*

- Como si fuera poco lo anterior, el conocimiento de embarque HDMU COCL19999791 expedido por el transportador marítimo como constancia del contrato de transporte marítimo de mercancías contenidas en el contenedor No. TEMU 9679773, es de los que se conoce en la doctrina como un conocimiento de embarque "limpio" (*clean bill of lading*), es decir, en él no constan anotaciones que evidencien que la mercancía presentara algún tipo de daño al ser embarcada en el buque SEASPAN BRAVO. En efecto, como lo señala el artículo 1615 del Código de Comercio, el remitente, es decir IMPORTACOL, garantiza al transportador marítimo brindar información veraz sobre el estado de la mercancía al momento de entregarla al transportista. Por consiguiente, si la mercancía hubiese estado dañada al momento de embarcarse a la motonave, dicho estado y condición debió haber quedado registrado en el conocimiento de embarque, tal y como lo dispone el numeral 9 del artículo 1637 del Código de Comercio, situación que nunca ocurrió.
- Adicionalmente, el artículo 1695 del Código de Comercio, numeral 2, señala como obligación del vendedor en una compraventa bajo términos F.O.B. (*Free on Board*), que según el propio dicho del demandante fue el término acordado con el comprador de la mercancía en Chile, que el vendedor, en este caso IMPORTACOL, está en la obligación de "(...) *procurarse el recibo usual o el **conocimiento limpio de embarque**, y a entregarlo al comprador o a su representante.*" Por consiguiente, si la mercancía hubiera estado dañada al momento de embarcarse en el buque que la llevaría al puerto de destino, la sociedad demandante no hubiera podido obtener por parte del transportador marítimo un conocimiento de embarque limpio.

Conforme a lo expuesto, si en gracia de discusión, asumimos que IMPORTACOL le entregó la mercancía al transportador marítimo en mal estado, ello a su turno se traduce en un incumplimiento de su parte al artículo 1615 del Código de Comercio, al contrato de transporte marítimo de mercancías y al contrato de compraventa internacional de mercancías celebrado con el comprador en Chile, lo que pondría en evidencia un grado de temeridad mayúsculo frente a su comprador/consignatario en Chile y frente a SPIA.

- La Declaración de Exportación de esta mercancía, aportada como prueba 8 con el presente escrito, tampoco contiene anotación alguna respecto a deterioro o daño de la mercancía.
- La propia sociedad demandante y su contador público han allegado a este proceso certificación del 18 de agosto de 2021, mediante la cual dan fe de que la "cancelación" del contrato de compraventa entre IMPORTACOL y su comprador en Chile, y las utilidades supuestamente dejadas de percibir bajo dicho contrato, fue ocasionada por **demoras**

en el proceso de exportación y no por algún daño o indebida manipulación a las mercancías. Al respecto certificó el propio demandante:

*"De acuerdo con la proyección de exportaciones estipuladas en el contrato para el año 2021 con cliente IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA, los contenedores a exportar y las utilidades dejadas de percibir por el incumplimiento de este contrato, presento (sic) la siguiente tabla resumen que sintetiza la cantidad de contenedores y las utilidades proyectadas por cada contenedor, y que, **por los inconvenientes de demoras** presentados en el proceso de exportación, **generó que el cliente diera por terminado el contrato**, perjudicando completamente el desarrollo del objeto social de la empresa."*(Se destaca)

- c. Respecto al lucro cesante reclamado por la supuesta "cancelación" del contrato de compraventa internacional de mercaderías entre IMPORTACOL e IMPOSUD

La sociedad actora pretende mediante este proceso, que mi representada la indemnice por las supuestas consecuencias adversas (lucro cesante), originadas de la "cancelación" de una relación contractual (contrato de compraventa internacional de mercaderías) de la cual SPIA no es parte. Como lo he mencionado anteriormente, y en virtud del artículo 34 de la Ley 663 de 1993, SPIA no estaría llamada a responder por dicho daño, si el mismo se acreditare, sin embargo, como expondré a continuación el daño alegado no se encuentra acreditado dentro de este proceso.

La jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia ha entendido que *"la certidumbre del daño, por consiguiente, es requisito constante ineludible de toda reparación y atañe a la **real, verídica, efectiva o creíble conculcación del derecho**, interés o valor jurídicamente protegido, ya actual, bien potencial e inminente, mas **no eventual, contingente o hipotético**."*⁷

Teniendo en cuenta la citada jurisprudencia, a continuación, expondré por qué la suma solicitada por IMPORTACOL a título de lucro cesante no corresponde a una estimación real, verídica, efectiva, o creíble, y por el contrario corresponde a un cálculo especulativo, eventual, o hipotético.

Así, es necesario revisar si dicha suma encuentra respaldo en los términos y condiciones acordados en el contrato de compraventa celebrado entre IMPORTACOL e IMPOSUD.

Al respecto, la cláusula "SEXTA.- PRECIO" del referido contrato, señala la forma en que se liquidaría el precio de la mercancía, como fuente de utilidad para el vendedor:

*"SEXTA. – PRECIOS: el precio de cada variedad y calibre **se acordará al menos una semana antes del inicio de la cosecha o embalaje** y se anexará al presente contrato. Si cuando se determine el precio de una partida éste no convenciera a la parte de EL VENDEDOR ésta podrá rescindir el compromiso adquirido en el presente documento respecto a la*

⁷ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Sala de Casación Civil. Sentencia del 17 de noviembre de 2011. Magistrado ponente: William Namén Vargas. Expediente: 11001-3103-018-1999-00533-01.

*partida en cuestión, mediante comunicación escrita, no originándose ningún derecho ni pago alguna hacia el comprador. **En la determinación del precio se tendrá en cuenta en su momento de mercados y circunstancias de venta de cada país.***" (Se destaca)

De la citada cláusula podrá observar el Despacho, que el contrato de compraventa no incluye precios de referencia para los bienes a vender, sino que, por el contrario, dicho precio se debe acordar (i) al menos una semana antes del inicio de la cosecha o embalaje, y (ii) debe tener en cuenta los mercados y circunstancias de venta de cada país. Esto quiere decir, que la cifra que menciona el demandante como supuestas utilidades dejadas de percibir, no guarda coherencia con el esquema consagrado en el contrato para calcular dichas utilidades, y por consiguiente obedece a cifras especulativas, eventuales o hipotéticas.

Adicionalmente, de acuerdo con la cláusula "DÉCIMA.- VIGENCIA DEL CONTRATO", el mismo tendría una vigencia de un año con la posibilidad de irse renovando anualmente. Esto quiere decir, que el contrato de compraventa tenía una vigencia del **20 de agosto de 2020 al 20 de agosto de 2021**, de tal suerte que su renovación correspondía a una situación hipotética, y no a una circunstancia real, verídica y verificable como lo exige la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia.

Conforme a lo anterior, y remitiéndose a la certificación de fecha 18 de agosto de 2021 aportada con la demanda, y elaborada por el mismo demandante con el fin de liquidar *motu proprio* los supuestos perjuicios causados a título de lucro cesante, se incluyen cifras que exceden la vigencia original del contrato, y que corresponden a sumas eventuales o hipotéticas para los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2021.

Adicionalmente, la propia sociedad demandante y su contador público han allegado a este proceso certificación del 18 de agosto de 2021, mediante la cual dan fe de que la "cancelación" del contrato de compraventa entre IMPORTACOL y su comprador en Chile, y las utilidades supuestamente dejadas de percibir bajo dicho contrato, fue ocasionada por **demoras** en el proceso de exportación y no por algún daño o indebida manipulación a las mercancías. Al respecto certificó el propio demandante:

*"De acuerdo con la proyección de exportaciones estipuladas en el contrato para el año 2021 con cliente IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA, los contenedores a exportar y las utilidades dejadas de percibir por el incumplimiento de este contrato, presento (sic) la siguiente tabla resumen que sintetiza la cantidad de contenedores y las utilidades proyectadas por cada contenedor, y que, **por los inconvenientes de demoras** presentados en el proceso de exportación, **generó que el cliente diera por terminado el contrato**, perjudicando completamente el desarrollo del objeto social de la empresa."* (Se destaca)

Por las razones expuestas es evidente que la suma solicitada por la parte demandante no reúne los requisitos exigidos jurisprudencialmente para ser considerada un daño.

3. Ausencia de relación de causalidad.

Ante el remoto pero hipotético escenario en el que el Señor Juez encuentre demostrado que existió un daño a las mercancías, en todo caso deberá tener presente que no existe relación o nexo causal entre dicho daño y alguna acción desarrollada por SPIA.

a. SPIA no manipuló la mercancía durante la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba

Como lo he señalado enfáticamente en este escrito, el personal de SPIA no manipuló la carga (cargamentos de piña), de la que se originan los supuestos perjuicios originados con esta demanda. Así, si SPIA no manipuló la carga, ¿cómo pudo causarle daño mecánico a la misma?

Pues bien, como se demuestra con las pruebas allegadas con este escrito, la manipulación de la mercancía durante las operaciones de transbordo/*cross-docking* y estiba de la mercancía al contenedor No. TEMU 9679773 estuvo a cargo del Operador Portuario MUROMAR, del personal de la Agencia de Aduanas, que es representante de IMPORTACOL, y por el mismo personal de la sociedad demandante IMPORTACOL, de tal suerte que, si algún daño se produjo a la carga, fue producto de la manipulación realizada por los mencionados sujetos (incluido el demandante).

Como soporte de lo anterior, me permito hacer nuevamente referencia al correo de fecha 17 de noviembre de 2020 que fue aportado con la demanda, en el cual el propio demandante relata lo siguiente: "*Nos consiguieron un montacargas y junto con la Policía, el **funcionario de Aduanas y mi personal** fue que **arrancamos a realizar el descargue de la fruta.***" (Se destaca)

Por su parte en correo de fecha 9 de noviembre de 2020, aportado con este escrito, también se constata la manipulación de la mercancía por parte de MUROMAR, y el rol meramente de apoyo o supervisión que tuvo SPIA:

"*Se valida con **Muromar** sobre las 19:00 horas **la asignación de personal para atender esta operación los cuales aseguran que dos estibadores se presentarían a realizar esta operación (...).** A medida que los pallets se organizaban, **el operador los ingresaba al contenedor, con autorización del cliente, mientras los estibadores armaban el resto de las pallets.***" (Se destaca)

Por lo anteriormente señalado, SPIA no manipuló la mercancía objeto de esta demanda y por ende no intervino en la causación del daño, razón por la cual las pretensiones de la demanda deberán ser desestimadas.

b. IMPORTACOL ocasionó los daños que solicita con esta demanda: Culpa de la víctima en la causación del daño

Como ha quedado expuesto con suficiencia en este escrito, con su respectivo sustento probatorio, IMPORTACOL manipuló la mercancía durante las operaciones de transbordo/*cross-docking* y estiba de la mercancía al contenedor No. TEMU 9679773, y de hecho cada uno de los pasos que se ejecutaban en el transcurso de dichas operaciones contaban con la supervisión y aprobación previa del mismo demandante, de tal suerte, que nada de lo realizado se ejecutó sin el conocimiento y aceptación previa del demandante.

La Corte Suprema de Justicia, ha señalado en su jurisprudencia, que, si la intervención de la víctima en la producción del daño ha causado la totalidad del mismo, se rompe el nexo causal, liberando así al demandado de las pretensiones incoadas, mientras que, si su intervención ha causado parcialmente el daño, el monto de la indemnización debe ser reducido:

*"Por el contrario, si la actividad del lesionado resulta "en todo o en parte" determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, **si es total, desvirtuará correlativamente, "el nexo causal"** entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido", dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; **en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta.**"⁸(Se destaca)*

Tomando como referencia la citada sentencia de la Corte Suprema, procederé a señalar las razones por las cuáles IMPORTACOL tuvo una contribución total en la causación del daño que alega haber sufrido:

- IMPORTACOL temerariamente desde un principio pretendió estibar la mercancía contenida en **24 pallets** estándar en un contenedor de 40 pies, el cual tiene una capacidad máxima de **21 pallets**. Ver correo de fecha 9 de noviembre de 2020 aportado con la contestación de demanda:

*"Se da inicio al descargue de los **24 pallets** ubicando 12 pallets en cada bahía entre las 19:00 hrs y las 20:00 hrs.*

***El cliente manifiesta que en la unidad deben ir 21 pallets por ende deben acomodar la carga de 3 estibas en las otras 21 restantes,** requiriendo que se acomode pallet por pallet para disponerlo finalmente al contenedor, **todo esto bajo la validación, confirmación y aval del cliente, corriendo el riesgo que el sobrepeso de la carga que se debe acomodar en cada pallet pueda afectar el pallet original;** (...)."(Se destaca)*

- IMPORTACOL manipuló la mercancía como ha quedado evidenciado en correo del 17 de noviembre de 2020 aportado con la propia demanda. Ver correo de fecha 17 de noviembre de 2020 aportado con la contestación de demanda:

*"Nos consiguieron un montacargas y junto con la Policía, el **funcionario de Aduanas y mi personal** fue que **arrancamos a realizar el descargue de la fruta.**"(Se destaca)*

- IMPORTACOL fue siempre el director de las operaciones ejecutadas, de tal suerte que ningún paso durante el transbordo o estiba de la mercancía al contenedor se dio sin su previa aprobación, siendo los funcionarios de SPIA y del propio Operador Portuario meros ejecutores de sus instrucciones. Ver correo de fecha 9 de noviembre de 2020 aportado con la contestación:

*"A medida que los pallets se organizaban, **el operador los ingresaba al contenedor, con autorización del cliente,** mientras los*

⁸ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Sala de Casación Civil. Sentencia del 5 de marzo de 2018.
Magistrado ponente: Wilson Quiroz Monsalvo. Expediente: 11001-31-03-016-2005-00156-01.

*estibadores armaban el resto de los pallets. Este primer intento de embalaje **se inició acorde a unas recomendaciones realizadas por el cliente**, el cual mostraron una imagen como se podría embalar la carga.” (Se destaca)*

Lo acontecido en este caso, se soporta adicionalmente en los numerales 4 y 7 del artículo 16 del RCTO, disposiciones que señalan claramente que es el representante de la carga (IMPORTACOL) o su Agente de Aduanas quienes suministran las instrucciones de manejo de la carga, siendo SPIA o los demás intervinientes meros ejecutores de dichas instrucciones.

- Si IMPORTACOL a sabiendas de que la mercancía estaba dañada, de forma temeraria procedió a embarcarla en el buque para ser transportada y entregada a su destinatario en Chile, ello activaría el principio general del derecho en virtud del cual nadie puede obtener provecho de su propia culpa: *"Nemo auditur propriam turpitudinem allegans"*.

En virtud de dicho principio, si IMPORTACOL autorizó el embarque de una mercancía que en su criterio estaba dañada y sabía de antemano que el consignatario/comprador en Chile la iba a recibir en dicho estado, se expuso temerariamente a que IMPOSUD *"cancelara"* o terminara el contrato de compraventa, por lo que IMPORTACOL no puede valerse de dicho proceder temerario para obtener por medio de este proceso judicial una indemnización a todas luces improcedente por parte de mi representada, pues acceder a dicha indemnización, se traduciría en premiar el actuar culposo, negligente o temerario del demandante.

Por último, si en gracia de discusión, asumimos que IMPORTACOL no tuvo una intervención total en la causación del daño, el Señor Juez deberá, en todo caso, tener en cuenta su proceder negligente y temerario por lo menos como una intervención parcial en la producción del mismo, lo cual supone una reducción sustancial del monto reclamado.

- c. IMPORTACOL certificó que la "cancelación" del contrato de compraventa con IMPOSUD se debió a "demoras" en el proceso logístico de exportación de las mercancías

Dada su importancia desde el punto de vista de la prueba del daño alegado y el nexo causal con una supuesta avería física provocada a la mercancía por parte de mi representada, reiteradamente he expresado, que ha sido la propia sociedad demandante y su contador público, quienes han allegado a este proceso certificación del 18 de agosto de 2021, mediante la cual dan fe que la *"cancelación"* del contrato de compraventa entre IMPORTACOL y su comprador en Chile, y las utilidades supuestamente dejadas de percibir bajo dicho contrato, fue ocasionada por **demoras** en el proceso de exportación y no por algún daño o indebida manipulación a las mercancías. Al respecto certificó el propio demandante:

"De acuerdo con la proyección de exportaciones estipuladas en el contrato para el año 2021 con cliente IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA, los contenedores a exportar y las utilidades dejadas de percibir por el incumplimiento de este contrato, presento (sic) la siguiente tabla resumen

*que sintetiza la cantidad de contenedores y las utilidades proyectadas por cada contenedor, y que, **por los inconvenientes de demoras** presentados en el proceso de exportación, **generó que el cliente diera por terminado el contrato**, perjudicando completamente el desarrollo del objeto social de la empresa.”(Se destaca)*

Por lo expuesto, las pretensiones de la demanda deberán ser desestimadas.

4. Ausencia de responsabilidad de SPIA en el marco del régimen especial consagrado en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO).

Como tuve la oportunidad de exponerlo en la contestación al hecho PRIMERO de la demanda, el régimen especial de responsabilidad que gobierna la relación jurídica que existió entre IMPORTACOL y SPIA, es aquel contenido en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación o RCTO, por expreso mandato del artículo 3 de la Ley 1 de 1991, en concordancia con la Resolución No. 850 de 2017, y los límites de responsabilidad consagrados en el artículo 34 de la Ley 663 de 1993, de los cuáles me ocuparé en la siguiente excepción.

Así, el RCTO vigente para el momento de los hechos de la demanda, fue el aprobado mediante la Resolución No. 1528 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), de tal suerte que su contenido no corresponde a un desarrollo unilateral, caprichoso o arbitrario de SPIA, sino al cumplimiento del imperativo legal contenido en la Resolución 850 de 2017 y el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, de tal suerte que la Resolución que aprueba el RCTO es un acto administrativo dotado de presunción de legalidad.

Adicionalmente, los usuarios como IMPORTACOL, cuentan con fácil acceso al contenido del RCTO para dar cumplimiento al mismo, pues este permanece publicado en la página web de mi representada, como consta en las pruebas aportadas con este escrito.

Conforme a lo anterior, procederé entonces a referirme a las disposiciones normativas consagradas en el RCTO, por las cuáles mi representada en cualquier caso está exonerada de responsabilidad respecto de los hechos y daños planteados con la demanda.

En primer lugar, como ha sido señalado, el rol de SPIA en las operaciones que dieron lugar a los supuestos daños que originaron la demanda es el de acompañamiento o supervisión al cliente, limitándose SPIA a ejecutar y obedecer las instrucciones que le brinden los usuarios respecto al manejo y distribución de las mercancías, de tal suerte, que es el mismo representante de la carga quien suministra las instrucciones para el manejo especial que se le debe dar a la misma. Esto se encuentra contenido en los numerales 4 y 7 del artículo 16 del RCTO:

"Artículo 16. Condiciones de los servicios

(...)

*4. (...) Las cargas a granel y **mercancías que requieran manejos especiales, deben estar acompañadas por instrucciones de manejo que el Agente de Aduana o el representante de la***

carga debe entregar al Terminal con al menos 24 horas de antelación a su llegada al Terminal.

(...)

7. El acondicionamiento de las embarcaciones, planos de estiba y la distribución de las mercancías para las operaciones de cargue y descargue, serán responsabilidad del armador o su representante; **el Terminal es solo ejecutor de sus instrucciones**. Así mismo, para los vehículos terrestres, **el acondicionamiento y distribución de las mercancías será responsabilidad del dueño de la carga, del transportador o de sus representantes**.”(Se destaca)

Incluso, podrá notar el Despacho que la disposición transcrita señala expresamente que "el acondicionamiento y distribución de las mercancías será responsabilidad del dueño de la carga."

De igual forma, he señalado que la manipulación de la carga durante los procedimientos de transbordo/*cross-docking* y estiba estuvo a cargo del personal del Operador Portuario MUROMAR e incluso de la propia entidad demandante y su Agente de Aduanas. En ese sentido, tanto el artículo 18 como el artículo 57 del RCTO, son claros en señalar que el Operador Portuario es el responsable de la operación, y que dicho operador junto con el representante de la carga (IMPORTACOL), son responsables por los daños o averías que puedan sufrir las mercancías, particularmente por sus condiciones de embalaje o estiba:

"Artículo 18. Servicios a la carga

(...)

Manipulación de carga. Ningún Operador Portuario puede manipular carga para la cual no ha sido autorizado. El procedimiento para la manipulación de carga debe ajustarse siempre al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) vigente del Terminal.

No obstante, **en todos los casos, el Operador Portuario a cargo de la manipulación es responsable por la operación y la integridad de las personas y bienes involucrados**.

(...)

Artículo 57. Daños, averías a la carga, personas y a las instalaciones portuarias

Los armadores, capitanes de buques, contratistas, **operadores**, transportadores terrestres o sus representantes, Agentes Marítimos, **representantes de la carga** y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las zonas portuarias, **serán responsables de** los accidentes, de las lesiones a personas, **daños y averías a la carga**, daños a las instalaciones portuarias, **cuando dichos sucesos sean causados por** condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, así como por **las condiciones de la carga, embalaje o la estiba de la misma**, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan su correcto manejo o manipulación.

Los usuarios son responsables ante EL TERMINAL y ante terceros afectados, por los daños que causen accidentes debido a condiciones y maniobras inseguras, el mal estado o deficiencia de los equipos utilizados, **las malas condiciones de la carga, su embalaje o estiba, y cualquier otra situación que impida el correcto manejo y manipulación de las mercancías.**" (Se destaca)

De hecho, como lo señala el artículo 57, IMPORTACOL es quién debe responder frente a SPIA por los daños que le ha ocasionado su proceder, por lo que SPIA se reserva el derecho de ejercer las acciones legales pertinentes en contra de IMPORTACOL.

Lo expuesto en precedencia, guarda plena correspondencia con el artículo 55 del RCTO, el cual consagra como causales de exoneración de responsabilidad de SPIA por daños o pérdidas de la carga, entre otros, "acto, culpa o negligencia de Operador Portuario", "intervención de un tercero con la debida autorización del propietario de la carga o de sus representantes" y "el indebido embalaje o empaque del cargamento":

"Artículo 55. Exoneración de responsabilidad del TERMINAL

Para efectos de exoneración de responsabilidad del TERMINAL por daños o pérdida de la carga, se consideraran eventos especiales de causa extraña, además de los establecidos en la ley, los siguientes:

(...)

- Acto, culpa o negligencia de Operador Portuario.*

(...)

- Intervención de un tercero con la debida autorización del propietario de la carga o de sus representantes.*
- Inexactitud de la declaración del dueño de la carga, del importador, del exportador o del responsable aduanero de la carga o de sus representantes, según el caso, acerca de la naturaleza, peso, volumen, carácter peligroso, características o condiciones especiales de la carga, **como también el indebido embalaje o empaque del cargamento.**" (Se destaca)*

Conforme a las citadas disposiciones del RCTO, SPIA se encuentra exonerada de responsabilidad respecto de los hechos de la demanda, y en consecuencia las pretensiones de esta deberán ser desestimadas.

5. La responsabilidad de SPIA se encuentra limitada de acuerdo con lo señalado en el artículo 34 de la Ley 663 de 1993.

El Despacho deberá tener en cuenta que en el remoto pero hipotético evento en el que la parte actora logre demostrar que se encuentra legitimada en la causa, la ocurrencia de un daño, la existencia de un nexo causal entre dicho daño y el actuar de SPIA, y que no procede ninguna de las causales de exoneración de responsabilidad consagradas en el RCTO, bajo ninguna circunstancia mi representada puede ser condenada por encima de los límites

consagrados por el artículo 34 de la Ley 663 de 1993, conforme a las razones que procedo a explicar.

Mi representada, como Sociedad Portuaria, cumple funciones de almacén general de depósito. De acuerdo con el artículo 33 de la Ley 663 de 1993, los almacenes generales de depósito son aquellos que tienen "(...) *por objeto el **depósito**, conservación y custodia, el manejo y distribución, la compra y venta por cuenta de sus clientes de **mercancía** y de productos de **procedencia nacional o extranjera**.*"

Al confrontar el objeto social que según la ley cumple un almacén general de depósito, con el objeto social de SPIA, verificable a través del certificado de existencia y representación legal allegado con la demanda, vemos que existe plena coincidencia. Para mejor ilustración, me permito citar en lo pertinente el objeto social de mi representada:

*"Dentro de su objeto social podrá adelantar el desarrollo de actividades propias como **depósitos** de carácter público habilitado, sea como centro de distribución logística internacional o depósito público, ejecutando actividades aduaneras de ingreso o salida de mercancías, prestación de servicios de almacenamiento de mercancías y depósito de **mercancías extranjeras, nacionales** o en libre disposición, o en proceso de finalización en una importación temporal o de transformación y/o ensamble que van a ser sujetas a regímenes aduaneros como reembarque, importación y exportación."* (Se destaca)

Así, teniendo claro que SPIA desempeña funciones propias de un almacén general de depósito, le resulta aplicable la limitación de responsabilidad consagrada en el artículo 34 de la Ley 663 de 1993, la cual excluye "el lucro cesante que ocasione la pérdida, daño, merma o avería de las mercancías", de tal suerte que su obligación indemnizatoria se limita a "restituir especies iguales, cuando fuere el caso, en igual cantidad y calidad a las depositadas, o si así lo prefieren los almacenes, el valor por el cual dichas especies se hubieren registrado en su contabilidad":

*"ARTICULO 34. RESPONSABILIDAD POR SU GESTION. Los almacenes generales de depósito serán responsables por la conservación, custodia y oportuna restitución de las mercancías que les hayan sido depositadas, pero en ningún caso responsables por pérdidas, mermas o averías que se causen por fuerza mayor o caso fortuito; ni por pérdidas, daños, mermas o deterioros que provengan de vicios propios de las mismas mercancías, salvo que el depósito sea a granel; en silos o recipientes análogos; **ni serán responsables por el lucro cesante que ocasione la pérdida, daño, merma o avería de las mercancías quedando limitada, su obligación a restituir especies iguales, cuando fuere el caso, en igual cantidad y calidad a las depositadas, o si así lo prefieren los almacenes, el valor por el cual dichas especies se hubieren registrado en su contabilidad.**"* (Se destaca)

Conforme a la citada limitación, de ninguna manera, SPIA está obligada en este proceso a indemnizar las supuestas utilidades dejadas de percibir o lucro cesante, que IMPORTACOL alega haber sufrido como consecuencia de la "cancelación" de su contrato de compraventa internacional de mercaderías con

la sociedad IMPOSUD, de tal suerte, que su obligación indemnizatoria se limitaría a pagar el valor que tenía la mercancía (piñas) que fue dañada.

Como entenderá el Despacho en su sabiduría, la limitación en la responsabilidad que consagra la Ley, es perfectamente lógica, razonable y consecuente con la actividad económica que desempeña mi representada, ya que sin dicha limitación, sencillamente el ejercicio de dicha actividad sería económicamente inviable, pues, las empresas como SPIA estarían expuestas a una infinidad de riesgos desconocidos e imposibles de mitigar, originados de un sinnúmero de relaciones contractuales o jurídicas que pueden tener los usuarios de la terminal portuaria con diversos clientes alrededor del mundo, relaciones jurídicas que de ninguna manera pueden ser vinculantes para la terminal portuaria.

Por lo expuesto, ante el evento de una remota pero hipotética condena que el Señor Juez decida imponer a SPIA, deberá estar ajustada a los límites impuestos por el artículo 34 de la Ley 663 de 1993.

V. OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

En los términos del artículo 206 del CGP, procedo a objetar el juramento estimatorio realizado por la parte demandante, así:

1. Los valores enunciados como *"perjuicios ocasionados a la mercancía embarcada en julio 30 de 2020"* y *"perjuicios ocasionados a la mercancía embarcada en noviembre 12 de 2020"* no deben ser indemnizados por SPIA, porque el demandante no está legitimado en la causa para reclamar tales perjuicios, no existe prueba del daño alegado, y en caso de que existiera, no existe evidencia de un nexo causal con el actuar de SPIA, y porque SPIA se encuentra exonerada de responder por dicho daño.
2. En lo relativo al lucro cesante, o lo que el demandante denominó como *"los perjuicios ocasionados por la cancelación del contrato suscrito en agosto 20 de 2020, entre el exportador colombiano IMPORTACOL S.A.S y el importador de Chile IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA"*, no hay certeza de los ingresos que percibiría IMPORTACOL, pues dichos ingresos no corresponden al fundamento para calcularlos establecido en la cláusula "SEXTA. – PRECIOS" del contrato de compraventa celebrado entre IMPORTACOL e IMPOSUD. Adicionalmente, porque en virtud del artículo 34 de la Ley 663 de 1993, SPIA no está obligada a indemnizar a IMPORTACOL por dichos valores.

Por estas razones pido al Señor Juez que se abstenga de tener por probada la cuantía del supuesto daño que en este proceso temerariamente se reclama, y en consecuencia imponga a IMPORTACOL las sanciones que consagra el artículo 206 del Código General del Proceso. Lo anterior, sin perjuicio de las costas procesales a las que mi representada tendría derecho en caso de que las pretensiones de la demanda no prosperen, y que podrían corresponder aproximadamente al 7.5% del monto pretendido, de acuerdo con la práctica judicial en Colombia.

VI. PRUEBAS Y ANEXOS

Solicito al Señor Juez que decrete o tenga como pruebas – según el caso – las siguientes:

DOCUMENTALES

Solicito tener como tales las pruebas documentales obrantes en el expediente, así como las aportadas por mi representada con la contestación de la demanda, a saber:

1. Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación ("RCTO") de SPIA, aprobado mediante la Resolución No. 1528 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte - Agencia Nacional de Infraestructura.
2. Formato de "ACTA DE INSPECCIÓN" realizada el 27 de julio de 2020 a la mercancía almacenada en el contenedor No. TLLU1086406 previo a su embarque en el buque o motonave MSC JEWELL.
3. Certificación de fecha 18 de agosto de 2021 suscrita por representante legal de IMPORTACOL y contador público, que contradice lo señalado en certificación de igual fecha y suscrita por las mismas personas aportada con la demanda, en cuanto a las causas del daño de la mercancía almacenada en el contenedor No. TLLU1086406.
4. Declaración de Exportación de la mercancía almacenada en el contenedor No. TLLU1086406.
5. Copia del certificado de existencia y representación legal de MUROMAR.
6. Toma de pantalla de la página web de MUROMAR con la descripción de sus servicios.
7. Plano de estiba que fue suministrado por IMPORTACOL a los estibadores para almacenar la mercancía dentro del contenedor No. TEMU 9679773.
8. Cadena de correo de fecha 9 y 10 de noviembre de 2020 enviados por Andrés Fabian Ramirez, *Land Operations Leader* de SPIA, los cuales contienen en detalle los hechos acontecidos en la operación de transbordo/*cross-docking* y estiba de la mercancía dentro del contenedor No. TEMU 9679773, así como la inspección por contaminación realizada a la mercancía almacenada en dicho contenedor.
9. Declaración de Exportación de la mercancía almacenada en el contenedor No. TEMU 9679773.
10. Certificación de fecha 18 de agosto de 2021 suscrita por representante legal de IMPORTACOL y contador público, que contradice lo señalado en certificación de igual fecha y suscrita por las mismas personas aportada con la demanda, en cuanto a las causas del daño de la mercancía almacenada en el contenedor No. TEMU 9679773.
11. Toma de pantalla de la página web de SPIA en donde consta el acceso público al RCTO.

INTERROGATORIO DE PARTE

Solicito al Señor Juez que decrete el interrogatorio de parte que deberá absolver el representante legal de IMPORTACOL.

DECLARACIÓN DE PARTE

De conformidad con lo establecido por el artículo 165 del CGP, solicito al Señor Juez que decrete la declaración de parte del representante legal de SPIA.

VII. NOTIFICACIONES

Mi representada y el suscrito recibimos notificaciones y podemos ser contactados con base en la siguiente información:

Dirección: carrera 12 No. 96 – 81 oficina 403 (Bogotá D.C.)

E-mail: mgarcia@garciarboleda.co

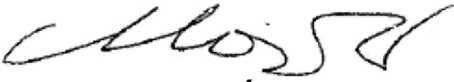
Teléfono: (1) 7627763

Célular: 350-8563858

VIII. ANEXOS

1. Poder especial a mi conferido para actuar dentro del proceso de la referencia.
2. Certificado de existencia y representación legal de SPIA.
3. Los documentos relacionados en el acápite de pruebas.

Del Señor Juez, con toda atención y respeto,



MAURICIO GARCÍA ARBOLEDA

C.C. N° 1.020.730.023 de Bogotá D.C.

T.P. No. 212.678 del C. S. de la J.



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 05/09/2022 - 15:01:45
Recibo No. H000009877, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN UATSNhE9J4

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

"EL PRIMER JUEVES HÁBIL DE DICIEMBRE DE ESTE AÑO SE ELEGIRÁ JUNTA DIRECTIVA DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA. LA INSCRIPCIÓN DE LISTAS DE CANDIDATOS DEBE HACERSE DURANTE LA SEGUNDA QUINCENA DEL MES DE OCTUBRE. PARA INFORMACIÓN DETALLADA PODRÁ COMUNICARSE AL TELÉFONO 2424508 ext 132, AL CORREO JURIDICO@CCBUN.ORG O DIRIGIRSE A LA SEDE PRINCIPAL, A LAS SEDES AUTORIZADAS PARA ESTE EFECTO O A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB WWW.CCBUN.ORG"

CON FUNDAMENTO EN LA MATRÍCULA E INSCRIPCIONES EFECTUADAS EN EL REGISTRO MERCANTIL, LA CÁMARA DE COMERCIO CERTIFICA:

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón Social : SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.
Sigla : PUERTO AGUADULCE S.A.
Nit : 835000149-8
Domicilio: Buenaventura

MATRÍCULA

Matrícula No: 25263
Fecha de matrícula: 16 de febrero de 1996
Ultimo año renovado: 2022
Fecha de renovación: 30 de marzo de 2022
Grupo NIIF : GRUPO I - NIIF PLENAS

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal : Zfpe sociedad puerto industrial aguadulce s.A. Km. 21 700 -
No codificada
Municipio : Buenaventura
Correo electrónico : aguadulce@puertoaguadulce.com
Teléfono comercial 1 : 3989330
Teléfono comercial 2 : 6370533
Teléfono comercial 3 : 3176390791

Dirección para notificación judicial : Cll 3 nro.1A 07 of 403 ed 2 cosmos pacifico - Centro
Municipio : Buenaventura
Correo electrónico de notificación : aguadulce@puertoaguadulce.com
Teléfono para notificación 1 : 3989330
Teléfono notificación 2 : 6370533
Teléfono notificación 3 : 3176390791

La persona jurídica **SI** autorizó para recibir notificaciones personales a través del correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Proceso y del 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CONSTITUCIÓN

Por Escritura Pública No. 184 del 12 de febrero de 1996 de la Notaría 2 Del Circulo de Buenaventura, inscrito en esta Cámara de Comercio el 16 de febrero de 1996, con el No. 68 del Libro IX, se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUA DULCE S.A.



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 05/09/2022 - 15:01:45
Recibo No. H000009877, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN UATSNhE9J4

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

REFORMAS ESPECIALES

Por Escritura Pública No. 311 del 05 de marzo de 1997 de la Notaría 2 Del Circulo de Buenaventura, inscrito en esta Cámara de Comercio el 18 de marzo de 1997, con el No. 419 del Libro IX, se reforma - Cambio de razon social

Por Escritura Pública No. 613 del 04 de mayo de 2000 de la Notaría 2 Del Circulo de Buenaventura, inscrito en esta Cámara de Comercio el 09 de junio de 2000, con el No. 185 del Libro IX, se reforma - Cambio de razon social

Por Escritura Pública No. 2.109 del 17 de noviembre de 2004 de la Notaría Segunda de Buenaventura, inscrito en esta Cámara de Comercio el 05 de febrero de 2007, con el No. 3122 del Libro IX, se reforma - Cambio de razon social

Por documento privado del 27 de diciembre de 2013 de Bogotá, inscrito en esta Cámara de Comercio el 24 de enero de 2014, con el No. 545 del Libro VI, se decretó la comunicación que se ha configurado una situación de control : Situación de control matriz sucursales

Por documento privado del 27 de diciembre de 2013 de Bogotá, inscrito en esta Cámara de Comercio el 24 de enero de 2014, con el No. 546 del Libro VI, se decretó la comunicación que se ha configurado una situación de control : Situación de control matriz sucursales

TÉRMINO DE DURACIÓN

La persona jurídica no se encuentra disuelta y su duración es hasta el 31 de diciembre de 2099.

SERVICIO DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA

Por Resolución No. 2020420 del 09 de diciembre de 2020 de la Superintendencia De Vigilancia Y Seguridad Privada de Bogota, inscrito en esta Cámara de Comercio el 08 de junio de 2021, con el No. 14318 del Libro IX, se decretó Prorroga licencia de funcionamiento para prestar los servicios de vigilancia y seguridad privada.

OBJETO SOCIAL

Objeto: el objeto de la sociedad es: de acuerdo con la normatividad aplicable, solicitar y obtener de las autoridades competentes, la calidad de usuario industrial de servicios portuarios en una zona franca permanente especial de servicios, para la realización de las actividades propias de su objeto social una vez obtenga dicha calificación, así como la declaratoria de existencia de la zona franca, todo dentro de los límites permitidos por el régimen Colombiano de zonas francas. La sociedad realizara la actividad de depósitos de carácter público, tales como centros de distribución logística internacional, una vez obtenga las habilitaciones para tal fin. La planeación, inversión, construcción, mantenimiento, administración y operación de un puerto de terminales multipropósito y especializados para atender carga general, contenedores, gráneles sólidos, gráneles líquidos, hidrocarburos, minerales, productos químicos y otros, orientados a la satisfacción de los requerimientos y necesidades del tráfico y del comercio nacional e internacional. Dentro de su objeto social podrá adelantar el desarrollo de las actividades portuarias y la infraestructura portuaria marítima, ejecutando actividades de ingresos o salida de bienes y equipo de infraestructura necesaria para el adecuado funcionamiento del puerto, servicios de muellaje, servicios de uso de instalaciones portuarias y las actividades portuarias consagradas en la Ley 1 de 1991 y sus modificaciones, así como los servicios de operador portuario. Dentro de dichas actividades se encuentra el manejo de carga general, manejo de carga



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 05/09/2022 - 15:01:45
Recibo No. H000009877, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN UATSNhE9J4

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

contenedorizada, manejo de granel sólido, manejo de granel carbón, manejo de carga marítima general, manejo de carga terrestre, practica de pilotaje, servicio de remolcador y lanchas, dragado, almacenamiento en bodegas, patios, cobertizos, tanques y silos, alquiler de equipos y aparejos, trincado, tarja, manejo y reubicación, reconocimiento, llenado y vaciado de contenedores, embalaje y reembalaje de carga, pasaje, cubaje, marcación y rotulación, reconocimiento, inspección y toma de muestras, amarre y desamarre, apertura de escotilla, acondicionamiento de plumas y aparejos, reparaciones menores, aprovisionamiento y asería, compra y suministro de combustible, servicios de lancha, recepción de vertimientos, lastres, basura y desechos; seguridad industrial, física, inspección, emergencia, de servicios públicos, reparación de contenedores, fumigaciones, estiba y desestiba, cargue y descargue, apertura y cierre de bodegas y entrepuentes, manejo terrestre o porteo de la carga y reparación de embalaje de carga. En consecuencia, para el desarrollo de su objeto social, la sociedad podrá adelantar directamente o por medio de terceros calificados, todos los estudios o evaluaciones que resulten pertinentes para sus propósitos sociales y realizar todos los actos y contratos directamente relacionados con el mismo y los que tengan como finalidad ejercer los derechos o cumplir con las obligaciones legales o convencionales derivadas de su existencia y actividades. En todo caso, la sociedad no podrá constituirse en garante de obligaciones de los socios o de terceros. Dentro de su objeto social podrá adelantar el desarrollo de actividades propias como depósitos de carácter público habilitado, sea como centro de distribución logística internacional o depósito público, ejecutando actividades aduaneras de ingreso o salida de mercancías, prestación de servicios de almacenamiento de mercancías y depósito de mercancías extranjeras, nacionales o en libre disposición, o en proceso de finalización de una importación temporal o de transformación y/o ensamble que van a ser sujetas a regímenes aduaneros como reembarque, importación y exportación. Igualmente, como centro de distribución de logística internacional podrá someter las mercancías que en este se encuentran almacenadas a operaciones de conservación, manipulación, empaque, reempaque, clasificación, limpieza, análisis de laboratorio, vigilancia, etiquetado, marcación, colocación de leyendas de información comercial, separación de bultos, preparación para la distribución y mejoramiento o acondicionamiento de la presentación.

CAPITAL

* CAPITAL AUTORIZADO *

Valor	\$ 125.000.000.000,00
No. Acciones	12.500.000,00
Valor Nominal Acciones	\$ 10.000,00

* CAPITAL SUSCRITO *

Valor	\$ 42.585.620.000,00
No. Acciones	4.258.562,00
Valor Nominal Acciones	\$ 10.000,00

* CAPITAL PAGADO *

Valor	\$ 42.585.620.000,00
No. Acciones	4.258.562,00
Valor Nominal Acciones	\$ 10.000,00

REPRESENTACIÓN LEGAL

Presidente, Gerente General y Suplente Gerente Financiero: La Administración de la Sociedad, su Representación Legal y la gestión de sus negocios estarán a cargo del Presidente y del Gerente General, quien tendrá un (1) suplente que ocupará el cargo de Gerente Financiero, quien

CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA



CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 05/09/2022 - 15:01:45

Recibo No. H000009877, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN UATSNhE9J4

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

reemplazará al Gerente General, en caso de sus faltas temporales o absolutas y quien tendrá, cuando actúe en su reemplazo, las mismas facultades que el Gerente General.

FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL

Además de las facultades y deberes que ocasionalmente se le asignen por la Asamblea o por la Junta Directiva, el Presidente, el Gerente General y su suplente, el Gerente Financiero, tendrá las siguientes funciones: 1. Cumplir las decisiones de la Asamblea y la Junta Directiva 2. Representar legalmente la sociedad con las facultades legalmente aplicables, salvo por las autorizaciones especiales que sean requeridas de conformidad con la Ley y los estatutos. 3. Manejar los asuntos y operaciones de la sociedad, tanto lo externos como los concernientes a su actividad interna y, en particular, las operaciones técnicas, la contabilidad, la correspondencia y la vigilancia de sus bienes, todo dentro de las orientaciones e instrucciones emanadas de la Asamblea y la Junta Directiva. 4. Ejecutar cualquier tipo de acto o celebrar cualquier tipo de contrato, sin importar su naturaleza, incluyendo inversiones de capital y gastos operacionales hasta por una cuantía equivalente a Cien Mil Dólares de los Estados Unidos de América (USD\$100.000); la celebración de tales actos o contratos requerirá de la firma conjunta de al menos dos del Presidente, el Gerente General y del Suplente del Gerente Gerente Financiero, cuando tengan una cuantía superior a dicha suma y hasta el equivalente a Quinientos Mil Dólares de los Estados Unidos de América (USD\$500.000); así mismo, la celebración de tales actos o contratos requerirá de la aprobación de la Junta Directiva cuando tengan una cuantía superior al equivalente de Quinientos Mil Dólares de los Estados Unidos de América (USD\$500.000). Cuando fuere necesario las cuantías aquí expresadas serán convertidas de Dólares a Pesos Colombianos usando la tasa representativa del mercado (TRM) certificada por las autoridades competentes para el primer día hábil del año en el que haya de ejecutarse o celebrarse el respectivo acto o contrato. Sin perjuicio de todo lo anterior, cualquier tipo de endeudamiento o préstamo adquirido por la Sociedad y/o cualquier tipo de inversión de capital que no estuviere incluida dentro del presupuesto aprobado, deberán ser autorizados por la Junta Directiva de la Sociedad sin importar su cuantía. 5. Mantener frecuentemente informada a la Junta Directiva sobre el funcionamiento de la sociedad y suministrarle los datos y documentos que ella solicite. 6. Preparar y ejecutar el presupuesto aprobado por la Junta Directiva de la sociedad 7. Coordinar y controlar la gestión comercial de la sociedad y mantener las relaciones públicas de las mismas. 8. Organizar, dirigir y controlar el funcionamiento interno de la sociedad. 9. Velar porque se lleve correctamente la contabilidad y los libros de la sociedad; autorizar y suscribir los balances e informes periódicos y someterlos a la consideración de la junta, lo mismo que los estados financieros. 10. Presentar a consideración de la Junta Directiva informes sobre la marcha de la sociedad y sobre su situación comercial, administrativa y financiera. 11. Presentar anualmente y en forma oportuna a la Junta Directiva y a la Asamblea de accionistas la cuentas, el inventario, el balance general y el estado de pérdidas y ganancias junto con un informe general sobre la marcha de los negocios sociales durante el ejercicio inmediatamente anterior, las innovaciones introducidas y aquellas por acontecer en el futuro para el cabal cumplimiento del objeto social. 12. Cumplir y hacer cumplir los estatutos y reglamentos de la sociedad. 13. Ejercer las demás funciones legales y estatutarias y las que le asigne o delegue la Asamblea General o la Junta Directiva. 14. Comparecer ante notario para legalizar las decisiones de la Asamblea o de la Junta Directiva que requieran elevarse a escritura pública. 15. Someter a previa consideración de la Junta Directiva los planes, programas y reglamentos que deban ser aprobados por las autoridades administrativas.

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 05/09/2022 - 15:01:46
Recibo No. H000009877, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN UATSNhE9J4

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

Por Extracto del Acta No. 278 del 19 de marzo de 2021 de la Junta Directiva, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 23 de abril de 2021 con el No. 14226 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRESIDENTE	MIGUEL ARTURO ABISAMBRA VALENCIA	C.C. No. 12.544.217

Por Acta No. 268 del 29 de enero de 2020 de la Asamblea General Extraordinaria, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 03 de febrero de 2020 con el No. 12544 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
GERENTE SUPLENTE	ROLAND SCHMID KELLER	C.C. No. 16.772.900

JUNTA DIRECTIVA

Por Acta No. 40 del 28 de septiembre de 2018 de la Asamblea General Extraordinaria, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 30 de octubre de 2018 con el No. 11015 del libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRIMER PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	DAVID ANTONIUS YANG	PAS. No. K2919984G
SEGUNDO PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	NG HAK SEN VINCENT	PAS. No. K1078998Z
TERCER PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	RAFAEL JR DELA CRUZ CONSING	PAS. No. P0706112B
CUARTO PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	ENNO KOLL	PAS. No. C4FL4RGRW
QUINTO PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	STEPHEN GEORGE PARADIES	PAS. No. EC8337071
SEXTO PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	ANDERS KJELDSSEN	PAS. No. 211194337

SUPLENTES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRIMER SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA	LIM PEK SUAT	PAS. E6095285H
SEGUNDO SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA	WAN CHEE FOONG	PAS. K0724578N
TERCER SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA	MARTIN LYNCH O'NEIL	PAS. 561254070
CUARTO SUPLENTE JUNTA	TAN EK LOON TERENCE	PAS. K1296195Z



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 05/09/2022 - 15:01:46
Recibo No. H000009877, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN UATSNhe9J4

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

DIRECTIVA

QUINTO RENGLÓN JUNTA DIRECTIVA CHRISTIAN MARTIN GONZALEZ
SUPLENTE

PAS. P3595570A

SEXTO SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA BART SJOERD WIERSUM

PAS. BE5657L76

REVISORES FISCALES

Por Acta No. 015 del 27 de julio de 2007 de la Asamblea Extraordinaria, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 29 de agosto de 2007 con el No. 3502 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION	T. PROF
REVISOR FISCAL PRINCIPAL FIRMA	ERNST & YOUNG AUDIT LTDA	NIT No. 86.000.889-0	

Por documento privado del 22 de noviembre de 2018 de la Documento Privado, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 27 de noviembre de 2018 con el No. 11092 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION	T. PROF
REVISOR FISCAL	KATERIN FAISURY ARDILA MELO	C.C. No. 1.122.128.084	179214-T

Por documento privado del 01 de febrero de 2022 de la Documento Privado, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 09 de febrero de 2022 con el No. 14943 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION	T. PROF
REVISOR FISCAL SUPLENTE	WENDY LORENA CASAS CRISTANCHO	C.C. No. 1.010.203.311	246857-T

REFORMAS DE ESTATUTOS

Los estatutos de la sociedad han sido reformados así:

DOCUMENTO	INSCRIPCIÓN
*) E.P. No. 261 del 24 de febrero de 1997 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	418 del 18 de marzo de 1997 del libro IX
*) E.P. No. 311 del 05 de marzo de 1997 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	419 del 18 de marzo de 1997 del libro IX
*) E.P. No. 311 del 05 de marzo de 1997 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	419 del 18 de marzo de 1997 del libro IX
*) E.P. No. 311 del 05 de marzo de 1997 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	419 del 18 de marzo de 1997 del libro IX
*) E.P. No. 311 del 05 de marzo de 1997 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	419 del 18 de marzo de 1997 del libro IX
*) E.P. No. 311 del 05 de marzo de 1997 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	419 del 18 de marzo de 1997 del libro IX
*) E.P. No. 1588 del 27 de mayo de 1997 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	476 del 04 de junio de 1997 del libro IX
*) E.P. No. 613 del 04 de mayo de 2000 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	185 del 09 de junio de 2000 del libro IX
*) E.P. No. 613 del 04 de mayo de 2000 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	185 del 09 de junio de 2000 del libro IX



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 05/09/2022 - 15:01:46
Recibo No. H000009877, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN UATSNhe9J4

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

*) D.P. No. S/N. del 13 de marzo de 2001	101 del 09 de abril de 2001 del libro IX
*) Oficio No. S/N. del 25 de mayo de 2001	160 del 06 de junio de 2001 del libro IX
*) D.P. No. S.N. del 03 de marzo de 2003	826 del 06 de marzo de 2003 del libro IX
*) E.P. No. 765 del 12 de junio de 2003 de la Notaría 2 Del Circulo Buenaventura	967 del 01 de julio de 2003 del libro IX
*) D.P. No. S.N. del 10 de mayo de 2004	1334 del 11 de junio de 2004 del libro IX
*) E.P. No. 2.109 del 17 de noviembre de 2004 de la Notaría Segunda Buenaventura	3121 del 05 de febrero de 2007 del libro IX
*) E.P. No. 2.109 del 17 de noviembre de 2004 de la Notaría Segunda Buenaventura	3122 del 05 de febrero de 2007 del libro IX
*) D.P. del 08 de marzo de 2007	3224 del 21 de marzo de 2007 del libro IX
*) D.P. del 26 de marzo de 2007	3298 del 08 de mayo de 2007 del libro IX
*) D.P. del 08 de agosto de 2007	3473 del 16 de agosto de 2007 del libro IX
*) E.P. No. 1737 del 13 de agosto de 2007 de la Notaría Segunda Buenaventura	3479 del 21 de agosto de 2007 del libro IX
*) E.P. No. 1736 del 13 de agosto de 2007 de la Notaría Segunda Buenaventura	3524 del 10 de septiembre de 2007 del libro IX
*) D.P. No. 1880 del 31 de agosto de 2007 de la Notaría Segunda	3525 del 10 de septiembre de 2007 del libro IX
*) E.P. No. 2.680 del 21 de noviembre de 2007 de la Notaría Dieciseis Bogotá	3755 del 12 de diciembre de 2007 del libro IX
*) D.P. del 14 de enero de 2008	3834 del 29 de enero de 2008 del libro IX
*) E.P. No. 921 del 08 de abril de 2008 de la Notaría Treinta Y Cuatro Bogotá	4044 del 08 de mayo de 2008 del libro IX
*) D.P. del 05 de enero de 2009	4538 del 28 de enero de 2009 del libro IX
*) E.P. No. 01314 del 21 de mayo de 2010 de la Actas Junta Asesora Bogotá	305 del 31 de mayo de 2010 del libro IX
*) E.P. No. 00862 del 25 de abril de 2011 de la Notaría Dieciseis Bogotá	260 del 04 de mayo de 2011 del libro IX
*) E.P. No. 690 del 26 de abril de 2012 de la Notaría Dieciseis Bogotá	957 del 02 de mayo de 2012 del libro IX
*) E.P. No. 923 del 25 de mayo de 2012 de la Notaría Dieciseis Bogotá	1040 del 14 de junio de 2012 del libro IX
*) E.P. No. 02464 del 29 de octubre de 2013 de la Notaría Dieciseis Bogotá	656 del 07 de noviembre de 2013 del libro IX
*) E.P. No. 02904 del 26 de diciembre de 2013 de la Notaría Dieciseis Bogotá	879 del 10 de enero de 2014 del libro IX
*) E.P. No. 00677 del 08 de mayo de 2015 de la Notaría Dieciseis Bogotá	363 del 20 de mayo de 2015 del libro IX
*) E.P. No. 1746 del 16 de mayo de 2016 de la Notaría Dieciseis Bogotá	419 del 25 de mayo de 2016 del libro IX
*) D.P. del 28 de diciembre de 2016	869 del 28 de diciembre de 2016 del libro IX
*) E.P. No. 119 del 11 de abril de 2017 de la Notaría Dieciseis Bogotá	1365 del 12 de mayo de 2017 del libro IX
*) E.P. No. 119 del 11 de abril de 2017 de la Notaría Dieciseis Bogotá	1365 del 12 de mayo de 2017 del libro IX
*) Cert. del 05 de septiembre de 2017 de la Notaría Treinta Y Cuatro	1655 del 27 de septiembre de 2017 del libro IX
*) E.P. No. 4943 del 05 de octubre de 2017 de la Notaría Dieciseis Bogotá	1752 del 30 de octubre de 2017 del libro IX
*) Cert. del 02 de agosto de 2019 de la Revisor Fiscal	12180 del 28 de agosto de 2019 del libro IX
*) E.P. No. 965 del 12 de abril de 2021 de la Notaria Dieciseis De Bogota Bogotá	14225 del 23 de abril de 2021 del libro IX
*) E.P. No. 3924 del 25 de octubre de 2021 de la Notaria Dieciseis Del Circulo Bogotá	14678 del 02 de noviembre de 2021 del libro IX

RECURSOS CONTRA LOS ACTOS DE INSCRIPCIÓN



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 05/09/2022 - 15:01:46

Recibo No. H000009877, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN UATSNhE9J4

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y la Ley 962 de 2005, los Actos Administrativos de registro quedan en firme, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos. Para estos efectos, se informa que para la CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA, los sábados **NO** son días hábiles.

Una vez interpuestos los recursos, los Actos Administrativos recurridos quedan en efecto suspensivo, hasta tanto los mismos sean resueltos, conforme lo prevé el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

A la fecha y hora de expedición de este certificado, NO se encuentra en curso ningún recurso.

SITUACIONES DE CONTROL Y GRUPOS EMPRESARIALES

CERTIFICA. Que al libro ix y bajo el nro.3749 del 10 de diciembre de 2007, se inscribió la situación de control. Matriz: Ictsi limited. Subordinada: Sociedad puerto industrial aguadulce S.A. Domicilio: Buenaventura. Actividad: La planeación y la inversión en la construcción y mantenimiento, la administración y la operación de: (i) un puerto de terminales multipropósito y especializado para atender carga general, contenedores, graneles, entre otros. (ii) un complejo industrial dispuesto para la instalación de empresas, plantas industriales, y astilleros, y (iii) de una zona o "ciudadela de apoyo" para proveer servicios al puerto y al parque industrial, entre otras actividades.

CERTIFICA: Que por documento privado inscrito en la cámara de comercio el 24 de enero de 2014, bajo los nros. 545 y 546 del libro vi, se inscribió la situación de control, entre: Ictsi limited, sociedad debidamente constituida y existente de conformidad con las leyes de bermudas (en adelante denominada "ictsi"), psa internacional pte limitada, sociedad debidamente constituida y existente de conformidad con las leyes de singapur, en adelante denominada "psa" y conjuntamente " ictsi" las " sociedades", desde el 30 de octubre de 2013, las sociedades, controlan conjuntamente y de manera indirecta a través de las citadas compañías subordinadas en el exterior, a la sociedad Colombiana sociedad puerto industrial de aguadulce S.A. Por se propietario conjuntamente de mas del 50% de las acciones en circulación y en virtud de ciertos acuerdos entre ellas que les permiten controlar conjuntamente la sociedad puerto industrial de agua dulce s,a,

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal Código CIIU: H5222

Actividad secundaria Código CIIU: H5224

Otras actividades Código CIIU: H5210

ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO, SUCURSALES Y AGENCIAS

A nombre de la persona jurídica, figura(n) matriculado(s) en la CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA el(los) siguiente(s) establecimiento(s) de comercio:



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 05/09/2022 - 15:01:46
Recibo No. H000009877, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN UATSNhE9J4

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO

Nombre: SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A - PENÍNSULA
Matrícula No.: 25264
Fecha de Matrícula: 16 de febrero de 1996
Último año renovado: 2022
Categoría: Establecimiento de Comercio
Dirección : Zfpe sociedad puerto industrial aguadulce s.A. Km 21 700 - No Codificada
Municipio: Buenaventura

SI DESEA OBTENER INFORMACIÓN DETALLADA DE LOS ANTERIORES ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO O DE AQUELLOS MATRICULADOS EN UNA JURISDICCIÓN DIFERENTE A LA DEL PROPIETARIO, DEBERÁ SOLICITAR EL CERTIFICADO DE MATRÍCULA MERCANTIL DEL RESPECTIVO ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO.

LA INFORMACIÓN CORRESPONDIENTE A LOS ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO, AGENCIAS Y SUCURSALES, QUE LA PERSONA JURÍDICA TIENE MATRICULADOS EN OTRAS CÁMARAS DE COMERCIO DEL PAÍS, PODRÁ CONSULTARLA EN WWW.RUES.ORG.CO.

INFORMA - TAMAÑO DE EMPRESA

De conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.13.2.1 del Decreto 1074 de 2015 y la Resolución 2225 de 2019 del DANE el tamaño de la empresa es GRAN EMPRESA.

Lo anterior de acuerdo a la información reportada por el matriculado o inscrito en el formulario RUES:

Ingresos por actividad ordinaria : \$286,068,417,000
Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el periodo - CIIU : H5222.

Este certificado refleja la situación jurídica registral de la sociedad, a la fecha y hora de su expedición.

IMPORTANTE: La firma digital del secretario de la CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA contenida en este certificado electrónico se encuentra emitida por una entidad de certificación abierta autorizada y vigilada por la Superintendencia de Industria y Comercio, de conformidad con las exigencias establecidas en la Ley 527 de 1999 para validez jurídica y probatoria de los documentos electrónicos.

La firma digital no es una firma digitalizada o escaneada, por lo tanto, la firma digital que acompaña este documento la podrá verificar a través de su aplicativo visor de documentos pdf.

La firma mecánica que se muestra a continuación es la representación gráfica de la firma del secretario jurídico (o de quien haga sus veces) de la Cámara de Comercio quien avala este certificado. La firma mecánica no reemplaza la firma digital en los documentos electrónicos.

Al realizar la verificación podrá visualizar (y descargar) una imagen exacta del certificado que fue entregado al usuario en el momento que se realizó la transacción.

*** FINAL DEL CERTIFICADO ***

Mauricio García Arboleda

De: Puerto Aguadulce S.A <aguadulce@puertoaguadulce.com>
Enviado el: miércoles, 21 de septiembre de 2022 1:51 p. m.
Para: Mauricio García Arboleda
Asunto: PODER - Importacol
Datos adjuntos: Poder Importacol SPIA.pdf; CERTIFICADO CAMARA DE COMERCIO SEPTIEMBRE 2022.pdf

Estimados señores

En atención a lo establecido por la Ley 2213 de 2022 y el Decreto 806 del 2020, mediante la presente Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A., a través de su representante legal, les confiere poder especial para la representación de SPIA para los trámites de contestación de demanda y cualquier otro necesario para defender los derechos de mi representada en la demanda instaurada por Importacol.

Adjunto se remite poder, así como el certificado de existencia y representación legal en donde consta la calidad del otorgante y la referencia del buzón de notificaciones judiciales por medio del cual se remite la presente.

Cordialmente,

Miguel Arturo Abisambra
C.C. N° 12.544.217de Santa Marta
Representante Legal”



aguadulce@puertoaguadulce.com

Tel.+57 (2) 3989330

Calle 3 # 1A-07, oficina 403, Edificio 2 Cosmos Pacifico

Buenaventura, Colombia.

www.puertoaguadulce.com

La información contenida en este mensaje y sus anexos es confidencial, privilegiada y protegida por la Ley. Ha sido dirigida a la persona o personas que constan como recipientes. Si usted no es la persona a la cual ha sido dirigido este mensaje, queda usted formalmente notificado de que la retención, difusión, distribución o copia de este mensaje esta estrictamente prohibido. Si usted no es la persona a la cual ha sido dirigido este mensaje notifíquenos inmediatamente y borre el mensaje y sus anexos de su computador. Tenga presente que el email es una manera informal de comunicación, cuya confiabilidad es limitada. Ninguna obligación o aceptación ha sido autorizada o pretendida mediante este mensaje, salvo que así expresamente se lo haya hecho constar. Las comunicaciones formales exigen firmas manuscritas. -- SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A

The information contained in this message and attachment is confidential, it may be privileged and protected from disclosure by law. It is intended for the designated recipient(s) only. If you are not the designated recipient you are hereby notified that retention, dissemination, distribution or copying of this message or any attachment is strictly prohibited. If you are not the intended recipient please notify us immediately and delete it from your computer system. E-mail is an informal means of communication of limited reliability. No agreement or binding signature, express or implied, is authorized or intended by the above message unless expressly stated. Formal communications warrant handwritten signatures -- SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A



Buenaventura, septiembre 16 de 2022
SPIA-G2022-227

Honorable
JUZGADO TERCERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUENAVENTURA
E. S. D.

REF.: Expediente No.: 2022-00032-00

Proceso: Verbal

Demandante: Importacol S.A.S.

Demandado: Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.

Asunto: Contestación demanda

MIGUEL ARTURO ABISAMBRA VALENCIA, mayor de edad, domiciliado en Bogotá D.C., e identificado con cédula de ciudadanía No. 12.544.217, actuando en mi calidad de representante legal de **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. – PUERTO AGUADULCE S.A.** (en adelante “SPIA”), sociedad comercial domiciliada en Buenaventura, e identificada con NIT 835.000.149-8, por medio del presente escrito confiero poder especial a **MAURICIO GARCÍA ARBOLEDA**, domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C., abogado en ejercicio, identificado con la cedula de ciudadanía No. 1.020.730.023 de Bogotá D.C. y tarjeta profesional No. 212.678 del C. S. de la J., para que ejerza la representación judicial de SPIA en defensa de sus intereses en el proceso identificado en la referencia.

En consecuencia, el apoderado cuenta con todas las facultades inherentes al ejercicio del presente poder, incluidas aquellas enunciadas en el artículo 77 del Código General del Proceso, así como todas las que tiendan al buen y fiel cumplimiento de su gestión. El apoderado queda especialmente facultado para conciliar, transigir y allanarse.

En los términos del artículo 5 del Decreto 806 de 2020 y la Ley 2213 de 2022 informo que el correo electrónico inscrito del apoderado de SPIA es mgarcia@garciarboleda.co



MIGUEL ARTURO ABISAMBRA VALENCIA
Representante legal SPIA
C.C. No. 12.544.217 de Bogotá D.C.

Acepto,



MAURICIO GARCÍA ARBOLEDA
C.C. No. 1.020.730.023 de Bogotá D.C.
T.P. No. 212.678 del C. S. de la J.

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 404
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. **1528** DE 2016

(**13 OCT. 2016**)

*"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la
SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."*

EL VICEPRESIDENTE DE GESTIÓN CONTRACTUAL DE LA
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en el numeral 9º del artículo 11 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 la Resolución No. 528 de 10 de marzo de 2015, y

CONSIDERANDO:

1. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1ª de 1991, corresponde a la Superintendencia General de Puertos *"...definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materia tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de usos de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la empresa de Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley."*
2. Que, a su turno, el artículo 27 de la misma Ley 1ª de 1991 al establecer las funciones de la Superintendencia General de Puertos, en su numeral 27.3 dispone *"Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos."*
3. Que en virtud de lo anterior, mediante Resolución 071 del 11 de febrero de 1997, la Superintendencia General de Puertos determinó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos.
4. Que el Decreto 101 de 2000 *"Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones"*, le fueron trasladadas al Ministerio de Transporte las competencias en materia de concesiones portuarias, en su artículo 30 numeral 16 radicó en cabeza de la Comisión de Regulación del Transporte, CRTR la función de Expedir el reglamento que contenga las condiciones técnicas de operación de los puertos públicos colombianos.
5. Que no obstante lo anterior, en la actualidad el único reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos que existe es el establecido mediante la ya citada Resolución 071 del 11 de febrero de 1997 expedida por la Superintendencia General de Puertos, hoy Superintendencia de Puertos y Transporte.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

6. Que el artículo 16 de la precitada resolución establece los documentos y requisitos que deben acreditarse por parte de los titulares de contratos de concesión portuaria para la aprobación de sus Reglamentos Técnicos de Operación, en los siguientes términos:

"ARTICULO 16º. Documentación y requisitos.

1. Las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones, para el uso exclusivo y temporal de playa, bajamar que administren puertos, muelles o embarcaderos, presentarán para aprobación de la Superintendencia General de Puertos y previa autorización del Ministerio del Medio Ambiente y de la Dirección General Marítima en los aspectos de sus competencias, la siguiente documentación.

a. Reglamento de operaciones que contenga como mínimo los siguientes aspectos:

Organización y administración del puerto, terminal, muelle, embarcadero.

Estructura e instalaciones existentes y descripción de las mismas.

Procedimiento para solicitar servicios.

Ayudas a la navegación.

Descripción del canal de acceso, profundidad mínima, promedio, máxima.

Descripción del área de maniobra, ancho, largo, diámetro de giro, profundidad máxima, mínima, promedio.

Peligros a la navegación.

Servicio de pilotaje.

Servicio de remolcador.

Servicios varios a las naves y a la carga.

Instalaciones para el recibo almacenaje de carga, descripción, dimensiones, capacidad.

Normas de seguridad para las naves, para el uso de las instalaciones, muelles, depósitos y para la manipulación de carga."

7. Que mediante Decreto 1800 de junio 26 de 2003 se creó el Instituto Nacional de Concesiones, cuyo objeto es *"planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario"*.

8. Que mediante Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones - INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual dispone expresamente en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del citado Decreto tenga el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, continuarán a favor y cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

9. El 28 de diciembre de 2007 se suscribió Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007 entre el Instituto Nacional de Concesiones - INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A., en adelante EL CONCESIONARIO, cuyo objeto consiste en otorgar una concesión para utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, que se encuentran ubicados en la Bahía Interior de Buenaventura, por el término de treinta (30) años, para la planeación, construcción, establecimiento, administración y operación de un puerto multipropósito de servicio público orientado a la satisfacción de los requerimientos y necesidades del tráfico y el comercio nacional e internacional, a cambio de la contraprestación establecida en la Cláusula Octava del citado contrato.

X

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

10. Que el numeral 15.27 de la cláusula décima quinta del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007 establece la obligación a cargo de EL CONCESIONARIO de "... Mantener vigente y actualizado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria y dar cumplimiento al mismo".
11. Que de conformidad con lo previsto en la cláusula octava del Orosí No. 01 de 2009 al Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007, que incorporó al contrato la cláusula trigésima cuarta -Condiciones Técnicas de Operación al contrato, EL CONCESIONARIO "...presentará ante el Instituto Nacional de Concesiones - INCO¹ para su aprobación el "Reglamento Técnico de Operación Portuaria", basándose para ello en las normas vigentes que regulen la materia...".
12. Que mediante comunicación radicada en la entidad con el No. 2015-409-081264-2 de 9 de diciembre de 2015 el Representante Legal de EL CONCESIONARIO, remitió para análisis y aprobación de la Agencia Nacional de Infraestructura ejemplar de propuesta de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.
13. Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 16 de la Resolución No. 071 de 1997, la Agencia Nacional de Infraestructura remitió la propuesta de Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. a la Dirección General Marítima - DIMAR y a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, para de su competencia.
14. Que mediante oficio radicado en la Agencia Nacional de Infraestructura el 7 de abril de 2016 con el No. 2016-409-027467-2, la Dirección General Marítima - DIMAR indicó que autoriza el nuevo Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación propuesta por EL CONCESIONARIO, requiriendo algunos ajustes en el texto del reglamento, los cuales fueron efectuados por éste.
15. Que en atención a la propuesta de Reglamento Técnico de Operaciones allegado por EL CONCESIONARIO y remitida a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, dicha autoridad remitió al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible el documento en mención, por considerar que no ostenta competencia para pronunciarse sobre el particular.
16. Que mediante oficio radicado en la entidad el 30 de marzo de 2016 con el No. 2016-409-024806-2 el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible fijó la posición oficial del sector ambiente en relación con los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación de los puertos señalando lo siguiente:

"[...]Por el contrario, el sentido del concepto es que la licencia ambiental es la autorización a la cual se refiere el numeral 1 del artículo 16 de la Resolución 71 de 1997 emitida por la Superintendencia General de Puertos; la cual será evaluada de conformidad con las normas ambientales existentes. Así, la información contenida en el RTO al ser de exclusiva competencia del sector de puertos, deberá ser evaluada por dicho sector y no por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.

Entonces, la autorización previa citada en el numeral 1 del artículo 16 de la Resolución 71 de 1997 es la licencia ambiental, otorgada por las autoridades ambientales competentes, pero esta autorización únicamente contendrá y examinará la información que las disposiciones ambientales ordenan, lo cual excluye la valoración de la información contenida en los RTO. Así las cosas, nótese como en el tiempo se presenta en primera instancia la obtención de la licencia ambiental y con posterioridad la elaboración del RTO; siendo pues el instrumento de manejo y control ambiental el requisito previo al cual se refiere numeral 1 del artículo 16 de la Resolución 71 de 1997" (Negrilla fuera del texto)

MA

¹ Hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

17. Que a través de oficios No. 2016-303-019581-1 y 2016-303-021839-1 de 3 de mayo y 8 de junio de 2016 respectivamente, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI solicitó al Ministerio de Transporte la emisión de una directriz en la que se determinara la necesidad de pronunciamiento de parte del sector ambiente en relación con la aprobación de los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación de los puertos, en los siguientes términos:

"(...)

Por lo anteriormente expuesto, de manera comedida se solicita el apoyo y orientación del Ministerio de Transporte como cabeza del sector transporte y formulador de las políticas y regulación en materia del servicio de transporte y su infraestructura, para que a través del Viceministerio de infraestructura y de conformidad con las funciones que le asisten a la luz de lo dispuesto en el Decreto 087 de 2011² se establezca si basados en los conceptos previamente descritos, la ANI podría proseguir con el trámite de aprobación de los Reglamentos Técnicos de Operación-RTO, allegados por: Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. (...)

Lo anterior bajo el entendido que en todo caso los puertos y embarcaderos cuentan con el licenciamiento ambiental respectivo." (Negrilla fuera del texto)

"(...)

En razón a lo expuesto, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI solicita nuevamente la orientación y apoyo del Ministerio de Transporte como cabeza del sector transporte y formulador de las políticas y regulación en materia del servicio de transporte y su infraestructura, para que se emita una directriz que determine si la ANI puede proferir los actos administrativos pertinentes respecto a los Reglamentos Técnicos de Operación RTO a la fecha pendientes de aprobación, recogiendo la posición del sector ambiente de no requerir la previa autorización de éste y en todo caso bajo el entendido que en todo caso los puertos y embarcaderos cuentan con el licenciamiento ambiental respectivo." (Negrilla fuera del texto)

18. Que por medio de oficio MT No. 201656/3345241 radicado en la ANI el 10 de agosto de 2016 con el No. 2016-409-069317-2 el Ministerio de Transporte emitió la directriz solicitada en los términos a continuación transcritos:

"El Decreto 2041 de octubre 15 de 2014, en cuanto a la consulta en cuestión, establece en materia de licencias ambientales el siguiente contenido:

Artículo 5º. La licencia ambiental frente a otras licencias: La obtención de la licencia ambiental es condición previa para el ejercicio de los derechos que surjan de los permisos, autorizaciones, concesiones, contratos y licencias que expidan otras autoridades diferentes a las ambientales.

La licencia ambiental es prerequisite para el otorgamiento de concesiones portuarias, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1º del artículo 52 de la Ley 99 de 1993.

Así mismo, la modificación de la licencia ambiental es condición previa para el ejercicio de los derechos derivadas de modificaciones de permisos, autorizaciones, concesiones, contratos, títulos y licencias expedidas por otras autoridades diferentes a las ambientales siempre y cuando éstas cambios varíen los términos, condiciones u obligaciones contenidos en la licencia ambiental." (Subrayado fuera de texto)

Como se observa en el texto subrayado, permite el ejercicio de los derechos otorgados en los contratos y, al ser un prerequisite para el otorgamiento de los portuarios, consecuentemente evita la operación que se deriva de éste.

XW

² Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

En este orden de ideas, la competencia para aprobar los reglamentos de condiciones técnicas de operación portuaria recae en la Agencia Nacional de Infraestructura como la entidad encargada de otorgar y administrar los contratos de concesiones portuarias, previo el cumplimiento de todos los requisitos contemplados en la normatividad vigente en esta materia, sin la necesidad de consultar nuevamente a la autoridad ambiental una vez haya sido otorgada la licencia ambiental del proyecto de concesión portuaria." (Negrilla fuera del texto)

19. Que mediante oficio ANI No. 2016-303-029933-1 del 26 de septiembre de 2016, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario remitió a la Superintendencia de Puertos y Transporte el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aportado por EL CONCESIONARIO para sus comentarios en relación con el texto remitido.

20. Que a través de oficio SPT No. 20166101018451 del 7 de octubre de 2016 la Superintendencia de Puertos y Transporte presentó sus comentarios y observaciones en relación con Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación remitido por EL CONCESIONARIO, los cuales fueron enviadas a éste para que efectuara los ajustes correspondientes en el texto del reglamento.

21. Que en atención a los comentarios y observaciones presentadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante comunicación radicada en la entidad el 10 de octubre de 2016 con el No. 2016-409-091459-2 EL CONCESIONARIO presentó Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación ajustado.

22. Que en virtud de lo anterior, mediante memorando No. 2016-303-012616-3 del 12 de octubre de 2016, la Gerente del Grupo Interno de Trabajo Férreo y Portuario emitió concepto técnico respecto del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación presentado por EL CONCESIONARIO, concluyendo:

"De acuerdo a la verificación al contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, basada en las recomendaciones y observaciones realizadas por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Dirección General Marítima, conforme a la Resolución 071 de 1997, se emite Concepto Técnico Favorable."

23. Que tratándose de un documento de orden eminentemente técnico y operativo, corresponde al Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Férreos y Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en ejercicio de sus funciones establecidas en los numerales 3 y 16 de la Resolución No. 528 de 10 de marzo de 2015³, efectuar la evaluación y verificación del reglamento de condiciones técnicas de operación presentado por el concesionario y constatar que el mismo se ajuste a la reglamentación especial vigente, en este caso a las disposiciones establecidas en la Resolución No. 071 de del 11 de febrero de 1997 de la Superintendencia General de Puertos.

24. Que teniendo en cuenta que se ha efectuado la verificación y estudio técnico pertinente al reglamento de condiciones técnicas de operación presentado por la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. y se ha certificado que el mismo se ajusta a los reglamentos técnicos y operativos vigentes, se debe proceder a su aprobación.

³ Resolución No. 528 de 2015, "Por la cual se adopta en Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones". Vicepresidencia de Gestión Contractual - Gerente de Proyectos Férreos y Portuarios. Funciones Esenciales. "(...) 3. Evaluar, controlar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo portuario, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. 16 Verificar y controlar la aplicación por parte de los concesionarios de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes correspondientes a la operación de las concesiones del modo portuario."

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO.- Aprobar el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. en virtud del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 1997, cuyo texto se anexa a la presente Resolución, haciendo parte fundamental e integral de la misma.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A., deberá fijar la presente Resolución y el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria que se aprueba, en un lugar visible al público y en los medios de divulgación que ésta considere pertinente a fin de garantizar la publicidad del mismo y para permitir su fácil consulta a todas las personas que desarrollen actividades portuarias en sus instalaciones.

ARTÍCULO TERCERO.- Notifíquese la presente Resolución a la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A., por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO CUARTO.- Comuníquese la presente Resolución, a la Superintendencia de Puertos y Transportes, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, y la Dirección General Marítima - DIMAR, para lo de sus competencias.

ARTÍCULO QUINTO.- La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición y contra la misma no procede recurso alguno en vía gubernativa por tratarse de un acto administrativo de trámite.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 12 de octubre de 2016


ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó: Diego José Monroy Núñez - Abogado GAL 1 VI

Miguel Alexei Landinez Santos - Supervisor Técnico GTFyP VGC

Revisó: Dina Rafaela Sierra Rochels - Gerente GIT Férreo y Portuario VGC

José Román Pacheco Gallego - Gerente Asesoría Legal 1 VI

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

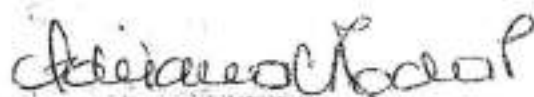
En la ciudad de Bogotá, D.C., a los 14 días del mes de Octubre de 2016
Miguel Antonio Abisambra Valencia

Rep Legal

12'544.217

13 octubre 2016





"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

CONSIDERACIONES GENERALES

Las disposiciones contenidas en el presente Reglamento están acordes con la Ley 1 de 1991 y basadas en la Resolución No. 0071 del 11 de Febrero de 1997 emanada de la Superintendencia General de Puertos, en especial en el Artículo 16 literal a. sobre el Contenido Mínimo del Reglamento de Operaciones, las cuales constituyen parte integrante del presente Reglamento.

Es responsabilidad de la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. (a la cual será referida en adelante en este documento como "el Terminal") mantener actualizados y vigentes todos los manuales, reglamentos, normas, planes, etc. de manejo interno del terminal y a los cuales se hace referencia en el presente Reglamento. A su vez debe asegurar que los documentos mencionados previamente se sigan en todas las labores que se desarrollen dentro de la Instalación Portuaria, así como las órdenes e instrucciones que para tales efectos sean dadas por el Terminal. De igual manera, es responsabilidad del Terminal hacer cumplir todas las Normas Nacionales e Internacionales referentes a la operación del terminal en cuanto a Seguridad, Salubridad, Medio Ambiente y Operación. Adicionalmente, EL TERMINAL debe notificar a todos los usuarios del mismo cada vez que se produzca un cambio en alguno de ellos.

Por medio de este documento se establecen las normas básicas que la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. establece para operar su Terminal de contenedores, graneles sólidos, carbón y carga general suelta, de forma segura y eficiente, teniendo como base las normas y los más altos estándares de operación marítima y portuaria internacional, así como también las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano.

Adicionalmente, este Reglamento tiene como objetivo:

1. Facilitar la vigilancia sobre las operaciones realizadas en instalaciones del TERMINAL, y sus usuarios.
2. Tomar todas las medidas necesarias para garantizar operaciones seguras y cumplir con las regulaciones de seguridad para EL TERMINAL.
3. Garantizar la operación del TERMINAL durante 24 horas, todos los días del año.
4. Propiciar la eficiencia en las operaciones y en el uso de las instalaciones portuarias en EL TERMINAL.
5. Efectuar y facilitar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias del TERMINAL.
6. Garantizar el cumplimiento de las disposiciones emitidas por las autoridades nacionales y las normas de los Convenios Internacionales ratificados por Colombia.

DEFINICIONES

Actividad Portuaria: se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarios.

1528

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Agencias de Aduana: son las personas jurídicas autorizadas por la Dirección de impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN para ejercer el agenciamiento aduanero, actividad auxiliar de la función pública aduanera de la naturaleza mercantil y de servicio, orientada a garantizar que los usuarios de comercio exterior que utilicen sus servicios cumplan con las normas legales existentes en materia de importación, exportación y tránsito aduanero y cualquier operación o procedimiento aduanero inherente a dichas actividades (Dec. 2832/08 art 12).

Agente de Aduanas: persona natural o jurídica que realiza actuaciones de intermediación aduanera.

Agente Marítimo: es la persona natural o jurídica, que representa en tierra al Armador para todos los efectos relacionados con la nave.

ANLA: Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.

Armador: es la persona natural o jurídica que, sea o no propietario de la nave, la apareja, pertrecha y opera a su propio nombre y por cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

Autoridad Aduanera: es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, Unidad Administrativa especial de carácter técnico adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que asume las funciones de estadística y doctrina respecto a los impuestos territoriales y tiene las funciones de control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario de importación y exportación de bienes y servicios.

Autoridad Ambiental: es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) o en el ámbito local de Buenaventura la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, quien es la entidad reguladora de los aspectos ambientales a nivel local.

Autoridad Marítima: es la entidad que a nombre del Estado ejecuta la política del Gobierno en materia marítima; autoriza, dirige, coordina, controla y vigila el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales de su jurisdicción y determina los requisitos para inscribir, otorgar y renovar las licencias de las personas naturales y jurídicas dedicadas a ella. Actualmente está constituida por la Dirección General Marítima y sus Capitanías de Puerto.

Autoridad Portuaria: son autoridades portuarias en el ámbito de sus respectivas competencias: el Ministerio de Transporte en lo relacionado con las políticas y reglamentación del sector, la Superintendencia de Puertos y Transporte en lo relacionado con la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio y la Comisión de Regulación del Transporte en lo relacionado con la regulación del sector.

Autoridad Sanitaria: entidad encargada de la vigilancia, control y Cumplimiento de las normas relacionadas con los aspectos sanitarios, ejercida por el ministerio de salud y sus diferentes dependencias tales como el comité de sanidad portuaria, INVIMA y la participación de Instituto Colombiano Agropecuario ICA.

Buque o Nave: toda construcción principal e independiente, idónea para la navegación y dedicada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión, a las cuales se refiere los artículos 1432 y 1433 del Código de Comercio.

15241

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Capitanía del Puerto: Autoridad Marítima local, que ejecuta las políticas adoptadas por la Autoridad Marítima Nacional en su jurisdicción.

Carga: son los bienes o mercaderías que se movilizan utilizando diferentes medios de transporte según su naturaleza, presentación, condición y empaque.

Carga en contenedor: son las mercancías que independientemente de su condición de empaque han sido dispuestas en una unidad de dimensiones convencionales o normalizadas, para ser manipuladas mecánicamente en un solo movimiento.

Cargues o Descargues directos: modalidad de una operación de cargue o descargue cuyas mercancías requieren la evacuación o cargue inmediato del terminal sin almacenamiento o pre-estiba previa.

Carga General Suelta: es toda carga que está embalada en cualquier forma. Se considera carga general a aquellos bultos individualizados, cada uno con una marca y peso que se cargan y descargan con las grúas de muelle o de las naves y que para efectos prácticos se clasifican en: empacadas (ensacadas y envasadas), semigraneles (troncos, perfiles siderúrgicos, rollos, bobinas, etc.), piezas (maquinaria, automóviles, estructuras metálicas y pesada (en algunos casos no se pueden manipular con las grúas normales de muelle)

Carga de trasbordo: carga manifestada como tal, procedente de países extranjeros, para otros países o puertos nacionales, transportada por vía marítima o fluvial.

Carga peligrosa: es aquella que por sus características especiales entraña peligro para las personas, naves, instalaciones del puerto o al medio ambiente, clasificadas como tal por la OMI – Organización Marítima Internacional.

Código IMDG: Código Internacional para el Manejo de Cargas Peligrosas.

Código PBIP: Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias.

CONPES: Consejo Nacional de Política Económica y Social.

Consignatario: persona referenciada en el conocimiento de embarque, guía de cabotaje o de contratos de transporte, o cartas de porte.

Contratista: persona natural o jurídica dedicada a la prestación de servicios.

Control y vigilancia: es la acción de aquella autoridad que tiene la facultad de ejercer vigilancia y control sobre las personas naturales o jurídicas que ejecuten o cumplan actividades portuarias.

Instituto Colombiano Agropecuario (ICA): es el ente regulador de sanidad de los productos agrícolas, promoviendo la asistencia técnica.

Libre plática: autorización que da la Autoridad Marítima para el inicio de operaciones de un buque o nave en un puerto.

Naves de línea Ocasional: las que prestan un servicio de transporte en tráficos irregulares o en forma discontinua.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Naves de línea regular: las que prestan un servicio público en tráficos regulares, en forma continua, de acuerdo con rutas e itinerarios fijados y preestablecidos.

Obligación aduanera en la importación: nace por la introducción de mercancías extranjeras del territorio nacional. Comprende la presentación de la declaración de importación, el pago de los tributos aduaneros y de las sanciones a que haya lugar, así como la obligación de conservar los documentos que soportan la operación, atender las solicitudes de información y pruebas, y en general, cumplir con las exigencias, requisitos y condiciones establecidos en las normas correspondientes.

OMI (IMO en inglés): Organización Marítima Internacional

Operador Portuario: es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porte de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería. (Art. 5.9 de la ley 1ª de 1991). El operador Portuario debe registrarse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte para la prestación de los servicios considerados en la ley como actividad portuaria.

Puerto: es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales e acceso, instalaciones de servicios que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera del río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial.

Piloto práctico: Es la persona experta en el conocimiento de las condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas de la jurisdicción de una capitania de puerto marítima o fluvial específica, de la reglamentación internacional para prevenir abordajes, de las ayudas a la navegación circundantes y capacitada para atender las consultas de los capitanes de los buques, atender el entrenamiento de los aspirantes a piloto práctico y de los pilotos prácticos por cambio de categoría y/o de jurisdicción, el cual debe estar acreditado con la licencia que expide la Autoridad Marítima Nacional, en la categoría correspondiente.

Responsables de las obligaciones aduaneras: serán responsables de las obligaciones aduaneras, el importador, el exportador, el propietario, el poseedor o el tenedor de la mercancía, así mismo, serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario, intermediario y el declarante.

Para efectos aduaneros, la Nación estará representada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

Reestiba: es aquella operación de carga que durante la misma recalada de la motunave genere un movimiento de reacomodación de la misma Buque/tierra/Buque o Buque/Buque.

Servicios Portuarios: para efectos de este reglamento entiéndase como servicios portuarios los derivados de la definición dada para actividad portuaria.

Sociedad Portuaria: son sociedades anónimas constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue de almacenamiento en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria. (Art.5.20 ley 1ª de 1991)

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

TEUs: es la unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores, equivalente a un contenedor de 20 pies (20').

Terminal: área integrada por las instalaciones portuarias, zonas accesorias y adyacentes dadas en concesión a la Sociedad Puerto Industrial Agua Dulce S.A. y estipuladas en el contrato de concesión No. 010 del 28 de Diciembre de 2007 y sus modificaciones.

Usería: Se entiende por Usería de un Operador Portuario, o compañía de servicios Marítimos toda actividad realizada a los servicios de la nave necesarios para el viaje, por ejemplo, aprovisionamiento de víveres, combustible, mantenimiento, recepción de aguas oleosas o de lastre etc.

Usuarios: son los armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, sociedades de intermediación aduanera, autoridades de policía, transportadores, operadores portuarios, operadores turísticos, contratistas y en general todas las personas que utilizan las instalaciones portuarias o reciben servicios del Terminal

Zona de fondeo: área autorizada por la Autoridad Marítima dentro de la Bahía de Buenaventura para el fondeo de Buques.

CAPITULO I – ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO

Artículo 1. La compañía

La Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. – SPIA S.A. – fue constituida en Buenaventura, Colombia, mediante Escritura Pública número 184 de fecha 12 de Febrero de 1996 de la notaría 2ª de esa ciudad, inscrita en la Cámara de Comercio de esa ciudad el 16 de Febrero del mismo año, bajo el número 69 del libro IX.

Con la Resolución 382 de Junio 22 de 2007 se le otorgó a SPIA S.A. propietaria y operadora del TERMINAL una Concesión Portuaria sobre una zona de uso público.

Mediante el Contrato de Concesión No. 010 del 28 de diciembre de 2007 suscrito con el Instituto Nacional de Concesiones – INCO (actualmente ANI) –, SPIA S.A. adquirió el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las Playas, Terrenos de Bajamar y Aguas Accesorias y de maniobra, descritos en la cláusula segunda del contrato.

El Terminal, será de Servicio Público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicios portuarios a cargas en contenedores, carga general suelta, carbón y graneles secos.

Así mismo, EL TERMINAL cumple con sus obligaciones legales y societarias, con una organización administrativa propia de este tipo de negocio.

La planeación, Programación y Control Operativo del Terminal, está a cargo de la Gerencia de Operaciones del TERMINAL, con los funcionarios asignados a las diferentes actividades, de tal manera que se garantice la solución de las dificultades que se presenten durante el desarrollo de las operaciones.

Por otra parte, para efectos operativos, la administración del TERMINAL ha decidido especializar la operación del Terminal, separando la misma en dos zonas o Sub-Terminales especializados de la siguiente manera:

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

- Zona 1 o Terminal de Graneles sólidos, Carbón y Carga General: Área para operación de Graneles secos y carga general suelta
- Zona 2 o Terminal de Contenedores. Área para la operación de contenedores, carga general suelta y cargas especiales.

Para los efectos de dicha operación y con el objeto de buscar la mayor eficiencia en ella, SPIA S.A. ha formalizado un contrato de operación con BOSCOAL OPERADORES PORTUARIOS S.A.S. para que esta compañía, especializada en el manejo de graneles sólidos, carbón y carga general suelta, lleve a cabo la operación de la Zona 1 del Terminal. La Zona 2 del mismo será operada directamente por SPIA S.A..

Artículo 2. Principales funciones del TERMINAL

Las siguientes son las principales funciones del TERMINAL, como Administrador y Beneficiario de la concesión:

- a) Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura y la superestructura portuaria y la línea de atraque.
- b) Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada.
- c) Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que soliciten los usuarios dentro de la instalación portuaria, dentro de la línea de negocios del Terminal.
- d) Comercializar y promocionar a todo nivel los servicios que presta el Terminal.
- e) Definir las políticas de calidad administrativa, operativa, técnica y comercial del Terminal.
- f) Inspeccionar, cuando las condiciones lo ameriten, la carga y establecer el estado en que se encuentre antes de ser desembarcada y/o embarcada o después de estar estibada a bordo, cuando le sea solicitado ese servicio.
- g) Generar condiciones de seguridad para las operaciones y actividades del Terminal.
- h) Prestar un servicio público, eficiente y seguro.
- i) Maximizar la adecuada utilización del espacio en el Terminal.
- j) Presentar los informes que requiera la Superintendencia de Puertos y Transporte dentro de los términos de la ley.
- k) Invertir en el mejoramiento de la infraestructura portuaria con el propósito de dar facilidades a los usuarios y mejorar la eficiencia del Terminal.
- l) Operar el Terminal dentro de los más altos estándares de operación internacional.
- m) Publicar y actualizar las tarifas que ordena la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Artículo 3. Habilitación del puerto

El Terminal está habilitado por las autoridades competentes para llevar a cabo operaciones de comercio exterior y es obligación del TERMINAL mantener vigente dicha habilitación.

Artículo 4. Requisitos generales para la utilización del Terminal

Ingreso al Terminal. Toda persona natural o jurídica que vaya a llevar a cabo alguna actividad o a visitar por algún motivo las instalaciones del TERMINAL deberá cumplir con los requisitos de seguridad industrial, administrativos, técnicos y operativos establecidos por el Terminal. Así mismo debe cumplir con las normas y reglamentos vigentes señalados por las diversas autoridades que tengan injerencia en la normatividad del Terminal y sus operaciones y con lo establecido en este Reglamento. Igualmente, con los Convenios Marítimos, Portuarios y demás normatividad de carácter internacional debidamente ratificadas por la Nación.

1928

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Conocimiento de las normas. Al ingresar y hacer uso de las instalaciones o servicios del TERMINAL, el Armador, el Capitán del buque o su tripulación, sus Agentes Marítimos, los Operadores Portuarios, los usuarios y en general toda persona o entidad que ingrese al Terminal, manifiestan el conocimiento y aceptación de los términos y condiciones estipulados en el presente Reglamento.

Embarque/ Desembarque de Mercancías por personas. Ninguna persona natural o jurídica podrá desembarcar o embarcar por el muelle o cualquier otro sitio del Terminal, mercancías, provisiones, materiales sólidos o líquidos, equipajes o elementos de uso personal o de cualquier otra naturaleza sin el cumplimiento previo de los requisitos exigidos por las autoridades competentes y EL TERMINAL.

Normatividad vigente. El cumplimiento de las normas establecidas en el presente Reglamento, no eximen a los usuarios o a sus representantes del cumplimiento de disposiciones expedidas por la Dirección General Marítima (DIMAR), Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas (DIAN), las diferentes Autoridades de Policía, el INVIMA, el ICA, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y demás autoridades con funciones específicas en las actividades portuarias y de comercio exterior expedidas conforme a la ley o por el EL TERMINAL.

Artículo 5. Relaciones con los usuarios

- Las relaciones entre EL TERMINAL y los usuarios, las autoridades y asociados estarán a cargo del Gerente General de la Sociedad o de quien el delegue.
- Todo usuario para acceder y realizar actividades en la Instalación Portuaria debe estar previa y plenamente identificado y registrado.
- La presentación de la solicitud de registro ante EL TERMINAL es una manifestación clara y expresa que el solicitante autoriza el tratamiento de la información registrada.
- El intercambio de información necesario para el desarrollo de las operaciones se hace a través de comunicaciones escritas, atención personalizada, correos electrónicos y atención telefónica, procurando procesos ágiles y confiables que permitan el acceso, control, seguridad y conservación de los datos.
- La información suministrada por los usuarios al Terminal, al igual que la información que el Terminal suministra a los usuarios (a excepción de aquella publicada), tiene el carácter de información confidencial y será reservada para el uso exclusivo para el que fue solicitada de acuerdo con las leyes y de conformidad con las políticas y normas vigentes sobre seguridad de la información.

Artículo 6. Aspectos generales de coordinación con usuarios

En las instalaciones del TERMINAL deberá estar siempre presente un representante de las empresas que presten servicios portuarios en el Terminal. Esta persona deberá tener la suficiente autoridad para coordinar, supervisar y tomar decisiones sobre las ocurrencias que se presenten durante el desarrollo de las operaciones. Por último, el Terminal coordinará con los usuarios registrados ante él, la prestación de sus correspondientes servicios.

CAPÍTULO II – ESTRUCTURA E INSTALACIONES EXISTENTES

Condición de Zona Franca. De acuerdo con la legislación aduanera colombiana, el Terminal es un proyecto de alto impacto económico y social para el país lo cual llevo a sus promotores a tramitar con el gobierno nacional su acreditación como Zona franca Permanente Especial (ZFPE). Esta condición fue otorgada al Terminal con resolución DIAN 4744 de Junio 27 de 2012

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Ubicación. El Terminal marítimo está localizado en la Bahía de Buenaventura en la península de Aguadulce.

Acceso Terrestre. El Terminal tiene como acceso terrestre una vía de 20.7 kilómetros, que comienza en el kilómetro 16 de la vía Buenaventura – Buga o Alejandro Cabal Pombo (en el lugar conocido como "El gallinero").

Acceso Marítimo. El acceso marítimo se hace a través del canal público de la Bahía de Buenaventura, descrito en detalle más adelante.

Zonas de Trabajo. El Terminal se encuentra dividido en dos zonas de operación definidas así:

1. **Zona 1:** El área del Terminal dedicada a graneles cuenta con una extensión de 10 hectáreas y se compone de:

- a. **Muelle:** En su fase inicial, el muelle cuenta con 250 metros de longitud, dividido en dos secciones. La primera, de 210 metros de largo por 32 metros de ancho y la segunda, de 40 metros de largo por 40 metros de ancho. Está conectado al continente a través de una pasarela de 182 metros de largo por 13,5 metros de ancho. La línea de atraque tiene una profundidad de 14,5 metros.
- b. **Estructuras:** Silos metálicos, bodegas para almacenamiento de graneles, patios para el almacenamiento de carbón y coque. Esta zona cuenta con Planta de Tratamiento de Aguas, garitas de entrada, oficinas, vías internas y básculas de pesaje camiónero.
- c. **Equipo:** El equipo de cargue y descargue será mecanizado con especificaciones técnicas adecuadas para los buques que operará, los cuales cumplen las normas técnicas y ambientales que sobre el tema contempla la legislación colombiana.

2. **Zona 2:** Para el área del Terminal dedicada a contenedores y carga general suelta, se cuenta en principio con un espacio en el cual se atenderán operaciones de contenedores, tanto de comercio exterior colombiano, como de transbordo y tránsito internacional, y se compone de:

- a. **Muelle:** En su fase inicial, esta zona cuenta con un muelle de 600 metros de largo por 45,6 metros de ancho, con una profundidad inicial de 14,5 metros. Este muelle está conectado con los patios de contenedores del Terminal por una pasarela de 180 metros de largo y 15 metros de ancho.
Muelle tipo abierto, loza de concreto reforzado sobre pilotes de acero, con una resistencia de 3.5 ton/mt²; bitas cada 15 metros con una capacidad de 200 toneladas.
- b. **Patios:** Los patios permiten el almacenamiento de contenedores secos (tanto llenos como vacíos), refrigerados, especiales y cargas extra-dimensionadas.

Área de patio para contenedores llenos:

Área: 10.3 Hectáreas.

Posiciones uno de alto: 1,812 TEUS.

Capacidad anual 550.000 TEUS.

Refrigerados 20': 96 TEUS (ground slots)

Refrigerados 40': 180 Units (Ground slots).

Tomas para contenedores refrigerados: 648

15201
"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Área de patios para contenedores vacíos:

Área: 2.45 hectáreas.

Posiciones uno de alto: 577 Teus.

- c. Bodegas: El Terminal posee una bodega con aleros para llevar a cabo labores de consolidación y desconsolidación de carga.

Dimensión Bodega Interna (CFS)

Longitud: 157.5 metros

Ancho: 45 metros

Altura libre: 9 metros

Altura centro: 12.8 metros

Área: 7087.5 metros²

Alero: 18 metros

Altura alero externa 11.23 metros

Capacidad anual: tres millones quinientos mil de sacos.

- d. Zona de inspección: Existe una zona única de inspección destinada a las necesidades de las autoridades, dotada de acuerdo con los requisitos exigibles según la naturaleza de la carga y del tipo de operación, importación, exportación o tránsito y de acuerdo con el ZUI aprobado por la Comisión Intersectorial conformada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la DIAN. A su vez el Terminal cuenta con equipos de inspección no intrusiva para contenedores, pallets, carga general de acuerdo como lo dispuso el Decreto 2155 de 2014.

Zona Única de Inspecciones (ZUI):

Longitud: 93.75 metros

Ancho: 29 metros

Área: 2.700 metros cuadrados.

Bahías de inspección: 16 incluye dos para carga refrigerada.

- e. Otras zonas: Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR), talleres de equipos, puertas de acceso y salida del Terminal e instalaciones administrativas.

CAPITULO III – ÁREAS DE NAVEGACIÓN

Artículo 7. Canal de acceso marítimo y zona de maniobra

Cartas de navegación. El canal de acceso y el área de fondeo y maniobras están descritos en las cartas de navegación COL153 Bahía de Buenaventura y COL730 Puerto de Buenaventura del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH de DIMAR.

Acceso marítimo. Se hace a través del canal público de la bahía de Buenaventura el cual tiene una profundidad mínima garantizada de -13.5 m desde la Boya de Mar hasta el par de boyas número 9 y 10 con un ancho disponible de 200 m. Desde este punto hasta la altura del Muelle de Señalización Marítima la profundidad disminuye hasta la cota -12.5 m. El canal desde Punta Soldado hasta la Sociedad Portuaria de Buenaventura tiene un ancho de 160 m.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Canal de Acceso al Terminal.

Se encuentra señalizado por las boyas descritas a continuación:

NOMBRE	COLOR	Coordenadas Geográficas WGS-84	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)
Boya lateral No. 43	Verde	03°53'46,020"	77°05'06,230"
Boya lateral No. 44	Roja	03°53'53,380"	77°04'59,090"
Boya lateral No. 45	Verde	03°53'59,270"	77°05'10,440"
Boya lateral No. 47	Verde	03°54'23,750"	77°05'36,930"
Boya lateral No. 48	Roja	03°54'27,177"	77°05'33,856"

Boyas de elastómero de alta visibilidad modelo de 2,35m de diámetro y 3,5m de altura focal, con flotador fabricado con el interior de espuma de polietileno de célula cerrada y recubierto con poliuretano elastómero de gran resistencia a impactos; con castillete hexagonal de acero inoxidable de 3m de altura.

Incluye:

Numeración identificativa para la boya.

Sistema Pararrayos.

Reflector de radar pasivo: 10,2m2

Marca de tope: cónica color rojo o cilíndrica color verde dependiendo su ubicación babor o estribor.

Soporte para baliza autoalimentada

Asas de izado

Baliza autoalimentada de Led.

Fuente luminosa compuesta por diodos Led de alta potencia y lentes acrílicas de gran precisión estabilizadas contra los rayos UV.

Divergencia vertical: 12°

Sistema de alimentación equipado con:

4 módulos solares de 7,5w

1 batería gelificada de 32 Ah

Característica de destello: Fl 3s

Alcance: hasta 7m.n.

Incluye módulo de monitorización y telecontrol MFGPS+MFSAT

Responsabilidad. Este canal es público y está bajo la responsabilidad de la nación. Las profundidades correspondientes serán las certificadas por DIMAR en su momento, a través de la Capitanía de Puerto. La Autoridad Marítima, en su ámbito de competencia, verificará que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como las demás que establezcan los Tratados Internacionales ratificados en Colombia.

DIMAR es responsable por mantener actualizadas y divulgar las cartas de navegación, la señalización del canal público y de la zona de maniobra.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Modificaciones. Cuando se ejecuten obras que modifiquen el Canal de Acceso, la zona de maniobra, su configuración, profundidad, capacidad y características, DIMAR debe informar a los terminales y a la comunidad portuaria de dichos cambios.

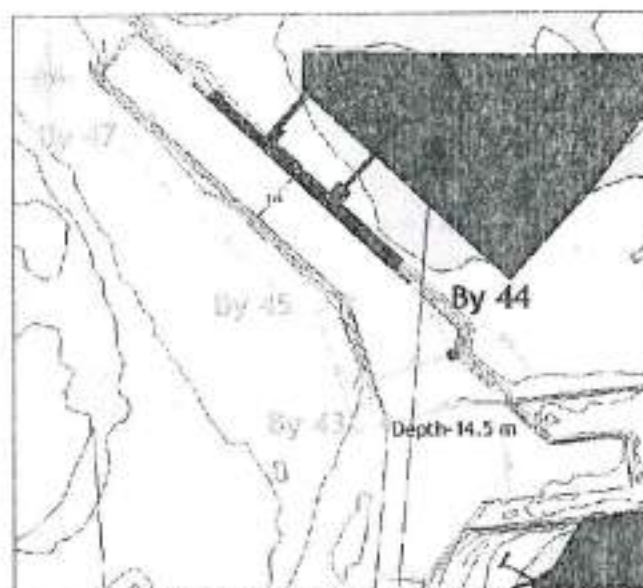
La Zona de Maniobra y claboga en el puerto (correspondientes a la zona pública) y la zona de acceso hasta EL TERMINAL están dragadas hasta la cota -14.5 m. El ancho disponible del canal en la zona frente a la Terminal, es de 176 metros con una profundidad de 14.5 metros.

Maniobras de acceso, Atraque y Zarpe

Las maniobras de acceso en la zona de puerto comienzan a la altura de la Boya 41 y la boya que demarca la entrada al estero San Antonio, a su vez en esta área se inicia la asistencia por parte de los remolcadores.

Para el atraque del buque existen dos opciones, entrando directo atracando estribor al muelle o entrando con reviro en la dársena de maniobra y atraque babor al muelle.

1. En la maniobra directa, una vez los remolcadores se hacen firmes en la aleta y amura de babor, el buque se dirige moderando la velocidad hacia el atraque realizando un giro a babor para ingresar en la dársena de atraque controlado y manteniendo el costado a distancia del muelle u otros buques atracados. Los remolcadores ayudan a controlar el buque durante el tránsito y aproximarlos a las defensas en la fase final.
2. En la Maniobra con reviro (atraque babor al muelle) los remolcadores se conectan poco antes de alcanzar la dársena de reviro con el buque moderando la velocidad. Se llega a baja velocidad, prácticamente parado, al centro de la dársena de maniobra donde se revira por estribor, entre la boya amarilla y la boya 43, con ayuda de los remolcadores y los medios disponibles. Un vez queda paralelo al muelle de SPIA, con la proa hacia el SE, continúa el tránsito hacia el atraque navegando con máquina atrás controlado por los remolcadores



Configuración actual. Dársena de maniobra y reviro

La maniobra de zarpe se inicia en el buque atracado en la terminal y se extienden hasta la boya de San Antonio e igualmente existen dos opciones.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

1. La Maniobra directa (atraque babor al muelle) con el buque paralelo al muelle con la proa hacia el SE y a distancia de muelles y costados de los buques atracados, se arranca la máquina mínima avante para dirigirse hacia la dársena. El paso hasta la zona de maniobra se realiza manteniendo distancia a los buques atracados o al muelle. Se comienza a girar a estribor para enfilar el centro del canal con ayuda de los remolcadores y hélices de maniobra.
2. Las Maniobras con reviro (atraque estribor al muelle) al iniciar la maniobra con el buque atracado estribor al muelle, proa adentro, una vez separado de las defensas y a distancia del costado de los buques atracados o muelle, se inicia la navegación atrás controlado con los remolcadores y los medios auxiliares disponibles (hélices de maniobra) hasta alcanzar el centro de la dársena para iniciar el reviro a babor con remolcadores, aproximadamente con la proa a la altura de la boya 43. Se para la caída atrás al tiempo que arranca la máquina avante para ir girando y cogiendo velocidad avante para enfilar el centro del Canal de Acceso. Los remolcadores se desconectan una vez enfilar el Canal de Acceso y el buque va ganando control.

Artículo 8. Ayudas a la navegación

El control del tráfico marítimo en las aguas jurisdiccionales y en los puertos nacionales es competencia de DIMAR, conforme a lo establecido en las normas que sobre la materia rigen, en especial lo contenido en la Ley 658 de 2001, en coordinación con la Armada Nacional y el Ministerio de Transporte.

En caso de requerirse señalización especial en zonas de agua bajo responsabilidad del Terminal, estas solamente podrán ser colocadas con permiso previo de DIMAR y de acuerdo con sus instrucciones y a costo del Terminal.

DIMAR sigue las normas y directrices establecidas por la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM).

Artículo 9. Peligros a la navegación

Los Peligros a la Navegación serán informados y controlados por la autoridad marítima colombiana, DIMAR.

Sin embargo, en caso de siniestro, EL TERMINAL tiene la obligación de informar de inmediato el hecho a la Superintendencia General de Puertos y a la Dirección General Marítima indicando la posición geográfica exacta donde ocurrió el siniestro.

Artículo 10. Mantenimiento de la profundidad en el Terminal

EL TERMINAL tiene la obligación de mantener la profundidad en su canal exclusivo, área de maniobras y muelle cumpliendo con las normas ambientales pertinentes y los permisos de DIMAR, ANLA y de otras autoridades cuando sea el caso.

EL TERMINAL informará periódicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a DIMAR el calado operacional en el canal de acceso, en áreas de maniobra o sitios de atraque; así mismo, comunicará a las autoridades antes mencionadas y a los usuarios las variaciones que ocurran por cambios en la profundidad.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

El calado operacional debe tener un margen de seguridad mínimo de 0.3 metros (1 pie) menos que la profundidad real existente en el área⁴, a menos que el Terminal, DIMAR o el buque consideren necesario un margen superior.

Cuando se ejecuten obras que modifiquen las Instalaciones Portuarias del TERMINAL, en cuanto a su configuración, profundidad, capacidad y características, se enviará la información actualizada a DIMAR y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

CAPITULO IV - PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Artículo 11. Servicios – Temas Generales

Con la intención de ofrecer servicios de operación portuaria más seguros y eficientes, EL TERMINAL podrá hacerlo directamente en su condición de operador del Terminal o a través de los operadores portuarios que EL TERMINAL contrate para el efecto, previa invitación que EL TERMINAL hará en cada caso, así como la verificación del cumplimiento de los requisitos de idoneidad, instrucción técnica, operativa y de seguridad que todo operador portuario debe garantizar, incluidos los relativos al presente Reglamento.

El cumplimiento de la prestación de los servicios del Terminal que este preste directamente o que ocasionalmente subcontrate, serán coordinados por EL TERMINAL y su vigilancia se hará por parte de las Autoridades competentes y coordinados por EL TERMINAL.

Los servicios serán prestados, de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en las normas internacionales, leyes, decretos, reglamentos y normas colombianas que regulen esta actividad. De igual manera, todos los procesos necesarios para llevar a cabo la prestación de servicios se encuentran incluidos en el Manual Interno de Operaciones.

Los servicios que se podrán prestar en el Terminal son, entre otros, los siguientes:

Servicios a los Buques

- 1.1. Servicio de Practicaje o Pilotaje.
- 1.2. Servicios técnico-náuticos:
 - 1.2.1. Remolque portuario o de asistencia.
 - 1.2.2. Amarre y desamarre de buques.
- 1.3. Muellaje.
- 1.4. Apertura de escotilla.
- 1.5. Acondicionamiento de plumas y aparejos.
- 1.6. Reparaciones menores.
- 1.7. Aprovisionamiento.
- 1.8. Usería
- 1.9. Suministro de Combustible o energía.
- 1.10. Servicios de lancha.
- 1.11. Servicios de recepción de desechos generados por buques.
 - 1.11.1. Recepción de desechos líquidos vertimientos, lastres.
 - 1.11.2. Recepción de desechos sólidos.
- 1.12. Servicio de vigilancia.
- 1.13. Inspección.
- 1.14. Servicios públicos.

⁴ Resolución 071 de 1997. Artículo 6. Mantenimiento de la profundidad en los puertos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

1.15. Fumigaciones.

1.16. Otros.

Servicios a las Cargas

1.17. Servicios de manipulación y transporte de mercancías.

1.17.1. Cargue.

1.17.2. Descargue.

1.17.3. Transbordo.

1.17.4. Estiba.

1.17.5. Trasiego, cargue y recibo de graneles líquidos.

1.17.6. Desestiba.

1.17.7. Clasificación.

1.17.8. Reconocimiento o inspección de mercancías.

1.17.9. Trimado.

1.17.10. Trincado.

1.17.11. Tarja.

1.17.12. Manejo y reubicación.

1.17.13. Pesaje.

1.17.14. Marcación y rotulación.

1.17.15. Clasificación y toma de muestras.

1.17.16. Llenado y vaciado de contenedores.

1.17.17. Limpieza de contenedores.

1.17.18. Inspecciones físicas.

1.17.19. Inspecciones no intrusivas.

1.17.20. Pre-inspecciones.

1.17.21. Monitoreo de refrigerados y suministro de energía.

1.17.22. Otros.

1.18. Almacenaje o almacenamiento de mercancías.

1.19. Porteo de la carga o transporte terrestre.

Otros servicios

1.20. Alquiler de equipo.

1.21. Alquiler o suministro de estibas o pallets.

1.22. Alquiler de carpas.

Para todos los efectos legales, reglamentarios y comerciales, la sola solicitud de los servicios que regula el presente Reglamento por parte del usuario, es una declaración del conocimiento de su contenido, un compromiso para su cumplimiento y el pago de los mismos y de los daños y perjuicios que ocasione.

11.1. Solicitud de servicios.

11.1.1. Formato único de prestación de servicios.

La sociedad Puerto Industrial Aguadulce tendrá un formato único para la solicitud de servicios, el cual estará publicado en su página de internet, y que será denominado como "SOLICITUD ÚNICA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS".

11.1.2. Procesos atendidos vía email.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

El proceso será atendido únicamente vía correo electrónico, donde las solicitudes incluidas en los formatos dispuestos para ello deberán enviados al correo:

solicituddeservicios@puertoaguadulce.com y solicituddeservicios2@puertoaguadulce.com.

11.1.3. Atención y respuesta.

11.1.3.1. Respuesta de aceptación.-

La respuesta de aceptación de las solicitudes podrá ser consultada en la página web www.puertoaguadulce.com ingresando a las distintas opciones de consulta. Esta será el único portal de información, y la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. no atenderá este tipo de solicitudes vía telefónica, ni en su dirección de domicilio vía escrita.

11.1.3.2. Respuesta de rechazo:

Cuando haya rechazo del trámite, el usuario recibirá un correo de la dirección del correo electrónico rechazo@puertoaguadulce.com, será enviada a la dirección de correo electrónico registrada, señalando las causales de rechazo.

Cuando las causales de rechazo hayan sido corregidas por parte del solicitante, éste deberá iniciar el trámite documental desde el principio, teniendo en cuenta el cumplimiento de los requisitos exigidos para la documentación del proceso respectivo.

EL correo electrónico para notificación y respuesta debe tener habilitada la confirmación de lectura de su software de correo.

En el correo rechazo@puertoaguadulce.com no se atenderán consultas, ni solicitudes. Recordamos que la información diligenciada en los formatos debe ser clara y legible.

En la página de internet de la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. www.puertoaguadulce.com se encuentran publicados los instructivos y formatos mencionados en esta comunicación.

Los procedimientos deben realizarse con el suficiente tiempo de análisis para la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. con el fin de evitar inconvenientes.

Artículo 12. Horario de prestación de servicios

Los servicios marítimos del Terminal, se prestarán durante las 24 horas del día, 365 días al año.

La Gerencia del TERMINAL establecerá y modificará los horarios de los servicios administrativos, atención al usuario, terrestres, etc. de acuerdo con las necesidades operativas del Terminal. Los horarios y/o modificaciones se darán a conocer a la comunidad de usuarios, y, en caso de requerirse, a las autoridades correspondientes.

Artículo 13. Documentación

EL TERMINAL incluirá y mantendrá actualizada en su Manual Interno de Operaciones, la documentación que deben presentar los Agentes Marítimos o los buques, los Dueños de la Carga o sus representantes; así como el momento en que esta debe ser presentada para la prestación de cada servicio, formatos y vía de presentación.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Artículo 14. Solicitud de servicios

La solicitud de cualquier servicio o uso de instalaciones del TERMINAL deberá efectuarla quien se encuentre debidamente autorizado e inscrito en EL TERMINAL y cumpla con todos los requisitos exigidos por las autoridades.

Los buques están obligados a solicitar los servicios respectivos, por intermedio de su Agente Marítimo registrado ante el Terminal.

Los usuarios solicitarán los servicios al Terminal por los medios que éste determine y publique.

Artículo 15. Cobro de servicios

Todo servicio será cobrado de acuerdo a las tarifas vigentes o contrato de servicios.

En caso de inactividad por causas atribuibles al usuario, se aplicarán los cobros correspondientes de acuerdo a las tarifas vigentes o contrato de servicios.

Artículo 16. Condición de los servicios

1. EL TERMINAL prestará sus servicios de acuerdo con su capacidad, facilidades y recursos, a las personas naturales o jurídicas que lo soliciten, previo cumplimiento de los requisitos y según las normas y procedimientos establecidos.
2. EL TERMINAL no será responsable por demoras en la prestación de los servicios por causas ajenas a ella, desordenes, perturbación del orden público, fuerza mayor, casos fortuitos o por cualquier otro motivo que este fuera de su control.
3. Toda la carga que llegue al Terminal, diferente a la carga a granel, debe tener visiblemente escrito en forma clara y legible las marcas, códigos, peso, medidas, características y demás datos indicativos anotados en los documentos de embarque que la amparan.
4. Así mismo, deben tener las señales para su correcto manipuleo y almacenaje, teniendo en cuenta la rotulación correspondiente, de acuerdo a las normas de seguridad vigentes, establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), en caso de tratarse de carga peligrosa.
Las cargas a granel y mercancías que requieran manejos especiales, deben estar acompañadas por instrucciones de manejo que el Agente de Aduana o el representante de la carga debe entregar al Terminal con al menos 24 horas de antelación a su llegada al Terminal.
5. En el caso de sospecha de cargas con sobrepeso o mercancías peligrosas no declaradas, EL TERMINAL tomará todas las medidas necesarias para corregir esta anomalía y el dueño de la carga o su representante serán responsables, por los costos y perjuicios ocasionados.
6. El incumplimiento por parte de los usuarios, de las normas de seguridad y procedimientos en las operaciones portuarias del TERMINAL establecidas por el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), será causal para la suspensión de las labores, hasta tanto no se tomen las medidas de seguridad requeridas.
7. El acondicionamiento de las embarcaciones, planos de estiba y la distribución de las mercancías para las operaciones de cargue y descargue, serán responsabilidad del armador o su representante; el Terminal es solo el ejecutor de sus instrucciones. Así mismo, para los vehículos terrestres, el acondicionamiento y distribución de las mercancías será responsabilidad del dueño de la carga, del transportador o de sus representantes.
8. La entrada y/o salida de mercancías del Terminal, se hará de acuerdo con los procedimientos y normas establecidas por las autoridades y el Terminal para tal efecto.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

9. La entrada y/o salida de elementos requeridos para la operación se harán, previo análisis y autorización por parte de la coordinación de operaciones del TERMINAL y de acuerdo con los procedimientos de zona franca.

Artículo 17. Servicios al buque.

Los servicios al buque descritos en el artículo 11 y prestados en el TERMINAL, comprenden, entre otros, muellaje, y operación de carga y descarga. A través de terceros, previamente registrados y autorizados por EL TERMINAL, el buque podrá recibir aprovisionamientos, reparaciones, apoyo en maniobras de zarpe y demás actividades y suministros necesarios para la atención de los barcos mientras permanezca en el Terminal.

Todo buque que arribe al Terminal debe estar representado por un Agente Marítimo inscrito ante las autoridades correspondientes y ante EL TERMINAL. El Agente Marítimo será solidariamente responsable con el armador que represente, por todos los servicios que EL TERMINAL preste a la nave, de conformidad con lo establecido en el Art. 1492 del Código de Comercio Colombiano.

EL TERMINAL coordinará y programará las operaciones de transferencia marítima y terrestre de la carga. Así mismo facturará a los clientes en general los servicios prestados.

En caso de requerirse suministro de combustibles, este se llevará a cabo por medio de operadores especializados, con autorización expresa de la gerencia del TERMINAL, de las autoridades ambientales pertinentes y de la capitanía del puerto. Los costos asociados a esta operación serán por cuenta del buque.

Artículo 18. Servicios a la carga

Cumplimiento de normas aduaneras y de zona franca. EL TERMINAL, los operadores, administradores y usuarios, están en la obligación de cumplir y hacer cumplir las normas aduaneras y de zona franca expedidas por la DIAN, previstas en las leyes o reglamentos, en todos los aspectos relacionados con el cargue y descargue, almacenamiento, entrega y recibo de las mercancías, entrada y salida de las mismas de sus instalaciones, inspecciones y en general cualquier operación que se desarrolle en las instalaciones del Terminal.

Manipulación de carga. Ningún Operador Portuario puede manipular carga para la cual no ha sido autorizado. El procedimiento para la manipulación de carga debe ajustarse siempre al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) vigente del Terminal.

No obstante, en todos los casos, el Operador Portuario a cargo de la manipulación es responsable por la operación y la integridad de las personas y bienes involucrados.

Manejo de carga extra dimensionada. La manipulación de carga extra dimensionada en todo sentido, volumen o peso, será coordinada y ejecutada por el personal asignado por la Gerencia del Terminal. No se debe iniciar su operación hasta tanto no se cumplan y verifiquen las condiciones de seguridad integral del Terminal.

Manipulación de carga peligrosa. No podrán ingresar mercancías peligrosas al puerto a menos que se certifique en original y copia el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Fortuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Sin permiso escrito expreso del terminal, no se embarcarán o desembarcarán cargas peligrosas entre las 18:00 horas y las 06:00 horas del día siguiente.

Al término de cada jornada, todas las escotillas y aperturas deben quedar cerradas de manera hermética. En igual condición deben estar antes de iniciar el cargue o descargue.

Dentro de los límites de las instalaciones del TERMINAL solamente se podrán almacenar, transportar, descargar o cargar mercancías peligrosas de acuerdo con las instrucciones que imparta el Terminal, de conformidad con las normas nacionales y/o internacionales ratificadas.

Inicia de Operación. No se podrá iniciar la operación hasta tanto no se cumpla con las normas y condiciones de seguridad correspondientes. Al término de cada jornada, todas las escotillas y aperturas deben quedar cerradas de manera hermética. En igual condición deben estar antes de iniciar el cargue o descargue.

Detalles de la carga. Es obligación del buque o de su Agente Marítimo, informar con anterioridad a la llegada del buque sobre toda carga controlada por las autoridades colombianas como productos controlados, mercancías peligrosas y potencialmente contaminantes indicando los detalles de la carga, su empaque, peso, volumen, ubicación dentro del buque, embarcador y destinatario.

Declaración de mercancías peligrosas. No se podrán manejar mercancías peligrosas dentro del Terminal a menos que se certifique por parte de DIMAR, por escrito, el cumplimiento de las normas de la OMI sobre empaque, marcas, etiquetas y rótulos según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) y lo establecido en la ley.

Incumplimiento de normas. Mercancías que no cumplan normas de seguridad. No se podrán manejar en el Terminal; tampoco se podrán aceptar buques con cargas peligrosas que en su transporte, empaque y manejo no sean seguras.

Remoción de carga peligrosa desembarcada. La empresa de transporte, a cargo de dicha remoción, debe dar estricto cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Decreto 1609 de 2002 del Ministerio de Transporte y demás reglamentaciones vigentes sobre esta materia. Así mismo, es responsabilidad del dueño de la carga entregar a la empresa de transporte y al Terminal la ficha técnica y/o tarjeta de emergencia en donde se encuentre declarado el tipo de carga con 24 horas de anticipación a la operación.

Los procedimientos necesarios para la manipulación de este tipo de cargas se llevarán a cabo de acuerdo con lo establecido en su ficha técnica y/o tarjeta de emergencia.

EL TERMINAL no permitirá el descargue directo hasta tanto el buque, barcaza o vehículo que lo va a movillar fuera del Terminal o al sitio adecuado, esté listo para recibirlos y efectuar la evacuación inmediata, todo ello con previo cumplimiento de todas las regulaciones nacionales e internacionales de las siguientes sustancias:

- Clase 1: Explosivos.
- Clase 2.3: Gases tóxicos.
- Clase 4: Sólidos inflamables.
- Clase 5.2: Peróxidos orgánicos con riesgo secundario de explosión.
- Clase 7: Radiactivos.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Las otras sustancias peligrosas se pueden almacenar dentro del Terminal siguiendo los parámetros de segregación de la Organización Marítima Internacional.

EL TERMINAL manejará la carga peligrosa de acuerdo a estándares internacionales en la medida que su capacidad lo permita y llevando a cabo la segregación de carga necesaria para prevenir y combatir los accidentes previsibles según la clase de mercancías.

Las embarcaciones que transporten material explosivo o radioactivo deben adelantar el cargue y descargue conforme con los convenios internacionales ratificados por Colombia y lo establecido por las Autoridades y las directrices que establezca.

El ingreso marítimo y terrestre de las cargas peligrosas mencionadas previamente, debe ser autorizado por EL TERMINAL, previo a su embarque en puerto de origen.

La Capitania de Puerto podrá designar un inspector en contaminación con el propósito de prevenir y controlar la contaminación del medio marino y tomar las medidas que cada situación requiera durante el cargue y descargue de mercancías peligrosas. Si esta acción genera costos, estos serán asumidos por el dueño de la carga.

Solamente el personal autorizado podrá estar a bordo del buque y en tierra cuanto se esté realizando el manejo de cargas peligrosas.

Destrucción de Mercancías Peligrosas. EL TERMINAL, en caso de emergencia y para garantizar la seguridad del puerto, sus instalaciones y los buques, y con el visto bueno de la Superintendencia de Puertos y Transporte, puede solicitar la destrucción de mercancías peligrosas a la autoridad competente, o puede ordenarla cuando la situación entrañe eminente peligro a la infraestructura, la vida humana o el medio ambiente. Todo esto, siempre y cuando éstas mercancías se encuentren en el área de competencia del Terminal.

Cargue/descargue de líquidos inflamables a granel. EL TERMINAL no operará este tipo de carga.

Obligación del Agente Marítimo. El Agente de cada buque programado para embarcar cargas peligrosas debe asegurarse, antes del zarpe, que estas fueron embarcadas o desembarcadas en su totalidad.

Obligaciones del Capitán. El Capitán de todo buque que cargue o descargue mercancías peligrosas asegurará que durante las operaciones existan buenas comunicaciones telefónicas o de radio, directamente con los encargados de la operación en tierra y las áreas de recepción. Así mismo, verificará que todas las precauciones, incluyendo la de servicio contra incendio, sean tomadas a bordo del buque mientras permanezca en el puerto y durante la operación de cargue o descargue de los productos peligrosos.

El Capitán de todo buque, mientras tenga carga peligrosa a bordo o cuando esté descargando líquidos inflamables y el buque no haya sido declarado libre de gases, no permitirá las siguientes labores:

- Efectuar soldadura de cualquier naturaleza en el buque.
- Utilizar martillos, elementos de hierro o acero para abrir o cerrar escotillas o herramientas metálicas en otras operaciones.
- Ejecutar reparaciones en cualquier compartimiento que contenga carga peligrosa.
- Ejecutar acciones que puedan causar chispas, como el empleo de gratas, cepillos metálicos, etc.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

El Capitán de todo buque que cargue o descargue mercancías peligrosas y carga potencialmente contaminante debe asegurar el cumplimiento de los convenios internacionales ratificados y, en especial, las recomendaciones que sobre esta materia formule la OMI.

Manipulación de carga valiosa. Una vez se tenga la solicitud específica de manejo de carga valiosa por parte del Agente Marítimo o por parte del representante de la carga, se procederá con su manipulación de conformidad con el procedimiento que sea establecido por operaciones y el área de seguridad del Terminal.

Mercancía abandonada. El Terminal reportará de forma inmediata a la DIAN, los cargamentos que han cumplido el término legal para ser nacionalizados. Estos serán declarados en abandono de acuerdo con los términos establecidos en las normas aduaneras, sin perjuicio de ser trasladados al lugar que disponga EL TERMINAL dentro de sus instalaciones o de los que disponga la autoridad aduanera.

Cargamentos bajo control judicial. Los cargamentos en almacenamiento que se encuentran en el Terminal bajo control de las autoridades, están sujetos a las reglas generales sobre el pago de los servicios causados sin perjuicio de los traslados internos necesarios que disponga EL TERMINAL en coordinación con la autoridad competente.

Carga para otras zonas aduaneras. La carga recibida en tránsito hacia otros puertos nacionales o extranjeros, zonas francas y depósitos aduaneros debe ser sometida a los lineamientos establecidos por la DIAN. Cualquier operación, manejo o almacenamiento de esta deberá ceñirse a la legislación pertinente.

Evacuación directa de carga. La evacuación directa de carga garantiza la posibilidad de efectuar el descargue directo de mercancías con el lleno de los requisitos legales y del Terminal, encaminados a mantener el control de la operación y la productividad, asegurando al cliente la mayor eficiencia en el proceso de salida de la mercancía, cumpliendo con las exigencias del mercado y las autoridades nacionales en materia de seguridad.

Dichos productos no permanecen en el Terminal, el cual solo cumple la función de plataforma de recepción y despacho del producto. El Terminal no actúa en ningún momento como depósito aduanero, sino que por el contrario, la carga es retirada inmediatamente sin entrar en inventario de permanencia de la carga en el Terminal.

Es responsabilidad del propietario de la carga o quien lo represente, garantizar el flujo suficiente de vehículos que permita dicha operación.

El consignatario de la carga debe informar y coordinar con el Terminal las operaciones de evacuación directa de carga.

Operaciones bajo condiciones meteorológicas especiales. De acuerdo a las condiciones meteorológicas la Gerencia del Terminal determinará la continuación o suspensión de las actividades operativas.

Sustancias y productos químicos sujetos al control de las autoridades. Los importadores, exportadores y transportadores o las personas naturales o jurídicas que actúen en su nombre, darán estricto cumplimiento a lo establecido en la Resolución 0001 del 8 Enero 2015 y demás normas relacionadas emitidas por las autoridades competentes.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Artículo 19. Servicio de Practicaje.

El servicio de practicaje es obligatorio para todas las naves que arriben a, o zarpen desde el muelle del Terminal, y comprende el asesoramiento en la conducción de las embarcaciones para la entrada al puerto, navegación, fondeo, atraque, desatraque, zarpe, salida y otras maniobras de los buques que se efectúan dentro del canal y dársena de maniobra bajo el control del TERMINAL. El uso de piloto no exime al capitán de la nave de su responsabilidad en la navegación y maniobras.

Este servicio debe ser prestado por empresas de Suministros y Servicios al Sector Marítimo de Practicaje y/o Transporte de Pilotos Prácticos, registradas en EL TERMINAL, las cuales deben estar registradas y certificadas por DIMAR y contar con licencia de explotación comercial expedida por la Autoridad Marítima.

La coordinación administrativa y supervisión de estos servicios, en lo que se refiere a maniobras propias del Terminal o relacionadas con él, estará a cargo del Terminal.

La contratación del servicio de piloto práctico será responsabilidad del Agente Marítimo, y en casos excepcionales del TERMINAL.

Prioridad para la prestación del servicio. El orden de prioridad para este servicio se enmarca dentro del siguiente criterio:

- a. Por arribada forzada
- b. Buques de guerra de la Armada Nacional o buques de guerra extranjeros en visita oficial.
- c. Buques de pasajeros
- d. Buques de carga portacontenedores
- e. Buques de carga general
- f. Buques graneleros

No obstante, esta prioridad puede ser modificada por EL TERMINAL si las circunstancias lo ameritan y bajo la vigilancia de la autoridad portuaria.

Limitación de servicios: En los casos que exista limitación para los servicios de practicaje por razones de mareas, corrientes, vientos, calados, visibilidad o cualquier otra circunstancia, el Agente Marítimo y EL TERMINAL, determinarán la hora de prestación del servicio en coordinación con el criterio técnico de la empresa de servicios y suministros al sector marítimo de practicaje y/o transporte de pilotos prácticos que prestará el servicio.

No presentación del Piloto Práctico: En los casos en que la empresa de servicios y suministros al sector marítimo de practicaje y/o transporte de pilotos prácticos nominada para la prestación del servicio de practicaje no se presente a la hora acordada para la realización de este, EL TERMINAL se reserva el derecho de nombrar otra empresa autorizada para la ejecución de la maniobra, con cargo al Agente Marítimo y sin perjuicio de otras acciones que se puedan derivar.

Información a enviar al Terminal: La Agencia Marítima deberá informar AL TERMINAL cuál empresa de servicios y suministros al sector marítimo de practicaje y/o transporte de pilotos prácticos prestará los servicios al buque, la hora en que el Piloto Práctico abordará el buque y la hora estimada de llegada al Terminal y coordinar lo pertinente.

Garantías e indemnizaciones: EL TERMINAL exigirá a las empresas de Suministros y Servicios al Sector Marítimo de Practicaje y/o Transporte de Pilotos Prácticos que constituyan las pólizas de responsabilidad civil por los daños que puedan causar a las instalaciones, a la carga o a terceros

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

en general, así como los impactos ambientales que se puedan generar, con base en lo dispuesto por las normas de practicaje.

Artículo 20. Servicio de remolcador

Obligatoriedad: El uso de remolcador es obligatorio para todas las naves que arriben a, o zarpen desde el muelle del Terminal.

Prestador del servicio: El servicio de remolcador será contratado y prestado por empresas de Suministros y Servicios al Sector Marítimo de Remolque, salvamento marítimo, asistencia en maniobra de practicaje y/o atención de emergencias registrados ante EL TERMINAL que cumplan con el lleno de requisitos establecidos por las autoridades marítimas y portuarias.

Contratación del servicio: El servicio de remolcador será contratado por el Agente Marítimo y/o EL TERMINAL, según el caso, de acuerdo con las normas vigentes.

Responsabilidad: El armador, el Agente Marítimo o el Capitán del remolcador, son responsables ante el Terminal por los daños que se puedan causar por su culpa, negligencia o por mal funcionamiento del remolcador.

No presentación del remolcador: En caso que una compañía de remolcadores no llegue a tiempo o se niegue a realizar una maniobra por cualquier razón, EL TERMINAL solicitará a la Agencia Marítima que se asigne otra compañía para la maniobra. EL TERMINAL se reserva el derecho a nombrar otra empresa de Suministros y Servicios al Sector Marítimo de Remolque, salvamento marítimo, asistencia en maniobra de practicaje y/o atención de emergencias, para que preste el servicio, sin perjuicio de las acciones que en cualquier caso se puedan derivar contra la empresa que no se presentó.

Garantías e indemnizaciones: EL TERMINAL podrá exigir a las empresas de Suministros y Servicios al Sector Marítimo de Remolque, salvamento marítimo, asistencia en maniobra de practicaje y/o atención de emergencias que presten el servicio de remolcador, la constitución de las pólizas de responsabilidad civil por los daños que puedan causar a las instalaciones, a la carga o a terceros en general, así como el impacto ambiental, adicionales a aquellas que con base en lo dispuesto por las normas que regulan la actividad de las empresas de Suministros y Servicios al Sector Marítimo de Remolque, salvamento marítimo y por montos que, a juicio del TERMINAL, resulten adecuados para el cubrimiento de los riesgos que generan.

Artículo 21. Servicio de amarre

Para todas las embarcaciones que recalen en las instalaciones del TERMINAL, incluyendo remolcadores, planchones o gabarras, el amarre o desamarre en muelle, deberá ser efectuado por un operador portuario autorizado por la Superintendencia de Puertos y Transporte y registrado ante EL TERMINAL para tal fin, con el objeto de garantizar la seguridad en las operaciones.

La maniobra de amarre o desamarre, deberá ceñirse a lo establecido en las normas marítimas aplicables a la materia, así como a los usos y costumbres que le sean aplicables.

El amarre se efectuará en la posición designada por el Terminal en coordinación con el práctico y el Capitán del buque.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

CAPITULO V – SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SG-SST), PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA) Y PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP)

Artículo 22. Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)

EL TERMINAL, en cumplimiento del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, mantendrá vigente y a disposición de las autoridades los siguientes documentos los cuales forman parte integral de este reglamento:

- Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial.
- Plan de Contingencia por accidentes el cual incluye entre otros:
- Prevención de incendios a bordo y en tierra,
- Separación de productos incompatibles
- Manejo y almacenaje de ácidos, limpieza.
- Manejo y almacenaje de contenedores con carga peligrosa
- Operaciones de soldadura e inclinación
- Tanqueo de equipos.
- Precaución para el manejo de combustibles y lubricantes.
- Sistemas de alarma.

Artículo 23. Plan de Manejo Ambiental (PMA)

Todas las personas naturales o jurídicas, que desarrollen actividades dentro del Terminal, están en la obligación de dar estricto cumplimiento a las normas Nacionales y Convenios Internacionales ratificadas sobre protección del medio ambiente, entre los que se incluye, el Plan de Manejo Ambiental y la Licencia Ambiental No. 1159 del 10 Noviembre 2000 y modificación No. 1762 del 9 Octubre 2008 que incluye el Terminal y el camino de acceso, los cuales forman parte integral de este reglamento.

Así mismo, cumplirán con los requerimientos adicionales que solicite la ANLA, la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC) o quien haga sus veces.

No se podrá operar o prestar servicios sin el cumplimiento de los requisitos y el cumplimiento de las regulaciones, instrumentos administrativos y mecanismos necesarios para la prevención y el control de los factores de deterioro ambiental o que causen deterioro a los recursos naturales renovables o al medio ambiente, ni modificaciones notorias al paisaje.

Artículo 24. Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)

El Terminal, cumpliendo normas internacionales, está certificado bajo las normas internacionales PBIP y mantendrá vigentes dicha certificación. Todo su personal y quienes operan en el Terminal, recibirán capacitación en la norma y evaluación del desempeño de sus labores con dichas normas.

Artículo 25. Normas de seguridad industrial para los buques

Elementos de Seguridad. Las embarcaciones que ingresen al Terminal deben estar dotadas de los elementos de seguridad que indiquen los reglamentos internacionales y locales, los cuales serán verificados por la Autoridad Marítima local antes de la libre plática.

Reparaciones. Las embarcaciones que se encuentren atracadas en el muelle no podrán realizar reparación alguna sin previa autorización escrita de la Autoridad Marítima Local y EL TERMINAL. La embarcación que se encuentre atracada estipulará el tiempo de reparación y en caso de que el

1528
"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuario de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

tiempo calculado se exceda, EL TERMINAL podrá ordenar su fondeo por cuenta y riesgo del armador o representante de la embarcación.

Maquina Principal. Ninguna embarcación, mientras se encuentre atracada operando, podrá poner en movimiento sus máquinas propulsoras, salvo en caso de fuerza mayor.

Hundimiento o Encallamiento. En caso de hundimiento o encallamiento de una embarcación en el área de maniobra del Terminal, los trabajos tendientes a despejar el área deberán iniciarse de inmediato por parte del armador, su representante, o Agente Marítimo por su cuenta y riesgo, sin exclusión de las acciones por daños y perjuicios o lucro cesante que por esta causa pueda emprender EL TERMINAL.

Contaminación. Los buques que se encuentren atracados, no podrán achicar sentinas, soldar o arrojar productos residuales que contaminen las instalaciones o aguas. De suceder, se suspenderán las operaciones de cargue o descargue y todo el tiempo de interrupción de la operación y cualquier costo asociado correrá por cuenta del buque y/o el armador. Adicionalmente, se informará la novedad a la autoridad marítima competente.

Carga Peligrosa. El tiempo de permanencia de la carga peligrosa y su manipulación en las instalaciones portuarias, deberá sujetarse a los reglamentos y procedimientos establecidos por EL TERMINAL, y las recomendaciones de la OMI; las mercancías peligrosas que no cumplan con las normas de seguridad no podrán ser cargadas o descargadas en el Terminal.

Descargue al mar de carga líquido. Está prohibida la descarga al mar de aceites, alcohol, líquidos inflamables, o mezclas oleosas o achicar sentinas en cualquier parte dentro del Terminal. De llegarse a requerir, este tipo de descargas deben efectuarse de acuerdo con las regulaciones internacionales ratificadas, especialmente lo establecido en el protocolo MARPOL 73/78 y sus anexos y las normas locales y utilizando los sistemas de recepción establecidos por el Terminal y aprobados por la Autoridad.

Descargue Directo. En los casos en que el cargamento sea catalogado por EL TERMINAL como de "descargue directo y evacuación inmediata", no podrá ser descargado hasta tanto haya cumplido con el trámite aduanero, cancelado los servicios portuarios y se encuentre presente al costado del buque el medio de transporte que lo va a retirar de las instalaciones del Terminal.

Armas. Está prohibido exhibir, portar o disparar armas de fuego. Cualquier arma a bordo debe mantenerse bajo custodia del Capitán mientras el buque esté en la instalación portuaria.

Drogas/Estupefacientes. El tráfico, posesión o almacenamiento de drogas estupefacientes, o que produzcan dependencia física o psíquica es ilegal, pudiendo resultar en multas, prisión y además, decomiso del buque. Los Agentes Marítimos, armadores y capitanes deben ejercer suma diligencia y cuidado para evitar la posesión, almacenamiento o transporte de tales drogas y estupefacientes.

Uso del Alcohol. Todo el personal que realice labores dentro del terminal o la instalación portuaria no deben consumir ni encontrarse bajo los efectos del alcohol ni sustancias alucinógenas durante sus jornadas de trabajo u operaciones de maniobra, cargue, descargue o durante sus turnos de guardia.

Artículo 26. Normas de acceso y circulación de personas

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

El acceso, circulación y permanencia de las personas que ingresen al Terminal estará regulado por las normas generales que dicte el presente Reglamento y las particulares que se establecen en el "Protocolo de Acceso y Circulación de Personas y Vehículos", el nivel de Protección en el que se encuentre la Instalación Portuaria según el PBIP y por las demás instrucciones que al respecto imparta EL TERMINAL.

Comportamiento dentro del Terminal

- Toda persona que ingrese al Terminal es responsable de su propia seguridad y se compromete a adoptar las medidas necesarias para evitar accidentes.
- Toda persona que ingrese al Terminal tiene prohibido fumar, encender fuego (encendedores, cerillas), dentro de la instalación portuaria.
- Toda persona que ingrese al Terminal no debe introducir bebidas alcohólicas u otras sustancias no autorizadas a la Instalación portuaria.
- Toda persona que permanezca dentro de la Instalación Portuaria no debe permanecer en los sitios de trabajo bajo efectos de sustancias psicoactivas, alcohol o de cualquier otro género o con enfermedades infectocontagiosas. El Terminal realizará pruebas de alcoholemia y consumo de sustancias psicoactivas.
- No se permite el ingreso de ningún tipo de arma al Terminal exceptuándose las de uso de autoridades militares en servicio activo siempre y cuando estén en ejercicio de sus funciones. También están facultados para el porte de armas los funcionarios de la empresa de seguridad contratada por EL TERMINAL de acuerdo a las disposiciones legales y los permisos obtenidos para su funcionamiento por parte de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada y aquellos funcionarios pertenecientes al esquema de seguridad de la empresa, autorizados por la Gerencia General y debidamente registrados en la Gerencia de Seguridad, o quien haga sus veces.
- Las tripulaciones de los buques podrán arribar al Terminal, siempre y cuando sea con el fin de desarrollar actividades operacionales. La tripulación se identificará mediante la presentación del permiso de desembarco expedido por inmigración y la presentación de un documento de identificación con foto.

Registro de personal ante EL TERMINAL. Toda persona que ingrese al Terminal debe estar registrada previamente ante EL TERMINAL, cumpliendo los requisitos de registro que esta exija. La permanencia en la Instalación Portuaria debe ajustarse a los horarios correspondientes con la actividad a desarrollar.

Permanencia en el Terminal. Ninguna persona deberá sobrepasar el horario autorizado para su actividad y la empresa tiene el derecho a exigir su retiro inmediato de las instalaciones.

Los operadores portuarios y demás usuarios serán responsables de que el personal a su cargo salga del Terminal tan pronto concluya la labor para la cual se autorizó el ingreso.

En caso de jornadas largas ningún trabajador podrá permanecer en las instalaciones más de la jornada máxima legal. Cuando la actividad a desarrollar termine, el trabajador deberá salir del Terminal.

Los trabajadores que ocupen áreas operativas del Terminal, deberán portar todos los implementos de seguridad personal que requieran dependiendo del tipo de actividad que lleven a cabo.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Toda persona que ingrese al Terminal deberá acatar las instrucciones del TERMINAL para su desplazamiento dentro de la instalación portuaria, respetando las señales de tránsito peatonal y vehicular.

Trabajadores desvinculados. La empresa que desvincule a un trabajador o colaborador registrado en la Instalación Portuaria, sea del TERMINAL o externo, deberá reportarlo inmediatamente al área de seguridad del Terminal y devolver elementos que le hayan sido entregados.

Visitantes. Los visitantes pueden ingresar mediante solicitud escrita de la empresa usuaria cumpliendo con los requisitos que EL TERMINAL establezca.

Por razones de seguridad EL TERMINAL se reserva el derecho de autorizar o no el ingreso de cualquier personal o vehículo a las instalaciones portuarias.

Artículo 27. Normas de acceso y circulación de vehículos

Para ingresar a la Instalación portuaria, todo vehículo debe estar en adecuadas condiciones de operación y seguridad. EL TERMINAL puede efectuar inspecciones a los automotores para verificar su estado sin perjuicio de la responsabilidad que le asiste a su propietario o usuario.

Los conductores de los vehículos terrestres que ingresen al Terminal deben cumplir con todos los requisitos y normas exigidos por EL TERMINAL, los cuales se encuentran consignados en el documento Protocolo de Acceso y Circulación de Personas y Vehículos en las instalaciones del TERMINAL.

CAPITULO VI – EL ATRAQUE DE BUQUES Y LAS OPERACIONES EN LAS INSTALACIONES DEL TERMINAL.

Todos los procedimientos que deben llevar a cabo los usuarios del terminal, con el fin de efectuar operaciones en EL TERMINAL, se encuentran establecidos en el Manual Interno de Operaciones.

La operación del buque se realizará con base en el programa de operaciones que prepare el Terminal, el cual se acordará con el Capitán del buque o la persona que él delegue.

Artículo 28. Anuncio y notificación de arribo

- a. El Armador, el buque o su Agente deberán anunciar al Terminal la llegada del buque con 72/48/24/12 horas de anticipación, vía electrónica, a la dirección que para el caso definan los procedimientos de operaciones del Terminal.
- b. El primer anuncio debe contener al menos la siguiente información, adicionada a la que en su momento el Terminal considere conveniente y necesaria para la operación del buque :

- Nombre y Nacionalidad del buque
- Unidades de Registro Bruto y Neto
- Casa aseguradora de P&I y H&M
- Calado, Eslora y Manga del buque
- Nombres del Armador o Propietario, Capitán y Agente Marítimo
- Hora estimada de Llegada (ETA)
- Hora estimada de Salida (ETD)
- Cantidad de carga a embarcar y desembarcar
- Relación de Carga Peligrosa y su clasificación
- Cantidad de tripulantes

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

- Pasajeros a Bordo, a desembarcar y embarcar
- Cualquier otra información que considere el armador, el buque o el Agente, es importante para la seguridad u operación del buque mientras esta se halla en puerto
- La información adicional que requiera el Terminal para la seguridad y operación del Terminal, no contemplada en los ítems anteriores

Artículo 29. Prioridad de atraque

En forma regular SPIA S.A. va a operar buques portacontenedores, graneleros, con carga general y Roll on – Roll off, para los cuales se definen las siguientes reglas:

- EL TERMINAL definirá los tiempos de atraque de los buques y la asignación de grúas, equipos y personal para la operación. La prioridad de atraque, para el grupo de buques que se atenderán, será definida dependiendo de las necesidades operativas, contractuales y comerciales del Terminal bajo la supervisión de la Gerencia del mismo.
- Los buques de contenedores que tengan ventanas de arribo/operación, previamente acordadas entre el Terminal y la línea naviera, tendrán prioridad de atracar en los tiempos acordados siempre y cuando haya sido anunciada y confirmada previamente, presentado los documentos exigidos por las autoridades y el Terminal y que arribe dentro de las horas acordadas a la zona de fondeo o boya de mar correspondiente.
- Aquellos buques que incumplan con estos requisitos y demás normas del Terminal, perderán este beneficio.
- Vencido el tiempo de permanencia del buque notificado o convenido previamente, si se requiere el puesto de atraque para otra embarcación que la haya solicitado previamente, la embarcación atracada deberá ser movilizada a otro puesto de atraque o a zona de fondeo y esta asumirá los costos de las maniobras, si no ha cumplido con lo acordado por el Terminal.

Si se presenta igualdad de condiciones para dos o más embarcaciones del mismo tipo, se considerará la asignación que más favorezca la rotación de los puestos de atraque.

Artículo 30. Visita de autoridades

- Al arribo del buque y antes de iniciar las operaciones de cargue o descargue, embarque o desembarque de tripulación o pasajeros, o abordaje por parte de cualquier persona, se practicará por parte de las autoridades competentes una visita de conformidad con las normas y procedimientos vigentes, sobre los aspectos que le correspondan a cada entidad.
- El Agente Marítimo o el armador solicitan dicha visita de las autoridades previo a su arribo. Es responsabilidad del Agente Marítimo la coordinación de la misma para que esta se lleve a cabo a la hora establecida por la Capitanía del Puerto.
- La visita debe ser atendida por el Capitán del buque. Una vez concluida la visita y si no existen situaciones o motivos que ameriten negar el atraque, la Autoridad Marítima declarará la libre plática para el buque, autorizando así el inicio de operaciones.
- La autorización de atraque y desatraque debe ser tramitada por el Agente Marítimo con EL TERMINAL.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Artículo 31. Área de fondeo

Las zonas o áreas de fondeo son establecidas y su uso reglamentado por DIMAR.

Cuando con el fin de dar una óptima utilización del muelle, EL TERMINAL ordenara, por razones de su conveniencia, mover un buque de un muelle a otro o a zona de fondeo, los gastos de maniobra ocasionados correrán por su cuenta.

El fondeo de buques se hará en los sitios definidos por la Capitanía de Puerto. El pago del fondeo a DIMAR estará a cargo del buque o su Agente Marítimo según procedimientos fijados por las autoridades.

EL TERMINAL no asume ninguna responsabilidad que se origine en áreas bajo su control por fondeo.

Artículo 32. Asignación de muelle

La Gerencia del Terminal determinará el lugar de atraque de los buques teniendo en cuenta la disponibilidad de la línea de atraque, tipo de operación, las prioridades, el tipo de buque, su eslora, calado, áreas de almacenamiento, tiempo de operación y demás factores que el Terminal considere.

EL TERMINAL comunicará oportunamente al Agente Marítimo y la empresa de Suministros y Servicios al Sector Marítimo de Prácticaje y/o Transporte de pilotos prácticos el puesto de atraque y costado del buque.

Durante las maniobras de atraque, desatraque y movilización, las comunicaciones con las empresas de servicios marítimos previamente mencionadas se harán por radio en las frecuencias de VHF/UHF que determine la Autoridad Marítima. Durante la maniobra solo podrán intervenir en estos canales las personas que intervienen en la misma y el Terminal. Cualquier interferencia será investigada y sancionada por la Capitanía de Puerto.

Las operaciones de cargue y/o descargue se efectuarán con el buque atracado al muelle.

Estando el buque atracado, el Terminal podrá autorizar el descargue de gabarras o planchones; en este caso la mercancía pagará uso de instalaciones portuarias y el planchón o gabarra pagará el muellaje correspondiente.

Artículo 33. Pérdida de turno de atraque

Los buques pierden el derecho a la prioridad establecida, ceden el turno de atraque o pueden ser desatrachados:

- Cuando las autoridades sanitarias detecten en los buques, tripulantes o pasajeros con enfermedades infectocontagiosas.
- Cuando las autoridades competentes detecten en los cargamentos de origen animal o vegetal problemas fitosanitarios.
- En el caso de los buques cuya carga a embarcar no esté disponible y exista el peligro de interrumpir la continuidad de las operaciones.
- Cuando un buque no haya presentado la documentación exigida por EL TERMINAL o por las autoridades.
- Por razones de seguridad, orden público, calamidades o fuerza mayor.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

- Por falta de garantías en el suministro de equipos y aparejos especializados para las operaciones de cargue o descargue.
- Por falta del programa de operaciones del buque.
- Por incumplimiento del itinerario anunciado.

Artículo 34. Desatraque

El Terminal puede ordenar el desatraque de un buque en los siguientes casos:

- a) Por razones de seguridad o de orden público.
- b) Cuando las labores de cargue o descargue de una embarcación, afecten el normal desarrollo de las operaciones portuarias por bajo rendimiento imputable a la embarcación o a sus representantes o cuando no utilicen durante la operación los horarios y recursos asignados, EL TERMINAL podrá ordenar el desatraque y fondeo de la embarcación, informando en este sentido a la Autoridad Portuaria dejando constancia sobre el hecho que motiva esta decisión.
- c) Cuando se constate bajo rendimiento con base a los estándares exigidos por EL TERMINAL imputable a las condiciones mismas del buque, deficiencia del operador portuario o condiciones de los cargamentos que no garanticen la óptima utilización del atracadero. En ese caso, el buque ocupará el último turno para el atraque con relación a los buques.
- d) Cuando las autoridades sanitarias lo determinen, justifiquen y la embarcación sea declarada en cuarentena, esta debe ser trasladada en forma inmediata al "área de fondeo de cuarentena" establecida por la Autoridad Marítima.
- e) Por falta de espacio en las áreas de almacenamiento administradas por EL TERMINAL, programadas para el recibo de los cargamentos en este caso, los costos en que se incurra, por concepto de maniobras, serán por cuenta del TERMINAL.
- f) Por falta de disponibilidad vehicular o de otros elementos que garanticen las labores continuas en operaciones directas o de evacuación inmediata.
- g) Por falta o deficiencia de equipos o aparejos.
- h) Cuando no existe en el Terminal suficiente mercancía de exportación debidamente legalizada que garantice la continuidad de las operaciones.
- i) Cuando el Agente Marítimo o el Capitán se nieguen sistemáticamente a realizar las maniobras que por necesidades operativas solicite EL TERMINAL.
- j) Cuando el Terminal detecte errores o inconsistencias en la información que se tuvo en cuenta para determinar el atraque del buque y no haya sido corregida oportunamente.
- k) Cuando por acuerdo previo a su atraque se haya considerado esa posibilidad.
- l) Cuando a criterio del TERMINAL se requiera por necesidades operativas.
- m) Cuando se presenten daños en el buque que impidan la operación.

Cuando se solucione el problema que obligó a su desatraque, el buque deberá someterse a la nueva programación de atraque.

Cuando la Gerencia del Terminal curse una notificación de maniobra de desatraque para un buque, esta operación deberá efectuarse dentro del tiempo señalado en la orden. El tiempo máximo no excederá de dos (2) horas. En caso de no zarpar en el tiempo estipulado el Terminal tomará todas las medidas necesarias para desatracar y zarpar el buque; todos los costos y perjuicios ocasionados serán por cuenta del Agente Marítimo del buque.

Una vez finalizadas las labores de cargue y/o descargue, el buque tiene una (1) hora para zarpar o fondear, salvo autorización de la Gerencia del Terminal para que permanezca mayor tiempo atracada. El Agente Marítimo coordinará pilotos prácticos, amarradores y remolcadores. Si algún

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

buque no desatraca dentro del plazo estipulado, es responsable por cualquier perjuicio ocasionado al TERMINAL y a terceros por su demora.

Artículo 35. Periodos de permanencia en muelle

Los periodos de permanencia de los buques en el muelle comienzan a contar desde la fecha y hora en que se asegura el primer cabo al muelle o, hasta la fecha y hora en que se suelte el último cabo y el buque deje libre el sitio de atraque.

Ningún buque inactivo de carga puede permanecer atracada en las instalaciones del Terminal; si se presenta esta condición estando atracada deberá proceder a fondeo.

Para efectos de este Reglamento, un buque está inactivo si:

- Sus certificados de seguridad y navegabilidad están vencidos.
- Si la Autoridad Marítima lo ha declarado como tal
- Si por orden de Autoridad competente se encuentre detenido en puerto.
- Si no está realizando operaciones.

Artículo 36. Estado de alistamiento para mover los buques

Ninguna persona podrá, sin permiso escrito del TERMINAL, ejecutar reparaciones en las máquinas, u otros trabajos que inhabilite el buque en puerto para moverse cuando sea requerido hacerlo.

Si un buque no puede ser movilizado por sus propios medios cuando sea requerida para ello por EL TERMINAL, se recurrirá al servicio de remolcador con el fin de ubicarla en el lugar designado.

El Terminal podrá ordenar, con la debida sustentación, que los remolcadores retiren el buque y, en cuyo caso, los gastos en que se incurra serán sufragados por el buque o su Agente Marítimo.

Artículo 37. Responsabilidades en la maniobra

El Capitán del buque está en la obligación de cumplir las instrucciones que imparta la Autoridad Portuaria, la Autoridad Marítima o EL TERMINAL, a través del Agente Marítimo, para efectos de atraque, amarre, fondeo y desamarre del buque.

Cuando el buque esté maniobrando en el puerto, el Capitán deberá proceder con la debida diligencia, siguiendo siempre las normas de la Capitanía de Puerto y las normas internacionales de navegación.

EL TERMINAL podrá mantener un monitoreo de los buques que se dirijan al Terminal con el fin de coordinar su operación portuaria.

Artículo 38. Departamento de operaciones

El departamento de operaciones del TERMINAL es el encargado de la organización, coordinación, asignación, control de recursos y programación y control de todas las actividades que deben realizarse directamente en los recintos del Terminal.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Artículo 39. Inicio de operaciones

Todo inicio de operaciones está sujeto a la notificación de libre plática que otorga la Autoridad Marítima. Antes de comenzar operaciones el buque debe estar debidamente asegurado al muelle.

El Capitán preparará el buque para las operaciones de carga y descarga, al igual que se encargará de ordenar a su tripulación la colocación de la escala, su malla protectora, ubicar los atajarratas, apagar el radar, minimizar la salida de humo por la chimenea, facilitar la verificación del estado de malacates⁵, plumas, aparejos y demás equipo necesario para la operación. Adicionalmente, brindará facilidades al operador portuario y al Terminal para ejecutar técnicamente esta operación, de acuerdo con las regulaciones internacionales ratificadas y de la Autoridad Marítima Nacional.

EL TERMINAL no autorizará el cargue o descargue de las mercancías cuya documentación este incompleta o tenga errores.

Cuando un buque presente en mal estado los espacios para la carga o inadecuada estiba de la carga, que sus equipos operen deficientemente, que las guías de las celdas se encuentren en malas condiciones, EL TERMINAL comunicará al Capitán del buque o línea naviera o su Agente Marítimo, la necesidad de corregir las deficiencias o de sustituir la embarcación para viajes subsecuentes. En caso de no hacerlo, los servicios le serán condicionados y proporcionados conforme a la disponibilidad de instalaciones y equipos; adicionalmente, EL TERMINAL podrá ordenar sacar la embarcación a fondeo hasta que sean corregidas las deficiencias. Los gastos ocasionados serán por cuenta del buque.

El buque dispondrá durante todo el tiempo de un oficial de guardia y tripulantes, quienes deben coordinar las operaciones con el personal operativo del Terminal.

Igualmente durante la permanencia de embarcaciones en el Terminal, las mismas deberán contar en todo momento con tripulación suficiente a bordo para realizar maniobras, como el zarpe, en caso necesario.

Artículo 40. Zarpe

El buque/Agente Marítimo debe coordinar con el Terminal, remolcadores y pilotos para esta operación, luego de haber cumplido con los procedimientos documentales correspondientes.

Ningún buque que haya atracado en las instalaciones del TERMINAL podrá zarpar del Terminal sin la autorización de Zarpe que expide la Autoridad Marítima local.

CAPITULO VII – INSPECCIONES

Artículo 41. Inspecciones a los buques

Autoridades. DIMAR tiene la facultad de efectuar inspecciones a los buques con el fin de establecer el cumplimiento de las normas legales relacionadas con la operación portuaria, los buques y las normas expedidas por ella o por organismos internacionales representados por ella. Las inspecciones serán efectuadas por funcionarios de DIMAR, la Superintendencia de Puertos y Transporte o por personas delegadas por las autoridades.

⁵ "winches"

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Terminal. Antes de iniciar y/o durante las operaciones de cargue o descargue, EL TERMINAL puede efectuar una inspección al buque con el propósito de revisar el estado general de los cargamentos, condiciones y elementos de seguridad y los equipos de manipulación de carga.

Aparejos del buque. A solicitud del Terminal, cuando haya dudas respecto a plumas y aparejos o ante la carencia o vencimiento de los certificados de seguridad de material de armamento para buques de carga (SOLAS 74/78 Reglas 1 al 12) la Autoridad Portuaria dispondrá inspecciones a las plumas y aparejos de los buques y artefactos navales para establecer si reúnen las condiciones para ser utilizados de manera eficiente y segura en las operaciones de cargue y descargue.

Artículo 42. Inspección a los equipos portuarios

Todos los equipos y vehículos que operen dentro de las instalaciones del Terminal, deben estar plenamente identificados. Estos equipos deberán ser inspeccionados por lo menos una vez al año o cuando lo disponga la Superintendencia General de Puertos y Transporte o EL TERMINAL lo consideren pertinente.

Los equipos, que como resultado de una inspección, no reúnan las condiciones apropiadas de operación no podrán operar ni permanecer en las instalaciones portuarias y deben ser retirados de las mismas inmediatamente.

Artículo 43. Inspección de las instalaciones portuarias

DIMAR y la Superintendencia de Puertos y Transporte tienen la facultad de efectuar inspecciones a las instalaciones portuarias y a los buques, cada una en su campo, con el fin de establecer el cumplimiento de las normas legales relacionadas con la operación portuaria y las normas expedidas por ella. Las inspecciones serán efectuadas por funcionarios de la autoridad pertinente o por personas designadas por la misma.

Artículo 44. Inspección a la carga

Estas inspecciones se pueden dar en dos momentos:

- Cuando EL TERMINAL, en coordinación con las autoridades, determina los procedimientos de inspección a la carga que favorezcan la seguridad de la misma y la agilidad de los procesos de exportación y nacionalización de mercancías.
- A bordo del buque o en patio cuando EL TERMINAL lo considere necesario o para verificar que el embalaje no demuestre condiciones de daño o deterioro o que evidencie alteración o perjuicio en su contenido.

EL TERMINAL determinará el área dentro del Terminal donde se llevarán a cabo las operaciones de inspección a la carga y los horarios. Está totalmente prohibida la inspección de carga en sitios diferentes a los autorizados por el Terminal.

CAPITULO VIII – OPERADORES PORTUARIOS Y EMPRESAS DE SERVICIOS MARÍTIMOS⁶

Toda persona natural o jurídica, debidamente registrada ante la Autoridad Competente, que pretenda prestar servicios en estas instalaciones portuarias, deberá solicitar y obtener autorización de EL TERMINAL, autorización que se otorgará de acuerdo con la capacidad de las instalaciones portuarias y las necesidades operativas del mercado, de acuerdo a lo previsto en el

⁶ Catalogados según resolución MD-DIMAR-SUBMERC 0361-2015 de Julio 1 de 2015

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

contrato de concesión suscrito con la Nación, atendiendo los criterios de seguridad, ordenamiento, eficiencia y productividad de EL TERMINAL, además de estándares internacionales, lo establecido en el artículo 30 de la Ley 1ª de 1991 y firmar un contrato con EL TERMINAL donde se estipulan las condiciones operativas, técnicas, administrativas y económicas de la prestación del servicio que se va a prestar.

Artículo 45. Requisitos para registro

Los servicios de actividad portuaria, serán ejecutados por EL TERMINAL y esta definirá que servicios podrán ser prestados por un Operador Portuario o empresa de servicios marítimos, debidamente registrado ante el Terminal y autorizado por la autoridad competente.

a) Solicitud

Para tal efecto, el Operador Portuario o empresa de servicios marítimos deberá llenar el formato de solicitud de registro del Terminal y anexar los siguientes documentos:

- Certificado original de Existencia y Representación Legal de la Cámara de Comercio de su domicilio principal y de su oficina en Buenaventura, con fecha no mayor a tres meses.
- Matricula Mercantil debidamente renovada.
- Licencia de Explotación Comercial (Empresas de Servicios Marítimos)
- RUT actualizado.
- Fotocopia del NIT.
- Fotocopia de la cédula de ciudadanía, o su equivalente, del gerente y/o representante legal de la empresa y de la persona que se encargara directamente de las actividades en el Terminal.
- Autorización del Ministerio del Trabajo para laborar horas extras.
- Copia del certificado de los antecedentes judiciales expedidos en la web de la Policía Nacional: www.policia.gov.co, del representante legal, socios (no aplica en el caso de sociedades anónimas), miembros de junta directiva (principales y suplentes en el caso de sociedades anónimas), y de los trabajadores o empleados del operador, que participarán en las operaciones en EL TERMINAL.
- Documento que indique los siguientes datos de su personal, ya sea en un listado o en la planilla integrada de liquidación de aportes (PILA): Nombre completo; Cedula de ciudadanía; Cargo; Fecha de ingreso; listado del personal, comprobantes de pago de seguridad social, PILA y ARL, así como relación de pagos o ingresos mensuales; Administradora de Riesgos Laborales (ARL); Empresa Promotora de Salud (EPS); Administradora Fondo de Pensiones (AFP) y Caja de Compensación.
- Antes del día 5 de cada mes debe entregar copia del comprobante de afiliación y último comprobante de pago de sus trabajadores al Sistema de Seguridad Social. (Administradora de Riesgos Laborales - ARL; Empresa Promotora de Salud. EPS; y Administradora Fondo de Pensiones- AFP y Caja de Compensación). Así como el pago de los aportes parafiscales (Sena, ICBF, etc.) y todas aquellas que establezca la ley, los cuales igualmente podrán ser verificados en cualquier momento.
- Certificado de competencia en las labores que va a desarrollar en EL TERMINAL, cada trabajador, emitida por una entidad autorizada.
- En caso de utilizar personal subcontratado, copia del contrato o promesa de acuerdo firmado con la empresa contratista. El operador portuario será solidariamente responsable de la veracidad de la información que este subcontratista presente.
- Certificación de actividades portuarias de los Terminales marítimos donde ha prestado servicios.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

- Relación de los equipos, elementos y aparejos que utilizará en sus operaciones con sus correspondientes tarjetas de propiedad, revisión técnico mecánica y certificados de inspección vigentes, emitidos por una casa clasificadora de reconocimiento internacional.
- Carta de presentación sobre la idoneidad para la prestación de los servicios que ofrecerá en el Terminal.
- Manual de procedimientos para la prestación de servicios que ofrece en el Terminal.
- Certificado por parte de la oficina de trabajo donde conste que no tiene demandas laborales.
- Programa de salud ocupacional.
- Plan de capacitación del personal.
- Planilla de Certificación del personal indicando la especialidad, la entidad que capacitó, fecha y número del certificado.
- Tratándose de empresas dedicadas al servicio de remolcadores, los certificados de navegabilidad y seguridad, matrícula, patente de navegación y permiso de operación correspondiente.
- En el caso de empresas que suministren servicio de practicaje: licencias vigentes de los pilotos prácticos que prestarán el servicio.
- Licencia ambiental de la CVC o de la ANLA o de la actividad correspondiente para las empresas que realicen actividades que así lo requieran, tales como suministro de combustibles, recolección de basuras y/o desechos sólidos y líquidos, peligrosos, recepción de residuos de hidrocarburos, etc.
- Registro del ICA o de la autoridad que corresponda, para empresas que lo requieran, tales como fumigación de productos agrícolas, suministro de víveres, etc.
- Cualquier otra certificación o permiso que corresponda a actividades especializadas que requieran de la autorización de un ente u organismo estatal.

Toda la documentación requerida será dirigida mediante oficio, a la Gerencia del TERMINAL, la cual se guarda el derecho de verificar la autenticidad de los datos y documentos suministrados así como de solicitar cualquier otra documentación que considere necesaria para la debida autorización.

b) Formalización

De ser aceptado el Operador Portuario y empresa de servicios marítimos para llevar a cabo operaciones en el Terminal, deberá presentar ante el Terminal lo siguiente:

- Póliza vigente de seguros por responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubra y garantice el pago de daños y perjuicios que este le pueda causar a terceros, usuarios, carga o a las instalaciones del Terminal, en desarrollo de la actividad portuaria. Dichas pólizas y las compañías que las expiden deberán ser aprobadas por EL TERMINAL y presentadas conjuntamente con el recibo de pago correspondiente.
- Póliza de cumplimiento de obligaciones salariales y prestaciones sociales a favor del TERMINAL y/o terceros.
- Póliza de contaminación para las compañías que realizan labores de suministro de combustible, recepción de basuras y/o desechos sólidos y/o líquidos.
- El valor cubierto y demás condiciones de las pólizas serán establecidas por EL TERMINAL.
- El operador portuario deberá informar al Terminal cualquier cambio en las condiciones del servicio y se determinará si los seguros deben ser reevaluados. En caso de que estos no sean suficientes para respaldar las nuevas condiciones del Operador Portuario, este deberá conseguir nuevos seguros.
- EL TERMINAL podrá solicitar el cambio de las condiciones y valores de las pólizas en cualquier momento.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

- Cualquier cambio posterior a estas condiciones dará lugar a la modificación del valor asegurado de las pólizas. Cualquier variación en las condiciones y montos de las pólizas, deberá soportarse en un análisis de riesgo que para cada caso adelantará la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.

Artículo 46. Obligaciones generales

Son obligaciones de los operadores portuarios:

- Mantener vigente su resolución de Operador Portuario o la autorización de acuerdo con la norma vigente, ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, de acuerdo con las actividades portuarias que desarrolle.
- Realizar únicamente las operaciones o actividades para las cuales recibió autorización del Terminal.
- Todo el personal que labore permanentemente dentro del terminal para empresas diferentes al TERMINAL debe cumplir previamente y a cabalidad con el procedimiento de autorización de ingreso a las instalaciones portuarias.
- Informar de inmediato el retiro o desvinculación del personal registrado devolviendo los carnés respectivos. Cualquier problema ocasionado por personal desvinculado que no sea reportado oportunamente al TERMINAL, será responsabilidad del operador portuario.
- Informar al Terminal la aceptación o desistimiento de una operación en sus instalaciones.
- Cumplir a cabalidad con todas las normas establecidas en el presente Reglamento e informar sobre cualquier irregularidad presentada por algún trabajador, u otra entidad que afecte las condiciones de seguridad y eficiencia del TERMINAL.
- Informar al TERMINAL de cualquier irregularidad que detecte o que tenga conocimiento en el desarrollo de sus actividades.

Artículo 47. Obligaciones respecto del personal contratado para operaciones

- Emplear únicamente personal técnicamente calificado para la ejecución de sus labores y acreditar ante el Terminal la idoneidad de cualquier persona a su cargo.
- Tener disponibles el personal y los equipos para la operación programada en las cantidades, clases, capacidades, fechas y horarios acordados.
- Los operadores son responsables por la ejecución de los trabajos por parte de subcontratistas y asegurar el cumplimiento de las normas.
- EL TERMINAL tiene derecho a revisar, aprobar y/o excluir a los subcontratistas que no garanticen el cumplimiento de sus políticas y normas antes o durante la realización de las operaciones.
- Desarrollar las operaciones dentro de los parámetros de eficiencia y rendimiento establecidos por EL TERMINAL.
- Capacitar, entrenar y evaluar a su personal en lo concerniente a su labor específica y a las normas de seguridad industrial de conformidad con los estándares establecidos en el Terminal.
- Llevar el control y responsabilizarse de todo el personal que ingrese o realice operaciones dentro de las instalaciones del Terminal.
- Asignar personal de supervisión suficiente que se encargue y responsabilice sobre la seguridad de todas las operaciones realizadas dentro del Terminal.
- Efectuar controles sobre su personal para impedir el ingreso al Terminal de personal en estado de ebriedad o bajo efecto de drogas psicoactivas.
- EL TERMINAL no tiene relación alguna con los trabajadores y contratistas del operador portuario. El Operador Portuario se responsabiliza por la conducta, el desempeño y se encargará de todas las prestaciones sociales, salarios etc., de sus trabajadores.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

- Actuar en defensa del TERMINAL y a su costo, si esta es demandada o recibiera algún reclamo judicial o extrajudicial por parte de un trabajador directo o indirecto del operador, respondiendo ante EL TERMINAL por cualquier perjuicio que esto llegara a causarse.

Artículo 48. Obligaciones en materia de seguridad social y salud ocupacional

- Cumplir con todas las normas del manual de seguridad industrial y el programa de salud de Terminal dentro de sus instalaciones.
- Mantener y cumplir su propio manual de seguridad industrial para la prevención de accidentes y tomar las medidas correctivas correspondientes en caso de que ocurra algún siniestro que cause lesiones personales, daños a las instalaciones, embarcaciones, equipos o carga.
- Mantener y cumplir su propio programa de salud ocupacional.
- Brindarle a su personal todos los elementos de protección personal necesarios para su labor y los exigidos por EL TERMINAL.
- Deberán suministrar elementos especiales de protección de acuerdo con lo establecido por el Terminal.
- Proveer a todo su personal el respectivo uniforme con la identificación de la empresa y registrarlo en EL TERMINAL.
- Usar permanentemente y de manera correcta los elementos de protección personal y demás dispositivos para la prevención y control de riesgos laborales, cuidar de su conservación, mantener el orden en los lugares de trabajo y aseo personal.
- Asegurarse que todo el personal tenga el entrenamiento, el conocimiento y la experiencia apropiada para el desarrollo de sus actividades y deberá mantener la información disponible que evidencie la evaluación de la experiencia y competencia de su personal.
- Requerir iguales condiciones para el personal de los operadores o contratistas que suministre los servicios en su nombre, sin perjuicio de su responsabilidad directa de Operador Portuario a cargo de la operación.
- Responder por las obligaciones que no cubra el sistema integral de seguridad social en cuanto a las incapacidades, gastos por tratamientos médicos, clínicos o quirúrgicos y por muerte de sus trabajadores originados en accidentes de trabajo y enfermedad profesional.
- Responder ante las autoridades ambientales, EL TERMINAL o terceros por los impactos al medio ambiente, causados por su personal u operación, y asumir la responsabilidad y el total de los costos que se generen.

Artículo 49. Obligaciones respecto a equipos y herramientas de trabajo

- Utilizar materiales, herramientas, equipos y aparejos en perfecto estado y apropiadas para cada actividad a desarrollar dentro de las instalaciones del TERMINAL.
- Realizar las respectivas pruebas periódicas a dichos elementos conforme a los códigos y estándares establecidos por sus fabricantes.
- Mantener la identificación y certificados vigentes de todos sus equipos usados en las operaciones conforme a las instrucciones que establezca el Terminal.
- Cumplir con los programas de mantenimiento preventivo para los equipos, correcto funcionamiento de los mismos y cumplir con las medidas de seguridad.
- Respetar la velocidad máxima permitida para todo vehículo, equipo o maquinaria que ejecute actividades dentro del Terminal, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Seguridad Industrial del Terminal.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Artículo 50. Obligaciones respecto a facturación y pagos al TERMINAL.

- El Terminal se encargará de la emisión de las facturas que correspondan a los servicios de operación portuaria prestados dentro del Terminal.
- Los pagos de las facturas se deberán hacer conforme a lo establecido por el Terminal.
- Mantenerse al día con los pagos por todo concepto que adeude al Terminal. El Terminal podrá suspender la ejecución del contrato por demoras en los pagos dentro de los términos acordados.

Artículo 51. Obligaciones sobre el uso de instalaciones y de servicios públicos

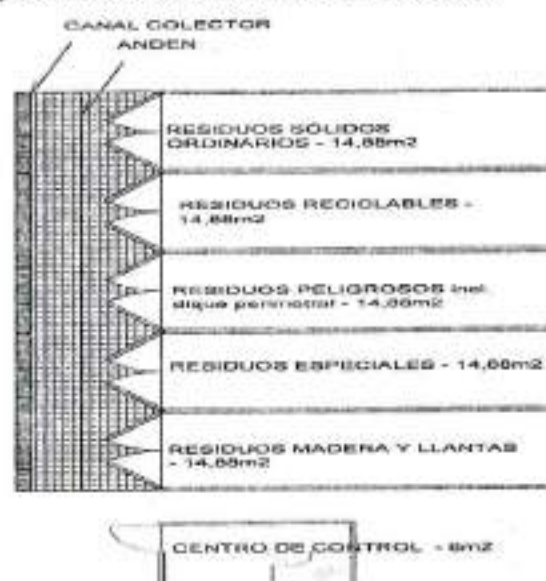
- La circulación de equipos dentro del Terminal debe ceñirse a lo especificado en el Reglamento de Seguridad Industrial del Terminal.
- Retirar los equipos del Terminal, cuando estén fuera de servicio, no sean necesarios para la operación del Terminal o no reúnan los requisitos técnicos contemplados en este Reglamento.
- Recoger dentro de la siguiente hora después de finalizar la operación, las basuras o residuos que se produzcan en el desarrollo de la misma. En caso contrario, EL TERMINAL, realizara la limpieza del área y facturara al operador el costo del servicio.
- De presentarse pinchazos en las llantas de los equipos o cualquier otro accidente debido a la presencia de basura en los lugares de trabajo, se considerará como responsabilidad del operador quien deberá resarcir los costos correspondientes.

51.1. Descripción de las instalaciones de recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes

Las instalaciones de recepción de residuos, basuras y demás productos contaminantes, contarán con: Un canal colector, un andén, un centro de control, y cinco habitaciones para los distintos tipos de residuos, así; (i) Residuos sólidos ordinarios; (ii) Residuos reciclables; (iii) residuos peligrosos; (iv) Residuos especiales; (v) residuos de madera y llanta.

En cuanto al canal recolector, este tendrá una longitud de 12,2 metros, y un ancho de 0,250 metros. Por su parte el andén del sistema, tendrá una longitud igual, con un ancho de 2 metros. Cada una de las habitaciones de residuos tendrá un área de 14.88 metros cuadrados, y; en el caso de la habitación de residuos peligrosos, ésta tendrá un dique perimetral.

La mencionada descripción es como se muestra a continuación:



"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

CAPITULO IX – DERECHOS Y RESPONSABILIDADES EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

Artículo 52. De las responsabilidades

Responsabilidad General. La responsabilidad del TERMINAL, de los Operadores portuarios, de las empresas de servicios marítimos, de los transportadores, de los Agentes Marítimos, de las Agencias Aduaneras, Agentes de Carga, importadores, exportadores y de los propietarios de las mercancías que transiten por el Terminal y de los demás usuarios que presten servicios en el Terminal o utilicen los servicios del TERMINAL se determinará con sujeción a las normas de la Ley 1ª de 1991, el Código de Comercio en particular y de la Ley Colombiana de manera en general, que resulten aplicables a la relación jurídica existente entre las personas y entidades antes mencionadas.

Normas Ambientales. De igual forma, es responsabilidad del TERMINAL y de todos los usuarios, cumplir la normatividad ambiental exigida en permisos, licencias y planes de manejo aprobados por las autoridades ambientales competentes para el desarrollo de actividades de la instalación portuaria.

Ingreso de Mercancías. El ingreso de mercancías al Terminal, bien sea de importación, de exportación o la solicitud de servicios a las mercancías, hace presumir que dicho ingreso o solicitud de servicios están autorizados por el propietario, importador, exportador o persona responsable de las obligaciones aduaneras de dichas mercancías, quien conoce y acepta el presente Reglamento.

Suspensión de Servicios. EL TERMINAL se reserva el derecho de suspender cualquier servicio solicitado por personas naturales o jurídicas cuando estas no se encuentren a Paz y Salvo con el Terminal, incumplan las normas establecidas y las de seguridad o cuando los servicios a prestar entrañen peligro, para el medio ambiente, las personas o las instalaciones portuarias. En cualquiera de estos eventos, se deberá informar de inmediato a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Artículo 53. En las operaciones marítimas

Dichas operaciones comprenden, entre otras, las actividades de:

- Cargue (silo/piso/camión a buque).
- Descargue (buque a piso/camión/silo).
- Reestibas a bordo (Movimiento de contenedores/carga de un área a otra del mismo buque).
- Reestibas vía muelle.

Es obligación del Capitán del buque ordenar la ejecución de todas las tareas para el inicio de operaciones y demás actividades necesarias para la seguridad y la eficiencia de los servicios; así mismo, durante todo el tiempo de operaciones, el Capitán del buque es responsable que se administre el lastre del buque para que este se mantenga estable y adrizado.

El buque debe contar con luces suficientes y apropiadas para prevenir accidentes de personas o daños a la propiedad, derivadas de las operaciones de cargue o descargue.

Es responsabilidad del Capitán, al término de la maniobra de atraque, que el buque deba tener sus escotillas, grúas, accesos y carga listas para las operaciones.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Así mismo, es obligación del Capitán del buque presentar y mantener condiciones seguras, equipos, aparejos y aditamentos adecuados para la realización de actividades de manera segura y con el menor rango de riesgo. También es su responsabilidad informar al Terminal y registrar cualquier novedad de daños.

EL TERMINAL no se responsabiliza por faltantes o daños al material de trínca como twistlocks y barras.

EL TERMINAL se reserva el derecho de exigir a los usuarios del Terminal trabajar en forma continua dentro de los horarios establecidos para la prestación de servicios, y fuera de dichos horarios, cuando lo considere necesario para agilizar las operaciones, evitar congestión o asegurar que las facilidades portuarias sean utilizadas al máximo de su capacidad.

La responsabilidad del Transportador Marítimo y del Agente Marítimo durante la operación, se rige por lo dispuesto en el contrato de transporte, las condiciones de fletamento y las normas que resulten aplicables a ellos, y a falta de norma aplicable por el Código de Comercio Colombiano, y conforme a su artículo 1492, el Agente Marítimo responde personal y solidariamente con el Capitán y el armador del buque.

Cuando se presenten filtraciones por el casco de los buques, escapes de líquidos inflamables de un buque cargando o descargando en el Terminal, el Capitán y el Terminal debe informar de inmediato a la Capitanía de Puerto y tomar todas las medidas necesarias para minimizar su impacto.

Artículo 54. En las operaciones terrestres y servicios a la carga

Dichas actividades corresponden al traslado de mercancías desde el costado del buque hasta el sector de almacenamiento asignado por el Terminal y viceversa. EL TERMINAL es responsable por la prestación del servicio antes descrito y se rige por lo establecido en el presente Reglamento y por las normas que regulen sus actividades. EL TERMINAL se reserva el derecho a:

- Efectuar el manejo y almacenamiento de cargamentos que, por su naturaleza, presenten deficiencia en el empaque o cualquier otra circunstancia que produzca emanaciones, vapores, olores o basuras, que causen daño a las personas, al medio ambiente, a las instalaciones portuarias o a otros cargamentos.
- Ordenar la verificación de pesos o volúmenes de la carga cuyo peso o volumen no estén indicados en la documentación o cuando existan razones suficientes para considerar que es necesario hacerlo. En caso de presentarse errores en lo declarado, esta verificación será por cuenta del dueño de la carga.
- Restringir el ingreso de automotores que no acrediten los estándares establecidos en la normatividad, como lo son: el SOAT vigente, buen estado técnico-mecánico y demás documentos exigidos por la regulación sobre la materia. Los costos y demoras generados serán responsabilidad exclusiva de los transportistas y de las empresas que los contrataron.
- Exigir licencia de conducción al conductor.
- Entregar las mercancías a los propietarios o consignatarios de la carga que aparecen en los documentos que amparan la mercancía si no se encuentran a paz y salvo con el Terminal por concepto de pago, con la naviera o el transportista por concepto de cancelación de fletes o cuando la documentación presentada para su retiro, no cumpla con los requisitos exigidos por las autoridades competentes y en especial a las autoridades aduaneras.
- Recibir aquellos cargamentos que lleguen al puerto y no tengan visiblemente escritas en forma clara y legible, las marcas, códigos, medidas, características y demás datos indicativos

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

anotados en los documentos que lo amparan, así como, la rotulación correspondiente cuando se trate de carga peligrosa.

- Recibir para almacenaje en sus bodegas y cobertizos cuando no tenga espacio para aquellas mercancías, que por su naturaleza y características requieren almacenaje en espacios cubiertos.
- Para los cargamentos en tránsito o transitorios, el Agente Marítimo dará su conformidad por escrito para almacenar la carga en espacios descubiertos. En estos casos la responsabilidad por los daños que puedan sufrir las mercancías es del propietario o del Agente Marítimo.
- Almacenar contenedores llenos y vacíos de acuerdo a sus necesidades operativas.

En cuanto al almacenamiento de carga, el periodo de responsabilidad comienza en el momento en que la carga es recibida a satisfacción del TERMINAL, dentro del área designada en la instalación portuaria y finaliza cuando el Terminal entrega la carga a la embarcación o al transportador terrestre para su retiro.

El tiempo de permanencia de la carga en el Terminal está regido por la DIAN al tratarse de una zona aduanera primaria.

EL TERMINAL no se hace responsable por los daños o pérdidas que la carga pueda sufrir en las áreas de almacenamiento si estas son causadas por:

- Razones de fuerza mayor.
- Caso fortuito.
- Evaporación, mermas o deterioro natural propios de la carga.
- Daños propios de la carga producidos por el empaque, embalaje defectuoso o inadecuado, por su poca consistencia o mala confección para la seguridad del contenido.

Artículo 55. Exoneración de responsabilidad del TERMINAL

Para efectos de exoneración de responsabilidad del TERMINAL por daños o pérdida de la carga, se consideran eventos especiales de causa extraña, además de los establecidos en la ley, los siguientes:

- Vicio propio, vicio oculto o naturaleza especial de la mercancía.
- Acto, culpa o negligencia de Operador Portuario.
- Intervención de las autoridades públicas presentes en la instalación portuaria como son la DIAN, Sanidad Portuaria, Policía Nacional, Autoridad Marítima, Superintendencia de Puertos y Transportes, la Autoridad Ambiental y todas las demás que puedan legalmente acceder a las mercancías conforme a la ley colombiana.
- Intervención de un tercero con la debida autorización del propietario de la carga o de sus representantes.
- Inexactitud de la declaración del dueño de la carga, del importador, del exportador o del responsable aduanero de la carga o de sus representantes, según el caso, acerca de la naturaleza, peso, volumen, carácter peligroso, características o condiciones especiales de la carga, como también el indebido embalaje o empaque del cargamento.
- Cuarentena.
- Huelga, bloqueo, o cualquier restricción en el trabajo.
- Fenómenos naturales adversos e intempestivos, como temblores de tierra, terremotos, fuertes brisas, fuertes lluvias, etc.
- El no cumplimiento de las regulaciones que adoptan los límites de peso y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre de carga por carretera por parte de la compañía de transporte una vez el medio de transporte este fuera del Terminal.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Para los vehículos terrestres designados para retiro y traslado de carga, el acondicionamiento, aseguramiento y distribución de la carga será responsabilidad del dueño de la carga o del transportador. Cuando se trate de contenedores, las plataformas deben tener instalados, de manera fija, los conos que aseguren las cantoneras de los contenedores, previniendo su deslizamiento.

Artículo 56. Entrega y recibo de mercancías

EL TERMINAL entregará al propietario, o a quien lo represente, los cargamentos en las mismas condiciones en que fueron recibidos previo cumplimiento de los requisitos legales para importación, exportación, cabotaje, tránsito; del pago de las facturas por los servicios prestados y el lleno de los demás requisitos exigidos por EL TERMINAL, DIAN y demás autoridades competentes.

Los cargamentos en tránsito internacional y transitorio se cargarán en el buque asignado para tal efecto por el Agente Marítimo.

Cuando se reciban cargamentos con algún tipo de daño, merma, indicaciones de saqueo, etc. EL TERMINAL elaborará un acta donde se describa el estado de la mercancía la cual deberá ser suscrita por el representante del buque o el transportista y el Terminal.

El Terminal no es responsable por faltantes o daños de los cargamentos, después de haber sido entregados a sus propietarios o representantes, así continúen permaneciendo en las áreas de la instalación portuaria.

EL TERMINAL verificará el peso o medida de cualquier cargamento cuando surjan dudas sobre el estado de la mercancía, su embalaje e información documental. El costo de la operación será con cargo al Agente Marítimo, dueño de la carga o su representante.

El dueño de la carga, operador portuario o su representante debe disponer de una persona en la Instalación Portuaria para que atienda y asuma las responsabilidades sobre contenidos y documentación, cuando es evidente su responsabilidad sobre problemas que surjan durante el desarrollo de la operación portuaria.

Artículo 57. Daños, averías a la carga, personas y a las instalaciones portuarias

Los armadores, capitanes de buques, contratistas, operadores, transportadores terrestres o sus representantes, Agentes Marítimos, representantes de la carga y demás personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades dentro de las zonas portuarias, serán responsables de los accidentes, de las lesiones a personas, daños y averías a la carga, daños a las instalaciones portuarias, cuando dichos sucesos sean causados por condiciones inseguras, mal estado o deficiencia de los equipos y aparejos suministrados por ellos, así como por las condiciones de la carga, embalaje o la estiba de la misma, la escasa visibilidad y obstáculos que impidan su correcto manejo o manipulación.

Los usuarios son responsables ante EL TERMINAL y ante terceros afectados, por los daños que causen accidentes debido a condiciones y maniobras inseguras, el mal estado o deficiencia de los equipos utilizados, las malas condiciones de la carga, su embalaje o estiba, y cualquier otra situación que impida el correcto manejo y manipulación de las mercancías.

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

Cuando se produzcan accidentes en la Instalación Portuaria se levantará de inmediato un acta en la que se consignará toda la información pertinente a los hechos. El acta debe ser suscrita por los involucrados en el accidente. Todas las partes reportarán a las aseguradoras del rubro para las inspecciones y asegurabilidad del puerto y de la carga.

Los usuarios y operadores portuarios que causen daños a los equipos o instalaciones de propiedad del TERMINAL deberán cancelar de inmediato los valores del daño respectivo, previo peritazgo aceptado por las partes o determinado por la autoridad competente. En caso contrario, EL TERMINAL podrá hacer efectivas las pólizas que en su momento se exigieron para cubrir estos riesgos o repercutirá contra el usuario respectivo.

Artículo 58. Responsabilidad en caso de accidentes

EL TERMINAL cuenta con un Plan de Contingencia que incluye las acciones y medidas a seguir en el evento de una emergencia. Dicho plan contempla las emergencias ambientales, de seguridad industrial y salud ocupacional que puedan presentarse en la instalación portuaria.

Cualquier incidente que ocurra dentro de las instalaciones portuarias, canales de acceso al muelle o áreas de maniobra que puedan constituir peligros para la navegación, serán informados por parte del TERMINAL a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a DIMAR.

Si el accidente generase un riesgo o afectación al medio ambiente, EL TERMINAL, además, informará a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, a la autoridad regional y local competente y activará el Plan de Contingencia aprobado en la respectiva Licencia.

Artículo 59. Suspensión en la prestación de los servicios del TERMINAL

EL TERMINAL no será responsable por demoras, interrupción o suspensión en la prestación de sus servicios por fuerza mayor o caso fortuito, incluyendo, pero no limitando, acto de autoridad, guerra civil o internacional, revolución o asonada, actos terroristas, motín, huelga, paro o entorpecimiento del trabajo ocasionado por los usuarios o personas ajenas al TERMINAL, o cuando en la zona de la instalación portuaria se presenten condiciones de tiempo tales que, a juicio del TERMINAL, hagan peligrosa la prestación de los servicios.

En los casos que exista duda sobre la responsabilidad por los accidentes ocurridos en las instalaciones del Terminal, EL TERMINAL solo responderá cuando las autoridades judiciales así lo determinen.

CAPÍTULO X - OTRAS DISPOSICIONES

La Superintendencia de Puertos y Transporte vigilará el desempeño de los operadores portuarios para evitar los abusos y prácticas monopolísticas y competencias desleales.

Artículo 60. Criterios generales de productividad

EL TERMINAL, como parte de la gestión administrativa que realiza, considera en el Manual Interno de Operaciones, procedimientos básicos para evaluar los rendimientos operativos de la empresa. Estos indicadores se comparan con valores fijados como objetivos y se controla a través de la gestión su cumplimiento.

Artículo 61. Facturación

"Por la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria de la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A."

EL TERMINAL facturará todos los servicios prestados en las instalaciones del Terminal de acuerdo con los procedimientos del Manual de Facturación y los acuerdos comerciales con los clientes.

No está permitido el pago en efectivo, de ningún servicio en áreas operativas de la Instalación Portuaria, ni la entrega de propinas ni gratificaciones a funcionarios de la empresa o de los contratistas que laboren en el Terminal. La medida aplica para todas las operaciones en la Instalación Portuaria incluyendo las actividades en bodegas y zonas de inspección.

----- O -----

		SISTEMA INTEGRADO DE DATOS FORMATO DE ACTA DE INSPECCION		Carga Versión 1 Página 1 de 1
2020/07/27		ZONA	☒ 20 ☐ 078	
MODALIDAD: ☐ IMPORTACION ☒ EXPORTACION				
TIPO DE INSPECCION		INFORMACION CUADRELLA Y OPERADOR		
ASISTENTE / JOSEAFER JIMENA DMY ☐ ICA ☒ JAZMIN JAMA ☐ REPRESENTADO ☐ PRESENCIA ☐		NOMBRE DIEGO PENTERIA OLIVER HINESTROZA MESIO RIVAS ANDRES CHAVEL		
LLENADO				
TIPO DE CARGA		CONTENEDOR	CARGA BUELTA	INFORMACION DE LA CARGA
CONTENEDOR		45R3 TLU1086406	HORA INICIAL 12:20 HORA FINAL 21:25 BAC 32265 CO 388368 0000006196	CANTIDAD 20 TIPO DE CARGA PALLETS PARA
NOMBRE CLIENTE SOCIAL IMPORTACOL SAS				
CUSTODIA LA AGENCIA DE ASESORIA Y REPRESENTACION EXPOMEX LTDA NIT 802000313-1				
AGENCIA DE ASESORIA		REPRESENTANTE AGENCIA ALEJANDRO RESINA		
NOMBRE LEONARDO GONZALEZ 5005468				
EVALUACION DEL SERVICIO ☐ EXCELENTE ☐ BUENO ☐ REGULAR ☐ MALO				
OBSERVACIONES RECOMENDACIONES LA POLICIA REALIZO INSPECCION AL 100% DE LA CARGA DEBIENDO ROMPER LOS LUNCHOS DE LOS 20 PALLETS PARA SER INSPECCIONADOS. LA OPERACION FUE REALIZADA CON PRESENCIA DEL CLIENTE JUAN MANUEL OSTRO FINALIZO LA OPERACION SIN QUEVEDOS				
REPRESENTANTE AGUADULCE FIRMAS Y SELLOS				

Barranquilla, 18 de Agosto de 2021

LOS SUSCRITOS CONTADOR Y REPRESENTANTE LEGAL DE IMPORTACOL S.A.S
NIT. 901.292.476 -2

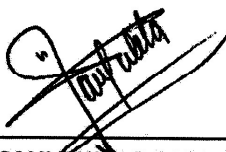
CERTIFICAN QUE:

De acuerdo con lo que reposa en nuestros libros contables, la **exportación No. 1 de Peña Gold**, realizada a Chile, al cliente **IMPORTADORA Y EXPORTADOR IMPOSUD SPA**, con numero de **factura de exportación electrónica No. 001**, presento la siguiente perdida, de acuerdo con los precios pactados inicialmente, y que, por los inconvenientes de demoras presentados en el proceso de exportación, género que el cliente recibiera el producto desmejorado en las condiciones inicialmente pactados.

La perdida generada en este proceso se resume a continuación:

VALORES EN DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS (USD\$)							
PRODUCTO	EMBALAJE	U/M	CANT	COSTO	PRECIO VENTA	UTILIDAD (PERDIDA)	UTILIDAD (PERDIDA) TOTAL
PIÑA GOLDEN	12KG	CAJA CARTON	1120	9,60	6,72	(2,88)	(3.226)
PIÑA GOLDEN	12KG	CAJA CARTON	280	9,60	6,60	(3,00)	(840)
GRAN TOTAL			1400	9,60	6,70	(2,90)	(4.066)

La perdida total de esta importación fue de **USD\$ 4.066**


SAUL ZULETA SALAZAR
Contador
T.P: 129105 -T


MARTIN TOVAR MENDOZA
Representante Legal
C.C: No. 72.430.856



Declaración de Exportación

Sistema de Declaración de Exportación

600

Año 2020

Espacio reservado para la DIAN

4. Número de formulario

6007664308594



(415)7707212489984(8020) 0006007664308594

Exportador	20. Tipo de documento 3 1	19. Número de identificación 9 0 1 2 9 2 4 7 6	6. DV 2	7. Primer apellido	8. Segundo apellido	9. Primer nombre	10. Otros nombres
Exportador	11. Razón social IMPORTACOL S.A.S						
Declarante	24. Tipo de documento 3 1	25. Número documento de identificación 8 0 2 0 0 0 3 1 3	28. DV 1	27. Primer apellido	28. Segundo apellido	29. Primer nombre	30. Otros nombres
Declarante	31. Razón social AGENCIA DE ADUANAS EXPOMEX LIMITADA NIVEL 2						
Destinatario	32. Tipo de documento 43	33. Número documento de identificación	34. Primer apellido	35. Segundo apellido	36. Primer nombre	37. Otros nombres	
Destinatario	38. Razón social IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA						
Destinatario	39. Domicilio destinatario RUTA H-10 NO.502 ? 502B						40. Ciudad GRANEROS
Datos del negocio	41. Clase DEX DEX UNICO DATOS DEFINITIVOS			Cód. 1	42. No. Formulario anterior		43. Tipo de diligenciamiento Cód.
	44. Tipo de despacho Inicial		Cód. 1 1	45. Tipo de corrección		Cód.	46. No. Referencia EXP1117/20
	49. Régimen aduanero Exportación definitiva			Cód. 11	50. Aduana despacho Buenaventura		Cód. 3 5
	53. Tipo de datos Definitivos al embarque			Cód. 0 1	54. Tipo de embarque Único		Cód. 0 1
	55. Cód. Moneda de transacción U S D			59. Valor factura en moneda de transacción 13440.00	60. Tasa de cambio		61. Forma de pago Pago a crédito
Lugar	63. Fecha 1er. pago anticipado Año Mes Día		64. Mercadería a la mano con el viajero SI ☐ NO ☒	65. Sistemas especiales SI ☐ NO ☒	66. Exportación en tránsito SI ☐ NO ☒	67. Modo de transporte Transporte Marítimo	Cód. 1
	69. Aduana de salida Buenaventura		Cód. 35	70. País destino final CHILE		Cód. CL	71. Cód. Lugar destino final CLSAI
	72. Valor total FOB USD 13440.00		73. Valor total fletes USD		74. Valor total seguros USD		75. Valor total otros gastos USD
	76. Valor total exportaciones USD 13440.00		77. Valor a reintegrar USD		78. Total valor agregado nacional USD		
	Totales para control						
Actuación aduanera	79. Total series 1		80. Total número de buños 1400		81. Total peso bruto kgs. 18160		
	82. No. Autorización embarque 14169135475695		83. Fecha autorización embarque 2 0 2 0 0 8 0 7 2 4		84. No. Solicitud autorización de embarque 6027665277342		85. Fecha solicitud autorización embarque 2 0 2 0 0 8 0 7 2 4
	86. Nombre funcionario responsable						Firma funcionario responsable
	87. Cargo						
	88. Tipo de documento						89. No. del documento de identificación
90. No. Radicación							
Firma de quien suscribe el documento							
1001. Apellidos y nombres PEREZ LLERENA JUAN CARLOS							
1002. Tipo doc. 1 3							
1003. No. identificación 7 2 2 2 8 1 5 3							
1004. DV 0							
1005. Cód. Representación							
1006. Organización							
997. Fecha declaración exportación 2 0 2 0 0 8 0 8 1 3 2 1 2 9							





Declaración de Exportación

Modelo Único de Exportación - Sistema Declaración Automatizada

600

Página 2 de 4 Hoja No. 2

Espacio reservado para la DIAN



4. Número de formulario

6007664308594



(415)7707212489984(8020) 000600766430859 4

20. Tipo de documento	18. Número de identificación	6. DV	7. Primer apellido	8. Segundo apellido	9. Primer nombre	10. Otros nombres
3 1	9 0 1 2 9 2 4 7 6	2				
11. Razón social IMPORTACOL S.A.S						

Subpartidas declaradas							
98. No. Serie	99. Subpartida	100. Cód. Complementario	101. Cód. - Suplementario	102. Unidad física	103. Cantidad	104. Unidad comercial	105. Cód.
1	0804300000			Kilogramo	16485	Kilogramo	KGM
106. Cód. Unid. Comerciales	108. Clase empaque	Cód.	107. No. Bultos	108. Peso bruto kgs.	109. Peso neto kgs.	110. Valor FOB USD	
16485	CAJA	CS	1400	18160.00	16485.00	13440.00	

111. Marcas

112. Descripción

Nombre:PIÑAS, Variedad o especie:GOLDEN, Elaboración:ENTERAS, Presentación:CON CÁSCARA, Destino:ALIMENT HUMANA, Forma de conservación:REFRIGERADOS, Otras características:1400 CAJAS DE PINA GOLDEN, RIFRIGERADAS, CALIBRE: 9 - 10. CAT 1. CONSUMO HUMANO. EN CAJAS DE 12 KG NETO. TOTAL PESO NETO: 16800 KG.

113. Unidad de medida plazo	Cód.	114. Plazo	115. País de origen	Cód.	116. Región de origen	Cód.
			COLOMBIA	CO	Cauca	19

117. Preferencia arancelaria	Cód.

Régimen precedente

118. Aduana precedente	Cód.	119. No. Declaración precedente	120. Año aceptación	121. Régimen precedente	Cód.	122. Cód. Modalidad precedente	123. No. Serie precedente



Declaración de Exportación

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Unidad Administrativa Especial de Aduanas y Comercio Exterior

600

Página 3 de 4 Hoja No. 3

Espacio reservado para la DIAN

4. Número de formulario

6007664308594



(415)7707212489984(8020) 000600766430859 4

Exportador	20. Tipo de documento 3 1	19. Número de identificación 9 0 1 2 9 2 4 7 6	6. DV 2	7. Primer apellido	8. Segundo apellido	9. Primer nombre	10. Otros nombres
11. Razón social IMPORTACOL S.A.S							

Detalles del transporte							
124. Tipo de documento 3 1	125. Número de identificación 8 6 0 5 3 2 4 2 6	126. DV 7	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres	
131. Razón social NAVES S.A. S.							
132. Nacionalidad bandera PANAMA	Cód. P A	133. No. Manifiesto de carga 11657516575611	134. Fecha manifiesto 2 0 1 2 0 8 7 3 1	135. Identificación medio de transporte 9467407	136. Lugar de embarque SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGU	Cód. 3855	

124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres	
131. Razón social							
132. Nacionalidad bandera	Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto Año Mes Día	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.	

124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres	
131. Razón social							
132. Nacionalidad bandera	Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto Año Mes Día	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.	

124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres	
131. Razón social							
132. Nacionalidad bandera	Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto Año Mes Día	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.	

124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres	
131. Razón social							
132. Nacionalidad bandera	Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto Año Mes Día	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.	

124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres	
131. Razón social							
132. Nacionalidad bandera	Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto Año Mes Día	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.	

124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres	
131. Razón social							
132. Nacionalidad bandera	Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto Año Mes Día	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.	

Colombia, un compromiso que no podemos evadir.



Declaración de Exportación

Módulo de Exportación
Núcleo de Registro, Control y Cobro Aduanero

600

Página 4 de 4 Hoja No. 4

Espacio reservado para la DIAN

4. Número de formulario

6007664308594



(415)770721248984(8020) 0006007664308594

10. Número de identificación	6. DV	7. Primer apellido	8. Segundo apellido	9. Primer nombre	10. Otros nombres
3 1 9 0 1 2 9 2 4 7 6	2				

11. Razón social
IMPORTACOL S.A.S

Documentos soporte y Vistos buenos

1	137. No. de serie 201	138. Cód. Tipo documento 201	139. Descripción Factura Comercial	140. No. del documento 001	141. No. identificación del emisor 901292476	142. DV	143. Nombre del emisor IMPORTACOL S.A.S	148. Unidad comercial Kilogramo	Cód. KGM	149. Cantidad unidad comercial 16.800
	144. Fecha expedición 2010 02 07	145. Fecha vencimiento 2010 02 08	146. Cód. Moneda USD	147. Monto del documento 13.440						
2	137. No. de serie 228	138. Cód. Tipo documento 228	139. Descripción Resolución facturación DIAN	140. No. del documento 18762015235668	141. No. identificación del emisor 800197266	142. DV 4	143. Nombre del emisor U.A.E. DIRECCION DE IMPUESTOS	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición 2010 01 06	145. Fecha vencimiento 2010 02 01	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						
3	137. No. de serie 218	138. Cód. Tipo documento 218	139. Descripción Mandato	140. No. del documento SIN NUMERO	141. No. identificación del emisor 901292476	142. DV	143. Nombre del emisor IMPORTACOL S.A.S	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición 2010 02 01	145. Fecha vencimiento 2010 02 10	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						
4	137. No. de serie	138. Cód. Tipo documento	139. Descripción	140. No. del documento	141. No. identificación del emisor	142. DV	143. Nombre del emisor	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición	145. Fecha vencimiento	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						
5	137. No. de serie	138. Cód. Tipo documento	139. Descripción	140. No. del documento	141. No. identificación del emisor	142. DV	143. Nombre del emisor	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición	145. Fecha vencimiento	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						
6	137. No. de serie	138. Cód. Tipo documento	139. Descripción	140. No. del documento	141. No. identificación del emisor	142. DV	143. Nombre del emisor	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición	145. Fecha vencimiento	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						
7	137. No. de serie	138. Cód. Tipo documento	139. Descripción	140. No. del documento	141. No. identificación del emisor	142. DV	143. Nombre del emisor	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición	145. Fecha vencimiento	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						
8	137. No. de serie	138. Cód. Tipo documento	139. Descripción	140. No. del documento	141. No. identificación del emisor	142. DV	143. Nombre del emisor	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición	145. Fecha vencimiento	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						
9	137. No. de serie	138. Cód. Tipo documento	139. Descripción	140. No. del documento	141. No. identificación del emisor	142. DV	143. Nombre del emisor	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición	145. Fecha vencimiento	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						
10	137. No. de serie	138. Cód. Tipo documento	139. Descripción	140. No. del documento	141. No. identificación del emisor	142. DV	143. Nombre del emisor	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición	145. Fecha vencimiento	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						
11	137. No. de serie	138. Cód. Tipo documento	139. Descripción	140. No. del documento	141. No. identificación del emisor	142. DV	143. Nombre del emisor	148. Unidad comercial	Cód.	149. Cantidad unidad comercial
	144. Fecha expedición	145. Fecha vencimiento	146. Cód. Moneda	147. Monto del documento						

Colombia, un compromiso que no podemos evadir.



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 02/09/2022 - 17:08:09
Recibo No. S000858630, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN hc89tTZJPw

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

"EL PRIMER JUEVES HÁBIL DE DICIEMBRE DE ESTE AÑO SE ELEGIRÁ JUNTA DIRECTIVA DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA. LA INSCRIPCIÓN DE LISTAS DE CANDIDATOS DEBE HACERSE DURANTE LA SEGUNDA QUINCENA DEL MES DE OCTUBRE. PARA INFORMACIÓN DETALLADA PODRÁ COMUNICARSE AL TELÉFONO 2424508 ext 132, AL CORREO JURIDICO@CCBUN.ORG O DIRIGIRSE A LA SEDE PRINCIPAL, A LAS SEDES AUTORIZADAS PARA ESTE EFECTO O A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB WWW.CCBUN.ORG"

CON FUNDAMENTO EN LA MATRÍCULA E INSCRIPCIONES EFECTUADAS EN EL REGISTRO MERCANTIL, LA CÁMARA DE COMERCIO CERTIFICA:

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón Social : MUROMAR LOGISTICA OP S.A.S
Nit : 900438770-9
Domicilio: Buenaventura

MATRÍCULA

Matrícula No: 62986
Fecha de matrícula: 24 de mayo de 2011
Ultimo año renovado: 2022
Fecha de renovación: 30 de marzo de 2022
Grupo NIIF : GRUPO II

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal : Cl1 7 4a 38 of 401 brr obrero - Barrio obrero
Municipio : Buenaventura
Correo electrónico : administracion@muromar.com.co
Teléfono comercial 1 : 2417332
Teléfono comercial 2 : 2402811
Teléfono comercial 3 : 3185144431

Dirección para notificación judicial : Cl1 7 4a 38 of 401 brr obrero - Barrio obrero
Municipio : Buenaventura
Correo electrónico de notificación : coordinacionjuridica@muromar.com.co
Teléfono para notificación 1 : 2417332
Teléfono notificación 2 : 2402811
Teléfono notificación 3 : 3185144431

La persona jurídica **SI** autorizó para recibir notificaciones personales a través del correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Proceso y del 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CONSTITUCIÓN

Por documento privado No. 001 del 20 de mayo de 2011 de Buenaventura, inscrito en esta Cámara de Comercio el 24 de mayo de 2011, con el No. 303 del Libro IX, se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada MUROMAR LOGISTICA OP S.A.S.

TÉRMINO DE DURACIÓN



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 02/09/2022 - 17:08:09
Recibo No. S000858630, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN hc89tZJPw

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

La persona jurídica no se encuentra disuelta y su duración es indefinida.

OBJETO SOCIAL

Objeto social: La sociedad tendrá como objeto principal, el servicio de estiba y desestiba, cargue y descargue, tarja, trincada, manejo terrestre y porteo de la carga, reconocimiento y clasificación, llenado y vaciado de contenedores, embalaje de carga, reparación de embalaje de carga, pesaje y cubicaje, alquiler de equipos y useria. Así mismo, podrá realizar cualquier otra actividad económica lícita tanto en Colombia como en el exterior. La sociedad podrá llevar a cabo, en general todas las operaciones de cualquier naturaleza que ellas fueren, relacionadas directamente o indirectamente con el objeto mencionado, así como las actividades similares, conexas o complementarias o que permitan facilitar o desarrollar el comercio o la industria de la sociedad

CAPITAL

* CAPITAL AUTORIZADO *

Valor	\$ 1.000.000.000,00
No. Acciones	1.000.000,00
Valor Nominal Acciones	\$ 1.000,00

* CAPITAL SUSCRITO *

Valor	\$ 1.000.000.000,00
No. Acciones	1.000.000,00
Valor Nominal Acciones	\$ 1.000,00

* CAPITAL PAGADO *

Valor	\$ 1.000.000.000,00
No. Acciones	1.000.000,00
Valor Nominal Acciones	\$ 1.000,00

REPRESENTACIÓN LEGAL

Organos de administración: La sociedad tendrá un órgano de dirección, denominado Asamblea General de accionistas y un representante legal.

FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL

Facultades del representante legal: La sociedad será gerenciada y administrada por el representante legal, quien no tendrá restricciones de contratación por razón de la cuantía o la naturaleza del acto, por lo tanto, se entenderá que el representante legal podrá celebrar o ejecutar todos los actos o contratos comprendidos en el objeto social o que se relacionen directamente, con la existencia y el funcionamiento de la sociedad. El representante legal se entenderá investido de los mas amplios poderes para acatuar en todas las circunstancias en nombre de la sociedad, con excepcion de aquellas facultades que, de acuerdo con los estatutos, se hubieren reservado los accionistas, en las relaciones frente a terceros, la sociedad quedara obligada por los actos y contratos por los representantes legales. Le esta prohibido al representante legal y a los demás administradores, por si o por interpuesta persona, obtener bajo cualquier forma o modalidad jurídica préstamos por parte de la sociedad. Parágrafo: Para la apertura y cancelación de cuentas de ahorro o corriente y giro de cheques por cualquier valor, se requerirá la firma del representante legal principal y el suplente, al igual que cualquier



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 02/09/2022 - 17:08:09
Recibo No. S000858630, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN hc89tZJPw

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

operacion financiera y/o bancaria.

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES

Por Acta No. 04 del 30 de agosto de 2013 de la Reunion Extraordinaria, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 18 de septiembre de 2013 con el No. 554 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
REPRESENTANTE LEGAL	JAIRO EDUARDO MIRANDA MURILLO	C.C. No. 16.485.612

Por Acta No. 34 del 28 de noviembre de 2018 de la Asamblea Extraordinaria, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 17 de diciembre de 2018 con el No. 11143 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
REPRESENTANTE LEGAL SUPLENTE	JULIO CESAR ANGULO URBANO	C.C. No. 16.484.520

REVISORES FISCALES

Por Acta No. 35 del 06 de diciembre de 2018 de el Comerciante, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 10 de enero de 2019 con el No. 11200 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION	T. PROF
REVISOR FISCAL	RAMIRO QUICENO MOLINA	C.C. No. 14.891.677	46320-T

REFORMAS DE ESTATUTOS

Los estatutos de la sociedad han sido reformados así:

DOCUMENTO	INSCRIPCIÓN
*) Acta No. 15 del 25 de marzo de 2015 de la Actas Asamblea General	1091 del 24 de septiembre de 2015 del libro IX
*) D.P. del 28 de septiembre de 2015	1115 del 06 de octubre de 2015 del libro IX
*) D.P. del 09 de junio de 2016	449 del 13 de junio de 2016 del libro IX
*) D.P. del 13 de septiembre de 2017	1629 del 18 de septiembre de 2017 del libro IX
*) Acta No. 43 del 30 de octubre de 2019 de la Asamblea General Extraordinaria De Accionistas	12333 del 07 de noviembre de 2019 del libro IX
*) Cert. del 21 de enero de 2020 de la Certificacion	12511 del 24 de enero de 2020 del libro IX
*) Cert. del 04 de marzo de 2020 de la Certificacion	12626 del 06 de marzo de 2020 del libro IX
*) D.P. del 09 de diciembre de 2020 de la Revisor Fiscal	13551 del 16 de diciembre de 2020 del libro IX

RECURSOS CONTRA LOS ACTOS DE INSCRIPCIÓN

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y la Ley 962 de 2005, los Actos Administrativos de registro quedan en firme, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos. Para estos efectos, se informa que para la CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA, los sábados **NO** son días hábiles.



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 02/09/2022 - 17:08:09
Recibo No. S000858630, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN hc89tZJPw

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecamaras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

Una vez interpuestos los recursos, los Actos Administrativos recurridos quedan en efecto suspensivo, hasta tanto los mismos sean resueltos, conforme lo prevé el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

A la fecha y hora de expedición de este certificado, NO se encuentra en curso ningún recurso.

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal Código CIIU: H5224
Actividad secundaria Código CIIU: H5229
Otras actividades Código CIIU: No reportó

ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO, SUCURSALES Y AGENCIAS

A nombre de la persona jurídica, figura(n) matriculado(s) en la CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA el(los) siguiente(s) establecimiento(s) de comercio:

ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO

Nombre: MUROMAR LOGISTICA OP SAS
Matrícula No.: 62987
Fecha de Matrícula: 24 de mayo de 2011
Último año renovado: 2022
Categoría: Establecimiento de Comercio
Dirección : Cl1 7 4a 38 apto 403 brr obrero - Centro
Municipio: Buenaventura

SI DESEA OBTENER INFORMACIÓN DETALLADA DE LOS ANTERIORES ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO O DE AQUELLOS MATRICULADOS EN UNA JURISDICCIÓN DIFERENTE A LA DEL PROPIETARIO, DEBERÁ SOLICITAR EL CERTIFICADO DE MATRÍCULA MERCANTIL DEL RESPECTIVO ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO.

LA INFORMACIÓN CORRESPONDIENTE A LOS ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO, AGENCIAS Y SUCURSALES, QUE LA PERSONA JURÍDICA TIENE MATRICULADOS EN OTRAS CÁMARAS DE COMERCIO DEL PAÍS, PODRÁ CONSULTARLA EN WWW.RUES.ORG.CO.

INFORMA - TAMAÑO DE EMPRESA

De conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.13.2.1 del Decreto 1074 de 2015 y la Resolución 2225 de 2019 del DANE el tamaño de la empresa es MEDIANA EMPRESA.

Lo anterior de acuerdo a la información reportada por el matriculado o inscrito en el formulario RUES:

Ingresos por actividad ordinaria : \$13,113,124,067
Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el periodo - CIIU : H5224.

Este certificado refleja la situación jurídica registral de la sociedad, a la fecha y hora de su expedición.



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 02/09/2022 - 17:08:09
Recibo No. S000858630, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN hc89tZJPw

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://siibuenaventura.confecameras.co/cv.php> y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

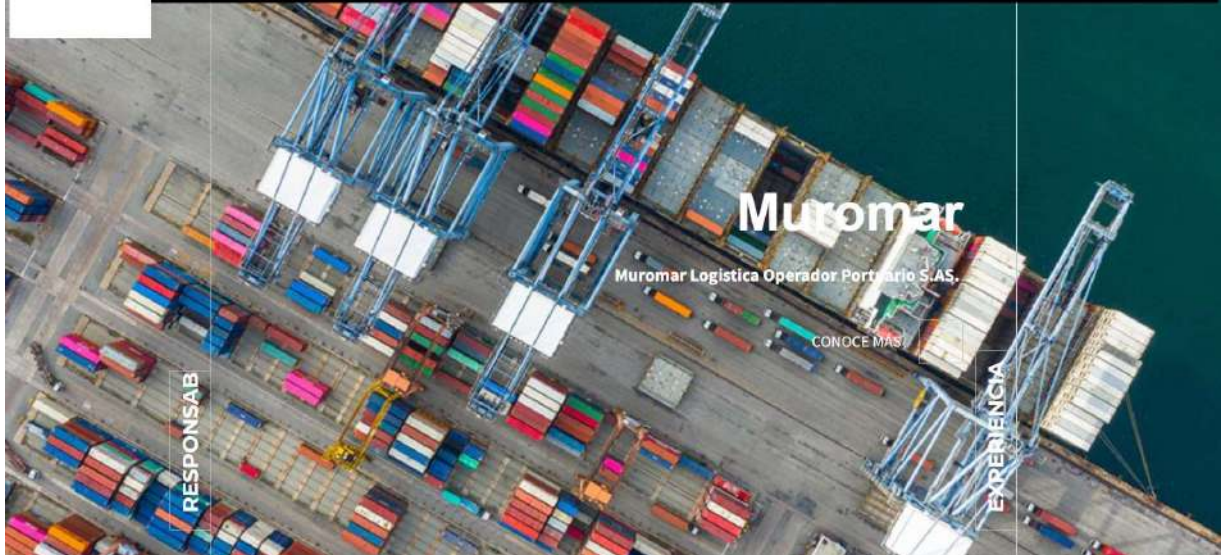
IMPORTANTE: La firma digital del secretario de la CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA contenida en este certificado electrónico se encuentra emitida por una entidad de certificación abierta autorizada y vigilada por la Superintendencia de Industria y Comercio, de conformidad con las exigencias establecidas en la Ley 527 de 1999 para validez jurídica y probatoria de los documentos electrónicos.

La firma digital no es una firma digitalizada o escaneada, por lo tanto, la firma digital que acompaña este documento la podrá verificar a través de su aplicativo visor de documentos pdf.

La firma mecánica que se muestra a continuación es la representación gráfica de la firma del secretario jurídico (o de quien haga sus veces) de la Cámara de Comercio quien avala este certificado. La firma mecánica no reemplaza la firma digital en los documentos electrónicos.

Al realizar la verificación podrá visualizar (y descargar) una imagen exacta del certificado que fue entregado al usuario en el momento que se realizó la transacción.

*** FINAL DEL CERTIFICADO ***

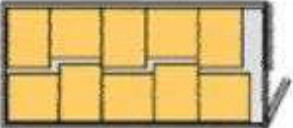
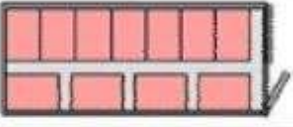
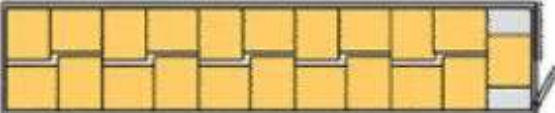
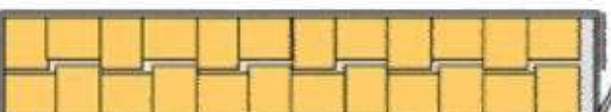
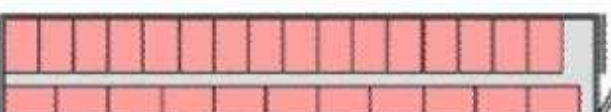
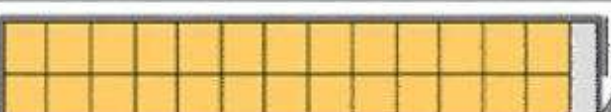
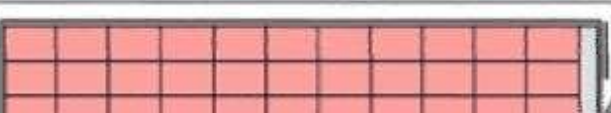


Quiénes Somos

HACEMOS PARTE DE UN
IMPORTANTE GRUPO
EMPRESARIAL

QUIÉNES SOMOS

Muromar Logística Operador Portuario S.A.S. es una empresa dedicada a la prestación de servicios de outsourcing portuario. El anterior objeto lo enfocamos buscando siempre que nuestros clientes se concentren en su propio negocio, dejando en manos confiables aquellos procesos logísticos portuarios de la cadena de exportación e importación de mercancías en los puertos y centros logísticos.

CONTENEDOR	Nº DE PALLETS	GRÁFICO
20' STANDARD	10 standard pallets 1,2 x 1,0m	
	11 europallets 1,2 x 0,8m	
40' STANDARD	21 standard pallets 1,2 x 1,0m	
	25 europallets 1,2 x 0,8m	
40' PALLETWIDE	24 standard pallets 1,2 x 1,0m	
	30 europallets 1,2 x 0,8m	
45' STANDARD	24 standard pallets 1,2 x 1,0m	
	27 europallets 1,2 x 0,8m	
45' PALLETWIDE	26 standard pallets 1,2 x 1,0m	
	33 europallets 1,2 x 0,8m	

Para: Andres Ramirez <aramirez@puertoaguadulce.com>

CC: Mayerline Santamaria <msantamaria@puertoaguadulce.com>; Boris Alejandro Romero Romero <bromero@puertoaguadulce.com>; Lina Marcela Ramon Castro <lrmon@puertoaguadulce.com>

Asunto: RE: Reporte novedad importacol

Andres,

Esta medición se hizo en presencia del cliente?

Cordialmente,



Ricardo A. Rodriguez M.

Gerente de Operaciones

rrodriguez@puertoaguadulce.com

Cel. +57 3185323722

Tel. +572 3989330 Ext. 3110

Península Aguadulce. – Edificio de Operaciones

Buenaventura, Colombia.

www.puertoaguadulce.com

De: Andres Ramirez <aramirez@puertoaguadulce.com>

Enviado el: martes, 10 de noviembre de 2020 4:41 p. m.

Para: Ricardo Rodriguez <rrodriguez@puertoaguadulce.com>

Asunto: RE: Reporte novedad importacol

Ricardo, Buena Tarde.

Informo que el día de hoy en acompañamiento de la policía y el área HES se realizó medición de gases de la unidad de Importacol para validar de forma técnica el comentario realizado por el cliente con respecto a rechazo de la unidad por contaminación deduciendo lo siguiente:

La unidad no presenta ningún tipo de contaminación de gases.

Anexo foto del Medidor de gases y las mediciones usado por el área HES.

Reporte del área de HES Medición			
Nombre	Código	Medición	Observación
Combustible	COMB	0,0	Sin Novedad
Oxigeno	O2	20.08	Sin Novedad
Dióxido de Carbono	COMB	0,0	Sin novedad
Ácido sulfhídrico(Sulfuro de hidrogeno)	H2S	0,0	Parámetro no Evaluado
Dióxido de azufre	SO2	0,1	Oscila entre 0,0 y 0,1, según indica el brigadista no indica novedad

- Validación de medidor antes de apertura



- Primera medición:



- Segunda medición (parte inferior de la unidad)



- Tercera medición parte superior de la unidad:



- Se anexan fotos del producto:





Andrés Fabian Ramirez Gonzalez

Land Operations Leader

aramirez@puertoaguadulce.com

Cel. +57 3183380515

Península Aguadulce. – Edificio de Operaciones

Buenaventura, Colombia.

www.puertoaguadulce.com

De: Andres Ramirez

Enviado el: lunes, 9 de noviembre de 2020 7:00 p. m.

Para: Ricardo Rodriguez <rrodriguez@puertoaguadulce.com>

Asunto: Reporte novedad importacol

Ricardo, Buena noche.

Envío reporte paso a paso de la Novedad:

- El vehículo de placas SKM658 llega a bodega en promedio de las 09:00 a.m. del día Sábado Anunciado como Operación Cross Docking, no se pudo iniciar con la operación puesto que la carga no se encontraba con la Respectiva Perfilación de parte las autoridades y la agencia de aduanas.
- La agencia logra realizar la respectiva actuación en el sistema VUCE, sobre las 11:00, debido a que la plataforma de la DIAN se encontraba fuera de servicio y está fue restablecida a las 11:00 a.m.
- Aproximadamente a las 15:30 horas al realizar la validación con la PONAL, confirman perfilación con presencia de dicha autoridad.
- A las 16:00 horas hacen presencia en bodega el funcionario de la agencia de aduanas y 2 representantes del cliente para la actividad de la inspección.
- La operación no se inició a las 16:00 horas, debido a que el representante de la agencia de aduanas argumenta no realizar esta operación a esta hora del día y se retira de las instalaciones; por ende se opto por planificar la operación para a primera hora el día siguiente.
- Se notifica a SAC, el cual da aviso, sin embargo la agencia de aduanas envía otro funcionario para atender esta operación.
- Siendo a las 18:00 horas llega a bodega el representante de la agencia de aduanas, a esa hora no se contaba con estibadores para dar inicio a operación, se le solicita al cliente que se realice la operación al día siguiente, y se le ofrece que para evitar sobrecostos del vehículos se descargaría la carga en las dos bahías refrigeradas, esto con el fin de evitar sobrecostos por parte de la empresa de transporte y combustible; no obstante el cliente insiste en que se tendría que hacer la operación se debe realizar el mismo día bajo su responsabilidad.
- Se valida con Muromar sobre las 19:00 horas la asignación de personal para atender esta operación los cuales aseguran que dos estibadores se presentarían a realizar esta operación, por ende se da inicio al desembalaje de la carga con el montacarga el cual consistía en colocar en las dos bahías los 24 Pallets que venían en el vehículos.
- Se da inicio al descargue de las 24 pallets ubicando 12 pallets en cada bahía entre las 19:00 hrs y las 20:00 hrs.
- El cliente manifiesta que en la unidad deben ir 21 pallets por ende deben acomodar la carga de 3 estibas en las otras 21 restantes, requiriendo que se acomode pallet por pallet para disponerlo finalmente al contenedor, todo esto bajo la validación, confirmación y aval del cliente, corriendo el riesgo que el sobrepeso de la carga que se debe acomodar en cada pallet pueda afectar el pallet original; los pallets iniciales contaban con 13 filas cada uno con esta nueva configuración debió agregarse una fila mas que constaba de 5 cajas adicionales; todo esto se llevo a cabo con el mismo material que estaba compuesto los pallets iniciales, hay que tener encuneta que para este tipo de operaciones los clientes envían material para prever las afectaciones al momento de las inspección de la carga, para este caso no se conto con cajas para reemplazar las afectadas.

- A medida que los pallets se organizaban, el operador los ingresaba al contenedor, con autorización del cliente, mientras los estibadores armaban el resto de las pallets, Este primer intento de embalaje se inició acorde a unas recomendaciones realizadas por el cliente, el cual mostraron una imagen como se podría embalar la carga.
- Al terminar de organizar todos los pallets y embalar la carga al contenedor se evidencia que 1 de las pallets no cubico, el cual se procede nuevamente a desembalar la unidad.
- Se optó por embalar por segunda vez evidenciando la misma situación, en la cual sobraba el mismo Pallet, dejando en el contenedor 20 pallets y en la bahía refrigerada se deja en consigna el pallet No 21 de acuerdo a confirmación del cliente.
- Al otro día una Vez más se desembala nuevamente el contenedor y se procede a hacer un tercer intento al llenado con Paletizadoras hidráulicos y vuelve a presentarse un pallet de sobra ya que el plano de embalaje y las indicaciones del cliente no eran adecuadas para esta carga, finalmente por autorización del cliente se desestibo este último pallet y se ingresó la carga modalidad en arrume y/o granel en la unidad.

Observaciones:

De acuerdo a lo manifestado por la queja del cliente anexo las apreciaciones técnicas al respecto.

1. El día de ayer se le solicitó al Supervisor Tenorio no usar máquina de combustión porque generaba contaminación a la carga, indico no tener disponibilidad de pallets manuales.
De acuerdo a confirmación del Supervisor de Turno Lenis Tenorio nunca fue recibida esta recomendación por parte del cliente no realizó otro tipo de solicitud.
2. Se entregó ficha con plano de carga a la cuadrilla la cual no fue tenida en cuenta para el cargue de la mercancía.
Este Plano de embalaje no correspondía a la necesidad real de la carga ya que se debió desarmar el ultimo pallet y acomodar bajo la autorización del cliente la mercancía como carga suelta y no paletizada de la unidad, razón de más que se debió embalar y desembalar 3 veces esta unidad aumentando las probabilidades de afectación al empaque.
3. Contenedor y carga presentan contaminación de partículas de combustible, se percibe olor en cajas, frutas y contenedor.
 - SAP en Chile realiza inspección a la fruta y es probable que sea rechazada por contaminación cruzada lo que implicaría un reembarque de la mercancía
 - Seguridad alimentaria en Chile podría rechazar la mercancía luego de su análisis de trazas químicas

Con respecto a esta afirmación las condiciones de los cuartos no presentan un riesgo de acumulación de gases ya que este no es hermético, además de acuerdo con el nivel de emisión de gases del montacargas y los límites permisibles de monóxido de carbono no alcanzaría un nivel para realizar esta afirmación.

DIAN		Declaración de Exportación		600	
2 0 2 0			4. Número de formulario 6007669124315		
20. Tipo de documento 3 1			18. Número de identificación 9 0 1 2 9 2 4 7 6		8. DV 2
7. Primer apellido					
8. Segundo apellido					
9. Primer nombre					
10. Otros nombres					
31. Razón social IMPORTACOL S.A.S.					
24. Tipo de documento 3 1					
25. Número documento de identificación 8 0 2 0 0 0 3 1 3					
26. DV 1					
27. Primer apellido					
28. Segundo apellido					
29. Primer nombre					
30. Otros nombres					
31. Razón social AGENCIA DE ADUANAS EXPOMEX LIMITADA NIVEL 2					
32. Tipo de documento 43					
33. Número documento de identificación					
34. Primer apellido					
35. Segundo apellido					
36. Primer nombre					
37. Otros nombres					
38. Razón social IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOSUD SPA					
39. Domicilio destinatario RUTA H-10 #502 - 502B					
40. Ciudad GRANEROS					
41. Clase DEX UNICO CON DATOS DEFINITIVOS PRECEDENTE DE UN PROVISIO 3					
42. No. Formulario anterior 600766926930					
43. Tipo de diligenciamiento Diligenciar Provisionales a Definitivos 2					
44. Tipo despacho Inicial 1 1					
45. Tipo de corrección					
46. No. Referencia EXP					
47. No. Programa especial de muestras o contrato de suministro de energía					
48. No. Autorización de embarque global					
49. Régimen aduanero Exportación definitiva 11					
50. Aduana despacho Buenaventura					
51. Cód. País trámite 3 5 C O					
52. Cód. Región de procedencia 7 6					
53. Tipo de datos Definitivos después del embarque 0 2					
54. Tipo de embarque Único 0 1					
55. Cód. Naturaleza transacción 1					
56. Cód. Incoterms F O B					
57. Lugar de entrega SAN ANTONIO					
58. Cód. Moneda de transacción U S D					
59. Valor factura en moneda de transacción 7996.80					
60. Tasa de cambio					
61. Forma de pago Pago a crédito 3					
62. Cantidad de pagos anticipados					
63. Fecha 1er. pago anticipado Año Mes Día					
64. Mercancía a la mano con el viajero SI NO X					
65. Sistemas especiales SI NO X					
66. Exportación en tránsito SI NO X					
67. Modo de transporte Transporte Marítimo 1					
68. Tipo de carga Suelta 1					
69. Aduana de salida Buenaventura					
70. País destino final CHILE					
71. Cód. Lugar destino final CL CLSAI					
72. Valor total FOB USD 7996.80					
73. Valor total fletes USD					
74. Valor total seguros USD					
75. Valor total otros gastos USD					
76. Valor total exportaciones USD 7996.80					
77. Valor a reintegrar USD					
78. Total valor agregado nacional USD					
Totales para control					
79. Total series 1					
80. Total número de builes 1470					
81. Total peso bruto kgs. 19590					
82. No. Autorización embarque 14169139550465					
83. Fecha autorización embarque 2 0 2 0 1 1 0 7					
84. No. Solicitud autorización de embarque 6027669602901					
85. Fecha solicitud autorización de embarque 2 0 2 0 1 1 0 5					
86. Nombre funcionario responsable					
Firma funcionario responsable					
87. Cargo					
88. Tipo de documento					
89. No. del documento de identificación					
90. No. Radicación					
Firma de quien suscribe el documento					
1001. Apellidos y nombres PEREZ LLERENA JUAN CARLOS					
1002. Tipo doc. 1 3					
1003. No. identificación 7 2 2 2 8 1 5 3					
1004. DV 0					
1005. Cód. Representación					
1006. Organización					
997. Fecha declaración exportación 2 0 2 0 - 1 1 - 1 7 / 1 5 : 5 8 : 5 8					



118. Aduana precedente	Cód.	119. No. Declaración precedente	120. Año aceptación	121. Régimen precedente	Cód.	122. Cód. Modalidad precedente	123. No. Serie precedente
------------------------	------	---------------------------------	---------------------	-------------------------	------	--------------------------------	---------------------------

		Declaración de Exportación						600	
Espacio reservado para la DIAN						Página 3 de 4 Hoja No. 3			
						4. Número de formulario 6007669124315			
						(415)7707212489984(8020)0006007669124315			
Exportador	20. Tipo de documento	18. Número de identificación	6. DV	7. Primer apellido	8. Segundo apellido	9. Primer nombre	10. Otros nombres		
	3 1	9 0 1 2 9 2 4 7 6	2						
11. Razón social IMPORTACOL S.A.S									
Detalles del transporte									
1	124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres		
	3 1	8 6 0 5 3 2 4 2 6	7						
131. Razón social NAVES S.A. S.									
132. Nacionalidad bandera		Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.		
HONG KONG		HK	11657516857663	2 0 2 0	9685322	SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGU	3855		
2	124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres		
131. Razón social									
132. Nacionalidad bandera		Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.		
				Año Mes Día					
3	124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres		
131. Razón social									
132. Nacionalidad bandera		Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.		
				Año Mes Día					
4	124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres		
131. Razón social									
132. Nacionalidad bandera		Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.		
				Año Mes Día					
5	124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres		
131. Razón social									
132. Nacionalidad bandera		Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.		
				Año Mes Día					
6	124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres		
131. Razón social									
132. Nacionalidad bandera		Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.		
				Año Mes Día					
7	124. Tipo de documento	125. Número de identificación	126. DV	127. Primer apellido	128. Segundo apellido	129. Primer nombre	130. Otros nombres		
131. Razón social									
132. Nacionalidad bandera		Cód.	133. No. Manifiesto de carga	134. Fecha manifiesto	135. Identificación medio de transporte	136. Lugar de embarque	Cód.		
				Año Mes Día					
Colombia, un compromiso que no podemos evadir.									

Colombia, un compromiso que no podemos evadir.

LOS SUSCRITOS CONTADOR Y REPRESENTANTE LEGAL DE IMPORTACOL S.A.S

NIT. 901.292.476 -2

CERTIFICAN QUE:

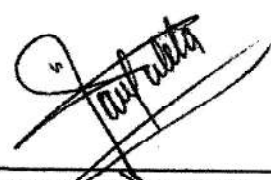
De acuerdo con la proyección de exportaciones estipuladas en el contrato para el año 2021 con el cliente **IMPORTADORA Y EXPORTADOR IMPOSUD SPA**, los contenedores a exportar y las utilidades dejadas de percibir por el incumplimiento de este contrato, presento la siguiente tabla resumen que sintetiza la cantidad de contenedores y los precios proyectados de las utilidades por cada contenedor, y que, por los inconvenientes de demoras presentados en el proceso de exportación, género que el cliente diera por terminado el contrato, perjudicando completamente el desarrollo del objeto social de la empresa

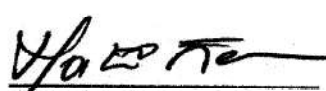
El lucro cesante generado por la pérdida del contrato se resume a continuación:

Producto	Precio de Venta	Costo de Venta	Utilidad	USD\$	
				Contenedores x año	Utilidad Anual
Piña	\$ 18.423,93	\$ 16.020,81	\$ 2.403,12	55	\$ 132.171,71
Banano	13.435,08	11.682,68	1.752,40	54	94.629,72
Platano	17.546,10	15.257,48	2.288,62	51	116.719,73
Limon Tahiti	36.601,29	31.827,21	4.774,08	12	57.288,98
Aguacate Hass	51.815,79	45.057,21	6.758,58	31	209.516,04
Mango Tommy	45.989,28	39.990,68	5.998,60	20	119.972,04
				223	\$ 730.298,23

La utilidad dejada de percibir por el año 2021 fue de **USD\$ 730.298,23**

- Se anexa programación de envío de contenedores por el año 2021.


SAUL ZULETA SALAZAR
Contador
T.P: 129105 -T


MARTIN TOVAR MENDOZA
Representante Legal
C.C: No. 72.430.856

Barranquilla, 18 de Agosto de 2021

LOS SUSCRITOS CONTADOR Y REPRESENTANTE LEGAL DE IMPORTACOL S.A.S
NIT. 901.292.476 -2

CERTIFICAN QUE:

De acuerdo con lo que reposa en nuestros libros contables, la **exportación No. 2 de Peña Gold**, realizada a Chile, al cliente **IMPORTADORA Y EXPORTADOR IMPOSUD SPA**, con numero de **factura de exportación electrónica No. 002**, presento la siguiente perdida, de acuerdo con los precios pactados inicialmente, y que, por los inconvenientes logísticos presentados en el proceso de exportación en el puerto de Agua Dulce en Buenaventura, género que el cliente recibiera el producto desmejorado en las condiciones inicialmente pactados.

La perdida generada en este proceso se resume a continuación:

VALORES EN DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS (USD\$)							
PRODUCTO	EMBALAJE	U/M	CANT	COSTO	PRECIO VENTA	UTILIDAD	UTILIDAD TOTAL
PIÑA GOLDEN	12KG	CAJA CARTON	1120	5,44	1,64	(3,80)	(4.256)
PIÑA GOLDEN	12KG	CAJA CARTON	350	5,44	1,20	(4,24)	(1.484)
GRAN TOTAL			1470	5,44	1,54	(3,90)	(5.740)

La perdida total de esta importación fue de **USD\$ 5.740**


SAUL ZULETA SALAZAR
Contador
T.P: 129105 -T

IMPORTACOL
IMPORTACIONES E IMPORTACIONES

NIT. 901.292.476-2
CALL 300.638.7426
MARTIN TOVAR MENDOZA
Representante Legal
C.C: No. 72.430.856



Buscar...

Español / Inglés

[Nosotros](#)

[Servicios](#)

[Operaciones](#)

[Prensa](#)

[Responsabilidad Social](#)

[Servicio al Cliente](#)

[Contáctanos](#)

Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

