

LOGISTICS SOLUTIONS ACI SAS VS SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE - Contestación demanda

Mauricio García Arboleda <mgarcia@garciarboleda.co>

Mar 20/06/2023 9:29 AM

Para: Juzgado 03 Civil Circuito - Valle Del Cauca - Buenaventura
<j03ccbuenaventura@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: apineda@integracgl.com <apineda@integracgl.com>; dadministrativa@lsaci.com
<dadministrativa@lsaci.com>; Vigilancia <vigilancia@garciarboleda.co>

📎 7 archivos adjuntos (10 MB)

GAA-177556-v1-20230619-LOGISTICS SOLUTIONS v. SPIA-Contestación demanda firmada.pdf; GAA-177557-v1-20230619-LOGISTICS SOLUTIONS v SPIA-Anexo 2-Certificado existencia y rep legal SPIA.pdf; GAA-176655-v1-20230619-LOGISTICS SOLUTIONS v SPIA-Contestación demanda-Prueba 3.pdf; GAA-176650-v1-20230619-LOGISTICS SOLUTIONS v SPIA-Contestación demanda-Prueba 2.pdf; GAA-175961-v1-20230619-LOGISTICS SOLUTIONS v SPIA-Anexo 1-PoA (2).pdf; GAA-175960-v1-20230619-LOGISTICS SOLUTIONS v SPIA-Anexo 1-PoA (1).pdf; GAA-177558-v1-20230619-LOGISTICS SOLUTIONS v SPIA-Prueba 1.pdf;

Honorable

JUZGADO TERCERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUENAVENTURA

E. S. D.

REF.: Expediente No.: 2023-00028-00
Proceso: Verbal
Demandante: Logistics Solutions ACI SAS
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 remitivo a la parte demandante.

Del Señor Juez, con toda atención y respeto,

Mauricio García Arboleda

C.C. 1020730023

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.: 2023-00028-00
Proceso: Verbal
Demandante: Logistics Solutions ACI 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 LOGISTICS SOLUTIONS ACI S.A.S (en adelante "LOGISTICS SOLUTIONS" o "Agente de Carga Internacional") 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. 502 del 15 de mayo de 2023, 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 via correo electrónico el pasado 23 de mayo de 2023, 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 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 LOGISTICS SOLUTIONS 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: Es cierto y aclaro.

A través del mencionado hecho, la sociedad demandante confiesa que su objeto social se limita a prestar servicios de agenciamiento de carga internacional, actuando como **mandatario representativo** de sus clientes, objeto social que fue ejercido para el caso que nos ocupa. En ese sentido, como lo ha destacado la jurisprudencia en la materia¹, el agente de carga actúa

¹ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Expediente No: 13001-23-31-000-2009-00189-01. Fecha: 26 de julio de 2018.

a **nombre y por cuenta** de su cliente, en este caso, la sociedad DISTRIBUCIONES E IMPORTACIONES JS S.A.S (en adelante el "IMPORTADOR").

Como ahondaré en las excepciones de mérito, actuar en nombre y por cuenta del IMPORTADOR, implica que la sociedad demandante no es parte de ninguno de los contratos sobre los cuales sustenta sus pretensiones. De manera particular, no es parte del contrato de transporte marítimo evidenciado en los conocimientos de embarque objeto de la litis, como tampoco de ninguna forma es el tenedor legítimo de dichos conocimientos de embarque.

Así, la sociedad demandante **no estaba legitimada para disponer o reclamar las mercancías** referidas en la litis, en vista de que el tenedor legítimo de un conocimiento de embarque nominativo como el que nos ocupa no es quien tenga en sus manos el conocimiento de embarque original y/o físico, sino que, por el contrario, es aquel que funja en el texto del título como tenedor legítimo y lo haya adquirido conforme a su ley de circulación (artículos 647 y 648 del Código de Comercio).

Por otro lado, en caso de existir el eventual contrato de depósito cuya declaratoria solicita el extremo demandante con sus pretensiones, las partes de este contrato serían el IMPORTADOR y SPIA, pues LOGISTICS SOLUTIONS actuó en dicho contrato como simple intermediario de su cliente el IMPORTADOR bajo un mandato con representación.

En ese sentido, al no ser parte sustancial de ninguno de los contratos objeto de la litis, LOGISTICS SOLUTIONS carece de legitimación en la causa por activa en el presente asunto.

2. **SEGUNDO: Hay varias manifestaciones**

Teniendo en cuenta que la parte demandante, en contravía de lo dispuesto por el numeral 5° del artículo 82 del CGP, ha acumulado varios hechos en un mismo numeral, procedo a pronunciarme frente a cada uno de ellos así:

Frente a la manifestación: *"Que, al amparo del documento de transporte hijo (también denominado "House Bill of Lading" o "HBL") 511SZT2003011 y documento de transporte máster (también denominado "Master Bill of Lading" o "MBL") ONEYTS9ND7931600 ambos del 26 de marzo de 2020 consignados a LS ACI, mi representada coordinó un embarque con destino final Buenaventura (Valle del Cauca), siendo descargada y entregada a SPIA".* – **Es parcialmente cierto.**

En efecto, al amparo del conocimiento de embarque hijo HBL 511SZT2003011 (en adelante "el HBL") y el conocimiento de embarque madre MBL ONEYTS9ND7931600 (en adelante "el MBL") de fecha 26 de marzo de 2020, mi representada recibió 3882 paquetes de perfiles de acero (en adelante "LA CARGA"). Tanto el HBL como el MBL fueron expedidos como conocimientos de embarque nominativos en concordancia con los artículos 1636 y 1637 numeral 5 del Código de Comercio.

Es importante aclarar que el MBL fue emitido por la naviera/transportista marítimo en un contexto en el cual la parte demandante actuó no como parte de dicho contrato de transporte marítimo, sino como agente de carga de la persona que realmente contrató el transporte marítimo: el IMPORTADOR. Por tanto, el verdadero consignatario del MBL es el IMPORTADOR y no LOGISTIC

SOLUTIONS quien actuó como agente de carga. Es por lo anterior que la parte demandante, como agente de carga, expidió el HBL señalando como consignatario/tenedor legítimo al IMPORTADOR. En otras palabras, con la expedición del HBL la misma sociedad demandante reconoce que el consignatario, destinatario y persona legitimada a reclamar la mercancía en destino es el IMPORTADOR.

Así, la sociedad demandante, en virtud de su naturaleza jurídica de agente de carga, se limitó a contratar en nombre y por cuenta del IMPORTADOR el transporte marítimo evidenciado en los conocimientos de embarque, siendo su rol el de intermediar o **coordinar el embarque**, no siendo en ningún momento parte del contrato de transporte celebrado ni mucho menos tenedor legítimo del MBL o HBL. En igual sentido, es pertinente afirmar categóricamente que la parte demandante tampoco es parte de ningún otro contrato celebrado con ocasión de los hechos objeto de esta demanda o de su gestión como agente de carga del IMPORTADOR.

Por lo anterior, mi representada debía entregar la mercancía solamente al IMPORTADOR como consignatario de las mercancías en un conocimiento de embarque nominativo, o a quien este autorizara, como efectivamente ocurrió en el presente caso, de conformidad con los artículos 644, 647 y 648 del Código de Comercio y el artículo 56 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de SPIA.

Por último, vale la pena mencionar que, para llevar a cabo todos los trámites aduaneros, el IMPORTADOR, en aplicación del artículo 3° del Decreto 1165 de 2019, autorizó a la sociedad AGENCIA DE ADUANAS ARNEL S.A.S NIVEL 2 (en adelante "LA AGENCIA DE ADUANAS") para efectuar todos los trámites aduaneros correspondientes tal y como consta en el cuerpo del HBL que se aporta con este escrito. Esta gestión, fue adelantada satisfactoriamente por LA AGENCIA DE ADUANAS, y la mercancía fue entregada por parte de SPIA en debida forma a quien correspondía:



Frente a la manifestación: *“Es preciso señalar, que LS ACI SAS, y en general, los agentes de carga internacional tienen una dinámica mercantil usual en este sector, consistente en que un embarque actual se convierte en garantía de otros embarques; esto quiere decir, que, para la liberación y entrega de las mercancías, es necesario que el cliente (importador) pague al agente de carga las sumas que adeuda sobre embarques anteriores”.* – **No le consta a mi representada.**

Al margen de que se trata de afirmaciones subjetivas de la parte demandante, lo cierto es que son hechos ajenos a mi representada y su actividad como terminal portuario. En ese sentido, no le constan las afirmaciones efectuadas por la parte demandante en este punto.

En todo caso, lo cierto es que en el presente asunto mi representada **no es el cliente (IMPORTADOR)** del Agente de Carga Internacional. Por el contrario, sus labores como sociedad portuaria en este asunto se limitaron a prestar los servicios portuarios y, con ello, entregar la mercancía a quien, según lo indicado en el conocimiento de embarque, debía recibirla. Lo anterior, en línea con lo indicado en el Acta de Inspección No. 352020000050419 de la DIAN, los artículos 644, 647 y 648 del Código de Comercio y el artículo 56 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de SPIA.

Al margen de lo anterior, cuando la parte demandante admite que pretendía "retener" las mercancías de sus clientes (en este caso del IMPORTADOR) para garantizar el pago de las obligaciones que estos supuestamente le adeudan, deja en evidencia que LOGISTICS SOLUTIONS claramente no ostenta la calidad de propietaria de estas, pues carecería de toda lógica ejercer un derecho de retención frente a bienes que son propios.

3. TERCERO: No le consta a mi representada.

En primer lugar, debo advertir que no existe evidencia alguna en cuanto a que los documentos originales de transporte estén en poder de la parte demandante, y ello en todo caso es irrelevante a la luz del presente proceso, pues los documentos de transporte y demás documentación pertinente para la liberación y entrega de la mercancía se comparte por parte de los agentes de carga, agentes de aduanas y demás sujetos involucrados en la logística internacional, tanto a la DIAN como a los terminales portuarios, por conducto de sistemas electrónicos, de tal suerte, que no es un deber legal exhibir los documentos de transporte en físico o papel para efectos de la entrega de la mercancía por parte del terminal portuario a su propietario.

En segundo lugar, y si en gracia de discusión LOGISTICS SOLUTIONS tuviera los originales de los conocimientos de embarque nominativos objeto de esta demanda, ello no lo hace tenedor legítimo de dichos conocimientos, pues nunca los recibió conforme a su ley de circulación (artículo 647 del Código de Comercio). Así, en lo que respecta al MBL este fue recibido por la sociedad demandante no en calidad de parte/consignataria bajo el contrato de transporte marítimo, sino como agente de carga, actuando como un mandatario con representación del tenedor legítimo, esto es, el IMPORTADOR. Por su parte, en lo que tiene que ver con el HBL, este es un documento que fue expedido por LOGISTICS SOLUTIONS, mediante el cual el demandante admite y reconoce que el consignatario de las mercancías es el IMPORTADOR al estar nombrado como tal en el texto del HBL, lo cual lo faculta como su tenedor legítimo.

Aunado a ello, no existe evidencia de que dichos documentos de transporte funjan como garantía de una supuesta obligación del IMPORTADOR hacia LOGISTICS SOLUTIONS (ni en el cuerpo del MBL ni del HBL consta un endoso en garantía en favor de la sociedad demandante). Al no ser mi representada parte de la relación contractual entre el agente de carga y el IMPORTADOR, cualquier hecho relacionado con esta relación no le consta.

Al margen de lo anterior, es claro que la sociedad que, aparentemente, adeuda alguna suma a la parte demandante es el IMPORTADOR y no mi representada. En ese sentido, es claro que LOGISTICS SOLUTIONS pretende que mi representada le indemnice unos perjuicios causados por el supuesto incumplimiento de una relación contractual que le es totalmente ajena y en la

cual no es parte, por tanto, **mi representada carece de legitimación en la causa por pasiva** para soportar las pretensiones de la demanda.

Como si fuera poco lo expuesto, vale la pena poner de presente al Despacho lo siguiente: (i) Mi representada cumplió con su obligación de entregar la mercancía al IMPORTADOR o persona autorizada por este, como dueño de la mercancía y persona autorizada para disponer de ella; (ii) el HBL tiene un sello impuesto por la sociedad demandante donde consta que fue "liberado", y; (iii) aunque ello no hubiera impedido que SPIA le entregara la mercancía a su propietario o persona autorizada por este, lo cierto es que mi representada jamás recibió solicitud alguna del extremo demandante en cuanto a abstenerse de entregar la mercancía a su propietario o a quien este autorizara.

4. CUARTO: No le consta a mi representada.

Se tratan de hechos que involucran a dos personas jurídicas distintas a mi representada y que, por tanto, no le constan.

5. QUINTO: Es cierto y aclaro.

A pesar de que este relato es impertinente de cara a las pretensiones de la demanda, pues con ella no se busca una indemnización por faltantes de mercancía, es importante precisar lo siguiente.

En línea con la normatividad aplicable, SPIA en calidad de terminal portuario, una vez efectuado el vaciado de la unidad UETU2768303, informó al agente de carga sobre el faltante de una mercancía correspondiente al HBL.

Dicha situación, como es evidente, no puede ser de ninguna forma imputable a mi representada, en la medida que SPIA en ningún momento transportó la mercancía y, por el contrario, dicha comunicación fue consecuencia de la revisión que por ley debía efectuar.

6. SEXTO: Es cierto y aclaro.

La mercancía fue recibida por SPIA en agosto de 2020, conforme fue confesado por la parte demandante en el escrito de demanda. Posteriormente, en noviembre de 2020, SPIA entregó la mercancía a las personas autorizadas por el IMPORTADOR dueño de LA CARGA de conformidad con lo evidenciado en el HBL y la autorización de levante de la mercancía proferida por la DIAN mediante Acta de Inspección No. 352020000050419.

Aun así, es llamativo que no fue sino hasta el pasado 10 de mayo de 2022, esto es, **un año y medio después de la entrega de las mercancías conforme a las instrucciones de su propietario**, que la sociedad demandante procedió a solicitar a mi representada información sobre el paradero de LA CARGA.

Lo anterior pone en evidencia lo siguiente: (i) que LOGISTICS SOLUTIONS no sufrió ningún tipo de afectación o daño durante el proceso logístico de liberación y entrega de LA CARGA, pues de haber sido así, ello debió ser manifestado a SPIA a la culminación del proceso que terminó con la entrega de LA CARGA a su propietario y no un año y medio después de que la misma fue entregada al propietario/persona autorizada por este; (ii) LOGISTICS SOLUTIONS no tiene ningún derecho, y particularmente un derecho de disposición, sobre LA CARGA, pues si fuera su carga no estaría solicitando

información sobre ella tanto tiempo después de que fue entregada a su propietario, y; (iii) la sociedad demandante pretende a toda costa que mi representada le indemnice unos supuestos perjuicios causados por el supuesto incumplimiento contractual del IMPORTADOR en un contrato totalmente ajeno a SPIA.

7. SÉPTIMO: No es cierto.

SPIA en ningún momento omitió dar respuesta a la parte demandante. Lo cierto es que fue hasta el día 10 de mayo de 2022 que LOGISTICS SOLUTIONS solicitó a mi representada información sobre LA CARGA, la cual fue entregada sin novedad alguna, según lo autorizado por el tenedor legítimo de los conocimientos de embarque, es decir el IMPORTADOR, y en línea con el Acta de Inspección No. 352020000050419 proferida por la DIAN.

Por lo demás, debo precisar que la fecha de despacho de LA CARGA fue efectuada el día 10 de noviembre de 2020, y no en noviembre de 2021 como erróneamente aduce la parte demandante.

8. OCTAVO: Es parcialmente cierto.

Debo manifestar que el día 27 de mayo de 2022 mi representada, en efecto, recibió comunicación de parte de CONTROLLOGISTICS solicitando los soportes que LA AGENCIA DE ADUANAS presentó para aprobar la orden de retiro de LA CARGA.

Ahora bien, a mi representada **no le consta** si los documentos originales del contrato de transporte estaban en poder de la sociedad demandante o de la entidad CONTRALOGISTICS. Lo cierto es que mi representada entregó LA CARGA a la persona autorizada por el IMPORTADOR de conformidad con los artículos 644, 647 y 648 del Código de Comercio y el artículo 56 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de SPIA.

9. NOVENO: Es cierto.

10. DÉCIMO: Hay varias manifestaciones.

Teniendo en cuenta que la parte demandante, en contravía de lo dispuesto por el numeral 5° del artículo 82 del CGP, ha acumulado varios hechos en un mismo numeral, procedo a pronunciarme frente a cada uno de ellos así:

Frente a la manifestación: *"El día 5 de julio de 2022 se presentó reclamación formal a SPIA (...)".* – **Es cierto y aclaro.**

En efecto, en la fecha referida por la parte demandante, se solicitó – sin fundamento alguno – que mi representada le resarciera unos supuestos perjuicios sufridos por LOGISTICS SOLUTIONS, perjuicios que ni siquiera se originan de una relación jurídica entre LOGISTICS SOLUTIONS y SPIA. Lo anterior, reitero, a pesar de que mi representada entregó la mercancía a la persona autorizada por el consignatario/tenedor legítimo de los conocimientos de embarque, de conformidad con la normatividad aplicable.

Por lo anterior, dicha solicitud fue negada por mi representada, pues no existe fundamento alguno para que ella responda por los perjuicios supuestamente causados al demandante en medio de una relación contractual que le es totalmente ajena.

Frente a la manifestación: "(...) *sin embargo, la demandada se niega a reconocer sus responsabilidades como depositaria de las mercancías, aun cuando debiera conocer sus obligaciones aduaneras, civiles y comerciales como sociedad de puerto*". – **No es un hecho.**

Se trata de apreciaciones jurídicas y subjetivas de la parte demandante, que no solo son erróneas, sino que, además, no tienen sustento legal o jurídico alguno. Como expuse previamente en este caso:

- En primera medida, LOGISTICS SOLUTIONS carece de legitimación en la causa por activa para presentar la demanda de la referencia, en la medida que no ostenta la calidad de propietario o consignatario de la mercancía referida, ni tampoco era el tenedor legítimo de ninguno de los conocimientos de embarque emitidos. Por el contrario, su rol fue el de celebrar contratos (contrato de transporte marítimo, depósito, etc) y recibir los documentos de transporte pertinentes (MBL y HBL) en nombre y por cuenta del IMPORTADOR y como mandatario de este.
- En segundo lugar, mi representada carece de legitimación en la causa por pasiva en el presente asunto, pues como podrá observar el Despacho, el objeto de esta demanda se contrae a que mi representada le indemnice a la parte demandante unos supuestos perjuicios originados de una relación contractual de la cual SPIA no es parte, y que corresponde a la relación comercial/contractual entre la parte demandante y el IMPORTADOR, según la cual el IMPORTADOR le deuda unos montos a LOGISTICS SOLUTIONS.

Es por lo anterior, que no puede ser mi representada responsable por el incumplimiento del IMPORTADOR de pagar unas supuestas sumas al agente de carga. Dicha situación es totalmente ajena a mi representada y cualquier supuesto daño o perjuicio derivado de dicha situación es única y exclusivamente atribuible al IMPORTADOR y no a mi representada.

Así las cosas, es claro que la negativa de mi representada de acceder a las "peticiones" de la parte demandante no puede ser considerada arbitraria o antojadiza, sino que, por el contrario, fue efectuada de conformidad con la normatividad aplicable al presente asunto.

11. UNDÉCIMO: Es cierto.

IV. EXCEPCIONES DE MÉRITO

1. Falta de legitimación en la causa por activa: LOGISTICS SOLUTIONS como agente de carga no es parte del supuesto contrato de depósito de donde pretende derivar la responsabilidad de SPIA.

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 por activa 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.***² (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).***³ (Se destaca)

Conforme a lo anterior, en aras de determinar si LOGISTICS SOLUTIONS tiene legitimación en la causa por activa en este caso, es necesario esclarecer si es la persona facultada por ley para ejercer la acción.

Para tal efecto, es necesario advertir que a través de la presente demanda LOGISTICS SOLUTIONS, en resumen, pretende lo siguiente: (i) que se declare la existencia de un contrato de depósito entre la parte demandante y mi representada como terminal portuario, (ii) que se declare que mi representada incumplió sus supuestas obligaciones derivadas de la existencia de un contrato de depósito entre la parte demandante y SPIA, y (iii) que se condene a SPIA al pago de los supuestos perjuicios causados como consecuencia del supuesto incumplimiento del "contrato de depósito".

En consecuencia, para determinar si la entidad accionante tiene legitimación en la causa por activa en el presente asunto, es necesario analizar si es parte del supuesto contrato de depósito, dada su naturaleza como **agente de carga internacional** "actuando en calidad de mandatario representativo de sus clientes"⁴.

Lo cierto es que un agente de carga actúa como mandatario de sus clientes (mandato representativo) y, en ese sentido, actúa por cuenta y nombre de estos. Lo anterior, implica que todos los efectos, derechos, obligaciones y cualquier eventual responsabilidad derivada de un contrato celebrado por el agente de carga, se encuentra en cabeza exclusiva de su cliente (en este caso el IMPORTADOR) y no en la esfera jurídica del agente de carga.

Al respecto, el Consejo de Estado ha sostenido que⁵:

² CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 23 de abril de 2008. Expediente No. 16271.

³ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil. Sentencia del 19 de mayo de 2021. Magistrado ponente: Alvaro Fernando García Restrepo. Expediente: 00273-01.

⁴ Ver Prueba No. 15 anexa al escrito de demanda.

⁵ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Quinta. Radicación: 13001-23-31-000-2009-00189-01. Fecha: 26 de julio de 2018.

*“[E]l Agente de Carga no es un transportador, sino que es un auxiliar o un intermediario profesional, **ya que se comporta como un mandatario aduanero, quien, actuando en representación del importador o cliente, contrata el transporte marítimo de la mercancía y se encarga de gestionar su embarque. En todo caso, la Sala destaca que gestionar el embarque es distinto a llevar a cabo como tal dicha acción**, motivo por demás para no acoger el “documento de transporte hijo”, como lo pretende la censora, expedido por el Agente de Carga como prueba de la fecha de embarque de la mercancía”. (Se destaca)*

De hecho, el artículo 115 del Decreto 1165 de 2019 define al Agente de Carga Internacional como “(...) *la persona jurídica autorizada para actuar en el modo de transporte marítimo y/o aéreo, cuyo objeto social incluye, entre otras, las siguientes actividades: Coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación, desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad, cuando corresponda (...)*”. Pues bien, de la simple lectura de la anterior disposición, se evidencia que las labores de un Agente de Carga Internacional como el aquí demandante se limitan a coordinar, gestionar y efectuar aquellos trámites necesarios en materia de importaciones o exportaciones, sin ser parte de ninguna de las relaciones contractuales que celebra en nombre de su cliente.

Lo anterior, pues en su calidad de mandatario con representación, el agente de carga actúa en nombre y por cuenta de su cliente, en este caso, el IMPORTADOR. En ese sentido, la Corte Suprema de Justicia en su jurisprudencia, ha sostenido que el agente de carga no es parte dentro de los contratos que celebra en nombre y por cuenta de sus clientes⁶:

“De ahí que como tradicionalmente el rol del agente de carga se circunscribe a celebrar contratos relacionados con el transporte de mercancías, en representación de sus clientes, su actuar debe gobernarse, dentro de un marco meramente atípico, en primer lugar por las cláusulas contractuales ajustadas con la persona que representa, siempre y cuando no contraríen normas de orden público; en segundo término, por las disposiciones comunes a las obligaciones y a los contratos; y, finalmente, por analogía con el contrato típico con el cual guarde alguna semejanza esencial, todo de conformidad con lo previsto en el (sic) los artículos artículo (sic) 1º y 4º del Código de Comercio.

*En todo caso, lo relevante de los agentes de carga es que **si contratan a nombre y por cuenta de sus clientes, a diferencia de los comisionistas de transporte, quienes se obligan en su nombre, pero por cuenta ajena (artículo 1312 del Código de Comercio), su actividad, en últimas, a falta de regulación específica, se gobierna por el mandato comercial representativo, porque cuando despliegan su actividad profesional lo hacen por cuenta de otra persona, quien por su puesto es la que se obliga.***

Por esto, salvo las relaciones entre el agente de carga y la persona que representa, el agente de carga no puede

⁶ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil. Expediente: 1100131030392001-00142-01. Fecha: 5 de febrero de 2009.

considerarse parte de ninguno de los contratos que celebra en desarrollo de su gestión, puesto que si, como queda dicho, al convenirlos, actúan en representación del encargante, es a éste, y no a aquél, a quien debe considerarse como uno de los extremos de tales relaciones negociales.” (Se destaca)

Así las cosas, en el presente asunto, surgen los siguientes interrogantes: ¿Qué relación contractual vincula a mi representada con LOGISTICS SOLUTIONS como agente de carga internacional del IMPORTADOR o en relación con la situación fáctica de la demanda? La respuesta es clara: ninguna.

Lo cierto es que LOGISTICS SOLUTIONS, tal y cómo confesó en el escrito de demanda, se limitó a coordinar el embarque y transporte de LA CARGA, en nombre y por cuenta de su cliente: DISTRIBUCIONES E IMPORTACIONES JS S.A.S. En ese sentido, y de conformidad con lo dispuesto por la Corte Suprema de Justicia, el Agente de Carga Internacional no puede ser considerado como parte del contrato de depósito cuya existencia pretende que se declare con la presente demanda, pues de existir dicho contrato, las partes de este mismo serían única y exclusivamente SPIA y el IMPORTADOR, siendo LOGISTICS SOLUTIONS un simple mandatario que actuó en nombre y por cuenta de su cliente.

Como si fuera poco lo anterior, nuestra jurisprudencia ha reconocido expresamente que, en un mandato representativo como ocurre en un agenciamiento de carga, el mandatario (en este caso el demandante), carece de legitimación para demandar o iniciar acciones judiciales derivadas de contratos o gestiones que intermedió en nombre y por cuenta de su cliente:

*“En la primera hipótesis, esto es, cuando el mandatario actúa en nombre del mandante y por cuenta de éste, lo tienen definido la doctrina y la jurisprudencia patrias, **el mandato es representativo**, y se caracteriza, además de las particularidades ya anotadas, porque el mandatario obra en virtud de un poder que hace conocer a quienes con él contratan, dándoles a entender de manera indubitable que las operaciones que realiza se radicarán directamente en el patrimonio de otro, en cuyo nombre obra, **y con quien deberán entenderse a efectos de ejercer los derechos y acciones derivados del contrato realizado.**”* (Se destaca)

Conforme a lo expuesto, es claro que el demandante no es parte del contrato de depósito que pretende sea declarado con la demanda, y del cual pretende derivar la responsabilidad de mi representada en este asunto, por lo que el Señor Juez deberá dictar sentencia anticipada declarando la falta de legitimación en la causa por activa conforme al artículo 278 numeral 3 del CGP.

2. Falta de legitimación en la causa por pasiva: SPIA no es parte de la relación jurídica sustancial de la cual se originan los perjuicios que el demandante pide con la demanda.

Al margen de lo expuesto en la excepción de mérito anterior, lo cierto es que, en el presente litigio, no solo la parte demandante carece de legitimación en

⁷ Vale la pena advertir que dicha posición de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, fue reiterada posteriormente en Sentencia del 11 de julio de 2011 en el expediente de radicado 1100131030231999-01180-01.

la causa por activa, sino que, además, SPIA no es la llamada a responder por los supuestos perjuicios sufridos por LOGISTICS SOLUTIONS.

Sin perjuicio de que la parte demandante no es parte del supuesto contrato de depósito de donde pretende reclamar los perjuicios objeto de esta demanda, lo cierto es que, a través de la presente demanda, el Agente de Carga Internacional pretende que mi representada le indemnice unos supuestos perjuicios causados por una persona totalmente distinta y ajena a mi representada (el IMPORTADOR.) y en el marco de una relación contractual entre el demandante y dicha persona, de la cual SPIA no es parte.

Para explicar lo anterior, vale la pena tener en cuenta lo indicado en las pretensiones de la demanda. En suma, las peticiones de la parte demandante parten de la base de que el IMPORTADOR aparentemente adeuda unas sumas de dinero al Agente de Carga Internacional en virtud de la relación contractual entre dichas partes. Por lo anterior es necesario preguntarse, ¿qué tiene que ver SPIA con las supuestas sumas de dinero que el IMPORTADOR le debe al demandante en virtud de un vínculo contractual entre dichas partes? La respuesta a esta pregunta es evidente: SPIA no tiene relación alguna con las sumas de dinero que el IMPORTADOR le adeuda a la sociedad demandante y por ende no está llamada a responder por ellas.

Resulta sorprendente e incluso raya con la temeridad, que la parte demandante pretenda que mi representada le indemnice unos perjuicios causados por el incumplimiento de una relación contractual de la cual no es parte. Las pretensiones de la demanda pretenden hacer responsable a mi representada de unos perjuicios que ella no causó y que le son totalmente ajenos. Dicha situación no puede ser tolerada por el Despacho y, en consecuencia, se deberá dictar sentencia anticipada declarando, adicionalmente o subsidiariamente a la falta de legitimación por activa, la falta de legitimación en la causa por pasiva de mi representada en el presente proceso.

Al respecto, el Consejo de Estado ha sostenido lo siguiente⁸:

“Por último, revocará el auto apelado en lo referente a la falta de legitimación en la causa por pasiva y, en su lugar, declarará probada esta excepción respecto del Ministerio de Minas y Energía. Esta decisión se tomará en la medida en que tal entidad no es parte del Contrato, por lo cual no puede comparecer como demandada a un proceso donde se discute la legalidad del negocio jurídico”. (Se destaca)

Dicha conclusión, en la cual la Corporación declaró la prosperidad de la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva alegada por la entidad accionada, es plenamente aplicable a este asunto, pues en este caso se discuten unos perjuicios derivados del aparente incumplimiento de un negocio jurídico del cual SPIA **no es parte**.

Pues bien, pretender que mi representada responda por el incumplimiento contractual de un tercero, implicaría desconocer su derecho al debido proceso y a la defensa y, además, el hecho de que los efectos jurídicos de los contratos son *interpartes*.

⁸ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Auto del 5 de noviembre de 2021. Expediente No. 25000-23-36-000-2015-01447-01.

En suma, el actuar de LOGISTICS SOLUTIONS a través de la presente demanda lo único que pone en evidencia es su actuar deliberado para responsabilizar y trasladar a mi representada, a toda costa, unos perjuicios ocasionados en una relación contractual con el IMPORTADOR.

Así las cosas, en este asunto, 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.

3. SUBSIDIARIA: Ausencia de daño o perjuicio indemnizable – SPIA entregó la mercancía al consignatario/propietario de la misma conforme al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y las disposiciones sobre conocimientos de embarque nominativos.

Bajo el remoto pero hipotético evento en el que el Despacho considere que la parte demandante tiene legitimación en la causa en este proceso y que SPIA tiene legitimación en la causa por pasiva, 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 la demandante 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 \$421.256.595.

En caso de que la parte demandante pretenda exigir la suma establecida en las pretensiones de esta demanda, deberá acreditar ante este Honorable Despacho 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.⁹

De acuerdo con lo expuesto, es claro que la parte demandante 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 sustentar la ausencia de daño en el caso concreto y, por consiguiente, la ausencia de responsabilidad de SPIA, me referiré concretamente al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y las disposiciones sobre conocimientos de embarque con el fin de evidenciar si, tal como lo sostiene la parte demandante, existía una obligación legal para SPIA de entregar LA CARGA a LOGISTIC SOLUTIONS. Asimismo, me pronunciaré respecto de la inexistencia de normas que permitan concluir que SPIA se encontraba obligada a entregar LA CARGA a quien tuviese en su poder un conocimiento de embarque original en físico o en papel.

a. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones y la normatividad que rige los conocimientos de embarque nominativos.

Como punto de partida, conviene precisar que la entrega de las mercancías realizada a la persona autorizada por el IMPORTADOR se realizó conforme

⁹ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil. Sentencia del 25 de febrero de 2005. Exp. 7232. M.P.: Pedro Octavio Munar.

al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación ("RCTO"), por expreso mandato del artículo 3 de la Ley 1 de 1991, en concordancia con la Resolución No. 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte.

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 cuentan con fácil acceso al contenido del RCTO para dar cumplimiento al mismo, pues este permanece publicado en la página web de mi representada.

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, pues no existía obligación alguna, tal como lo sostiene la demandante, de hacer entrega a esta de LA CARGA.

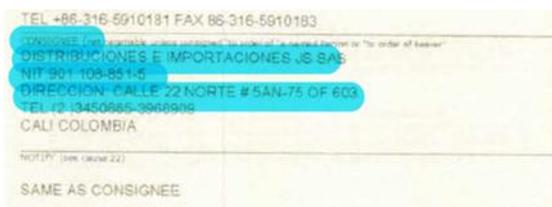
Pues bien, conviene traer a colación el artículo 56 del RCTO, el cual dispone lo siguiente:

*"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 llenado de los demás requisitos exigidos por EL TERMINAL, DIAN y demás autoridades competentes". (Se destaca)*

De acuerdo con el mencionado artículo, el terminal debe entregar las mercancías a su propietario (IMPORTADOR) o a quien lo represente. Así, para determinar quién es el propietario de las mercancías en una operación logística como la que nos ocupa, que ha estado precedida por la expedición de conocimientos de embarque, es importante referirse a las clases de conocimientos de embarque consagradas en nuestro ordenamiento jurídico y el rol de dichos conocimientos de embarque como título valor.

El artículo 1636 del Código de Comercio señala que el conocimiento de embarque podrá ser nominativo, a la orden o al portador. Conforme al numeral 5 del artículo 1637 del estatuto mercantil, el conocimiento de embarque será nominativo cuando se señale en su texto el nombre del destinatario o consignatario de las mercancías.

Conforme a lo anterior, y teniendo en cuenta que el HBL expedido por la propia entidad demandante reconoce a DISTRIBUCIONES E IMPORTACIONES JS S.A.S. como consignatario, estamos en presencia de un conocimiento de embarque nominativo, siendo este consignatario, el único legitimado a disponer sobre LA CARGA.



Para sustentar lo antes mencionado, es preciso remitirnos en primer lugar al artículo 767 del Código de Comercio, el cual señala que el conocimiento de embarque es un título representativo de mercancías. A su turno, el artículo 644 del Código de Comercio, señala que los títulos representativos de mercancías le darán el derecho exclusivo a su tenedor legítimo de disponer de las mercancías:

*“Los títulos representativos de mercancías atribuirán a su tenedor legítimo el derecho exclusivo de **disponer** de las mercancías que en ellos se especifiquen.”*

Asimismo, el artículo 648 del Código de Comercio indica lo siguiente:

*“El título-valor será nominativo cuando en él o en la norma que rige su creación se exija la inscripción del tenedor en el registro que llevará el creador del título. **Solo será reconocido como tenedor legítimo quien figure, a la vez, en el texto del documento y en el registro de éste**” (Se destaca)*

Respecto de la anterior norma y su aplicación para los conocimientos de embarque nominativos, la doctrina nacional se ha referido en los siguientes términos: *“Podría pensarse que, bajo el derecho colombiano no existe duda sobre si el conocimiento de embarque puede ser nominativo, por la exigencia del artículo 648 del mismo estatuto, en el sentido de que los títulos valores nominativos deben ser inscritos en un registro que debe llevar quien los expide. Sin embargo, **el verdadero sentido de un conocimiento de embarque nominativo es la restricción en cuanto a su negociabilidad, es decir, un conocimiento de embarque nominativo es aquel que se designa a una persona determinada como la única a quien se pueden entregar las mercancías.**”¹⁰ (Se destaca)*

Conforme a lo anterior, nuestra jurisprudencia ha destacado que el tenedor legítimo es el propietario de las mercancías:

“El conocimiento de embarque o llamado también «B. of lading» es un contrato de transporte internacional estandarizado que contiene la declaración general de las mercancías transportadas, regulado por el artículo 767[21] y siguientes del Código de Comercio, tiene varias funciones comerciales y crediticias como ser un título representativo de las mercancías embarcadas, que de acuerdo con la jurisprudencia[22] le atribuye a su tenedor legítimo[23] la posesión inmediata y documentada de las mercancías y la facultad de disponer de estas mediante la negociación del título, así como ser documento probatorio de la

¹⁰ CHAVARRO CADENA, Jorge Enrique, “Código de Comercio concordado Leyes, Decretos, Resoluciones, Circulares, DOCTRINA- JURISPRUDENCIA.” (2018). Grupo editorial Nueva Legislación. Página 179.

carga. (...) Ese título valor es de tradición, lo que significa que a su tenedor legítimo se le transfiere la propiedad de las mercancías que en él se incorporan y, con ello igualmente el derecho que tiene sobre estas[24].¹¹ (Se destaca)

De acuerdo con lo anteriormente citado, se desprende fácilmente que, de conformidad con el RCTO, correspondía a SPIA obedecer las instrucciones que sobre disposición de la mercancía hiciera su propietario o tenedor legítimo del HBL, esto es, el IMPORTADOR.

En cumplimiento de dichas instrucciones, el IMPORTADOR mediante anotación incluida en el HBL autorizó a TELAS Y POLIURETANOS S.A.S. y/o AGENCIA DE ADUANAS ARNEL para realizar todos los trámites concernientes al retiro y entrega de las mercancías:



Así, la AGENCIA DE ADUANAS ARNEL procedió a realizar el respectivo trámite aduanero para la entrega de las mercancías a su propietario/autorizado a recibirla, tal y como consta en el Acta de Inspección No. 352020000050419 que se aporta con este escrito.

Finalmente, SPIA procedió con la entrega de la mercancía a la persona autorizada por el propietario/tenedor legítimo del HBL el 10 de noviembre de 2020 tal y como consta en el "FORMATO PARA ACTA DE ENTREGA DE MERCANCÍA" aportado con la demanda, y en donde además se dejó la siguiente anotación, que da cuenta que el proceso de entrega de LA CARGA no tuvo ninguna anomalía: "*Se realiza despacho de mercancía completo y sin novedad.*"

En síntesis, no existió trasgresión alguna por parte de SPIA de la normatividad que gobierna su operación y, por consiguiente, no pueden imputarse a esta los perjuicios alegados por la sociedad demandante.

Vale reiterar, que el hecho de que la sociedad demandante figure como consignataria en el MBL ello no la hace su tenedora legítima, pues LOGISTICS SOLUTIONS no recibió dicho conocimiento de embarque conforme a su ley de circulación con el propósito de hacerla propietaria de la mercancía referenciada en dicho conocimiento, sino como mandataria del propietario de la mercancía, esto es, el IMPORTADOR. Como lo han reiterado nuestras cortes, el agente de carga recibe los documentos de transporte como el MBL y los conserva en su condición de intermediario y para poder cumplir con sus gestiones tendientes a entregarle la mercancía a su propietario (el IMPORTADOR), pero de ninguna manera los recibe y conserva como tenedor legítimo/propietario de la carga: "*Así, el agente de carga internacional cumple, según la legislación aduanera, la función de "coordinar y organizar embarques, consolidar carga de exportación o*

¹¹ CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Cuarta. Sentencia del 25 de noviembre de 2021. Expediente No. 76001-23-33-000-2013-00393-01.

*desconsolidar carga de importación y emitir o **recibir** del exterior los **documentos de transporte** propios de su actividad” (Dec. 2628 de 2001, art. 1º), por lo que, en su condición de intermediario, usualmente funge como un arquetípico representante que **contrata a nombre y por cuenta de su cliente, quien asumirá el rol que corresponda en el contrato de transporte.** De allí que su responsabilidad deba verificarse bajo las reglas del mandato y no de ese otro negocio jurídico.”¹² (Se destaca)*

En dicho escenario fáctico, no le asiste razón a la parte demandante al alegar que, ya que esta tenía en su poder los conocimientos de embarque originales, era a esta, y no al importador y consignatario, a quien SPIA debía hacer entrega de LA CARGA. Como podrá evidenciarlo el Despacho, nuestra jurisprudencia ha sido clara en señalar que el tenedor legítimo de un título valor no se limita a quien detente la tenencia del documento original. Al respecto, la Corte Suprema de Justicia¹³ se ha pronunciado de la siguiente manera:

*“Desconexión entre la titularidad y la tenencia. Despréndese de lo dicho que “en el campo relativo a las normas que regulan los títulos valores, **deba distinguirse entre la persona que lo posee materialmente, pudiendo hacer uso frente al deudor o suscriptor, de su derecho cambiario, y el sujeto que, en realidad de verdad, es el propietario del documento y por ende del derecho en él contenido o incorporado.** En ocasiones, claro está, existe plena identificación entre uno y otro sujetos, pero en otras no dejará de presentarse la falta de coincidencia” (casación del 23 de octubre de 1979, ya citada).*

Significa lo anterior, que puede darse la ruptura o separación entre el titular del derecho cartular (el propietario del instrumento), despojado del mismo e impedido, subsecuentemente, para ejercitarlo, y la persona legitimada para hacerlo, esto es, quien lo posee conforme a su ley de circulación”. (Se destaca)

Asimismo, dicha Corporación¹⁴ también ha indicado:

*“Como se vio, es principio característico de los títulos valores la legitimación, como presupuesto indispensable para hacer efectivos los derechos que del título emanan, conforme a las condiciones de literalidad e incorporación antes anotadas, **lo que impone que no sea cualquier tenencia del cartular la que pueda alegarse para ese propósito, sino que será necesario que se demuestre una tenencia cualificada, cual es, la de “tenedor legítimo”,** que lo será quien lo hubiera adquirido, conforme a las normas que gobiernan su circulación, como es el endoso en el caso de los títulos a la orden, o su tradición mediante la entrega para los títulos al portador, o la*

¹² TRIBUNAL SUPERIOR DE BOGOTÁ, Sala Civil. Sentencia No. 24200300948 01 del 14 de mayo de 2010. M.P. Marco Antonio Álvarez.

¹³ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil. Sentencia No. 5025 del 14 de junio de 2020.

¹⁴ CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, Sala de Casación Civil. Sentencia No. 11001-31-03-031-2010-00205-03 de 25 de Julio de 2019.

cesión de los derechos que en ellos se incorpora, en los casos de los títulos nominativos” (Se destaca)

De acuerdo con los pronunciamientos citados, en el hipotético caso de que el extremo demandante tuviera los originales de los conocimientos de embarque, tal circunstancia no lo convertía en tenedor legítimo de dichos conocimientos de embarque. En cualquier caso, cualquier tenencia que estuviera haciendo LOGISTICS SOLUTIONS de los conocimientos de embarque, era como custodio o guardián, en nombre y por cuenta de su tenedor legítimo - el IMPORTADOR – como también lo han reconocido nuestras cortes.¹⁵

- b. Inexistencia de normas que permitan concluir que SPIA se encontraba obligada a entregar las mercancías a quien tuviese en su poder un conocimiento de embarque original en físico.

En este punto, es preciso aclarar si, de conformidad con los argumentos esbozados por la parte demandante, existía alguna obligación legal para SPIA de entregar la carga únicamente a quien exhibiera un conocimiento de embarque original en físico o en “papel”.

Respecto de este punto, se hace necesario hacer referencia al artículo 1642 del Código de Comercio, norma que consagra la exigencia de exhibir el conocimiento de embarque en el marco de un contrato de transporte marítimo de mercancías, pero no en virtud de un contrato de depósito como lo pretende el demandante, o en virtud de cualquier otra relación contractual diferente al contrato de transporte marítimo de mercancías.

Incluso, el artículo 1174 del Código de Comercio indica que, en tratándose de la devolución de la cosa depositada, la misma “*deberá ser restituida al depositante cuando lo reclame*” sin contemplar requisitos formales adicionales **tales como la tenencia de un documento original en físico o papel.**

Aunado a lo anterior, conviene hacer referencia al artículo 27 de la Ley 527 de 1999, la cual indica expresamente:

*“Cuando se conceda algún derecho a una persona determinada y a ninguna otra, o ésta adquiera alguna obligación, y la ley requiera que, para que ese acto surta efecto, el derecho o la obligación hayan de transferirse a esa persona mediante el envío o utilización de un documento emitido en papel, **ese requisito quedará satisfecho si el derecho o la obligación se transfiere mediante la utilización de uno o más mensajes de datos**, siempre que se emplee un método confiable para garantizar la singularidad de ese mensaje o esos mensajes de datos”.* (Se destaca)

A su turno, el artículo 26 de dicha Ley se encarga de enumerar los actos que pueden realizarse a través de un mensaje de datos:

“Sin perjuicio de lo dispuesto en la parte I de la presente ley, este capítulo será aplicable a cualquiera de los siguientes actos

¹⁵ Cfr. TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA, Sección Primera, Sub-Sección B. Sentencia del 3 de diciembre de 2009. M.P. Ayda Vides Paba.

que **guarde relación** con un contrato de transporte de mercancías, o con su cumplimiento, sin que la lista sea taxativa:

(...)

I. Reclamación de la entrega de las mercancías.

II. Autorización para proceder a la entrega de las mercancías". (Se destaca)

De acuerdo con lo anterior, la Ley 527 de 1999 permite en el escenario de actos de entrega de las mercancías relacionados con contratos de transporte, como sería los actos que realizan los terminales portuarios para entregar la mercancía al consignatario/propietario, que el documento a través del cual se pretenda la entrega de las mercancías (ej. conocimiento de embarque) no necesariamente debe constar en físico o en papel, por lo que es válida la transmisión o exhibición de dicho documento mediante la utilización de mensajes de datos.

En línea con lo antes mencionado, el artículo 177 del Decreto 1165 de 2019 (citado por el demandante para sustentar sus infundadas acusaciones) indica lo siguiente:

*"Para efectos aduaneros, el declarante está obligado a obtener antes de la presentación y aceptación de la declaración, el original de los siguientes documentos **en medio físico o electrónico:***

Documento de transporte". (Se destaca)

Asimismo, el artículo 147 del mencionado Decreto establece:

*"Cuando se trate de carga consolidada en el modo marítimo **el agente de carga internacional**, deberá entregar a la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), **a través de los Servicios Informáticos Electrónicos**, la información de los documentos consolidadores y de los documentos de transporte hijos con una anticipación mínima de doce (12) horas **a la llegada del medio de transporte al territorio nacional".** (Se destaca)*

En dicho estado de cosas, SPIA no se encontraba obligada a entregar LA CARGA a quien tuviera en su poder o exhibiera el conocimiento de embarque físico o en papel y, adicionalmente, tampoco el consignatario de la carga se encontraba obligado a presentar un conocimiento de embarque físico a la autoridad aduanera y menos al terminal portuario para gestionar el retiro de las mercancías. Por el contrario, es claro que existe la posibilidad de presentar los documentos para reclamar mercancías a través de mensajes de datos, no existiendo obligación alguna de presentar el documento de transporte (conocimiento de embarque) original de manera física como erróneamente aduce la parte demandante.

Por las razones expuestas, resulta evidente que el daño aducido por la parte demandante no reúne los requisitos exigidos jurisprudencialmente para su reconocimiento. Lo anterior pues, tal como se dejó visto, no existe ningún hecho civilmente imputable a mi representada que genere

en la sociedad demandante un derecho a ser indemnizada, ni tampoco incumplimiento de ninguna disposición por parte de SPIA. Por el contrario, mi representada entregó LA CARGA conforme a las instrucciones dadas por el propietario/tenedor legítimo de las mercancías.

4. Ausencia de nexo causal entre el daño reclamado y el actuar de SPIA – La parte demandante pretende trasladar a SPIA un conflicto contractual/comercial que tiene con su cliente el consignatario/importador.

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

Es así como, a través de la presente demanda, la parte demandante pretende trasladar a SPIA unos supuestos perjuicios que devienen estrictamente de una relación eminentemente contractual con el IMPORTADOR y frente a la cual SPIA ostenta la calidad de tercero. Por lo anterior, conviene traer a colación lo dicho por el demandante en su recuento de los hechos:

*“Es preciso señalar, que LS ACI SAS, y en general, los agentes de carga internacional tienen una dinámica mercantil usual en este sector, consistente en que un embarque actual se convierte en garantía de otros embarques; esto quiere decir, que, para la liberación y entrega de las mercancías, es necesario que **el cliente (importador) pague al agente de carga las sumas que adeuda sobre embarques anteriores**”.* (Se destaca)

Pues bien, conviene indicar que SPIA no tiene por qué conocer la supuesta dinámica mercantil a la cual hace referencia la parte demandante, pues la misma resulta completamente ajena a mi representada en su calidad de terminal portuario. Tal como se ha indicado a lo largo de este escrito, mi representada debía hacer entrega de LA CARGA a quién, según lo indicado en el conocimiento de embarque, se encontraba legitimado para recibirla y, por lo tanto, no le correspondía entrar a verificar requisitos adicionales a los que legalmente se encuentra obligada para efectos de liberar LA CARGA.

En dicho estado de cosas, las funciones legales de mi representada nada tienen que ver con las posibles controversias comerciales que pudieran surgir entre la parte demandante y el IMPORTADOR, quien es su cliente. En dicho escenario, tal como podrá evidenciarlo el Despacho, **los montos adeudados por EL IMPORTADOR a la parte demandante en nada se relacionan con las obligaciones de mi representada**. En otras palabras, la parte demandante pretende trasladar – sin ninguna causa jurídica que lo respalde – unos supuestos perjuicios a mi representada.

De acuerdo con lo anterior, conviene precisar que el nexo de causalidad, entendido como la “*necesaria conexión fáctica que debe existir entre la acción y el resultado dañoso producido*”¹⁶ deviene en un elemento medular para la prosperidad de cualquier pretensión indemnizatoria de la parte demandante.

¹⁶ Pizarro, D. (2006). Responsabilidad civil por riesgo creado y de empresa. Contractual y extracontractual. Tomo I. Buenos Aires: La Ley.

En línea con lo anterior, tal como lo dispone el artículo 2341 del Código Civil, el que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización. Por lo tanto, solo a quien le resulte imputable la conducta, a título de acción u omisión, podrá atribuírsele responsabilidad.

De esta manera, se concluye que incluso de existir o demostrarse el daño alegado por la parte demandante, este jamás podrá ser unido causalmente a un actuar de SPIA. Lo anterior, en vista de que mi representada entregó la mercancía a quien se encontraba legitimado para reclamarla y, en dicho sentido, no existió ningún incumplimiento por parte de mi representada de sus obligaciones legales, como pretende alegarlo la parte demandante. Adicionalmente, el incumplimiento contractual referido por la parte demandante para solicitar los perjuicios devino, supuestamente, del IMPORTADOR, quien aparentemente le "adeuda" unas sumas al agente de carga, no existiendo relación alguna de SPIA con dicha situación.

Siendo así, y en la medida en que no puede imputarse fáctica ni jurídicamente ningún daño a SPIA, las pretensiones de la demanda deberán ser desestimadas.

5. SUBSIDIARIA: 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, que SPIA igualmente está legitimada por pasiva, la ocurrencia de un daño y la existencia de un nexo causal entre dicho daño y el actuar de SPIA, 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 el daño emergente (PRETENSIÓN PRIMERA DE CONDENA), el lucro cesante (PRETENSIÓN SEGUNDA DE CONDENA), los gastos asumidos de la conciliación extrajudicial (PRETENSIÓN TERCERA DE CONDENA), y mucho menos los intereses de mora (PRETENSIÓN CUARTA DE CONDENA) que la parte solicita con su demanda. Si a lo anterior se suma el hecho de que de ninguna manera se ha pedido se indemnice el valor de las mercancías, lo que denota claramente que las mismas fueron entregadas a la persona que por Ley correspondía, el eventual valor a indemnizar es igual a cero pesos (\$0).

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 "*pagos realizados a la naviera por concepto de gastos de transporte (demoras de contenedor, fletes, entre otros)*", "*servicios prestados a DISTRIBUCIONES E IMPORTACIONES JS S.A.S, que no pudieron cobrarse como consecuencia del actuar irregular y negligente por parte del demandado*" y "*conciliación extrajudicial en derecho*" no deben ser indemnizados por SPIA, porque el demandante no está legitimado en la causa para reclamar tales perjuicios, tampoco existe legitimación en la causa por pasiva de mi representada, no existe prueba del daño alegado, y en caso de que existiera, no existe evidencia de un nexo causal con el actuar de SPIA.
2. Lo cierto es que los valores solicitados no solo no están acreditados, sino que, corresponden a sumas que la sociedad demandante deberá reclamar frente a quien le causó supuestamente los perjuicios irrogados y con quien, verdaderamente, celebró la relación contractual: el IMPORTADOR.
3. De acuerdo con la limitación de responsabilidad del artículo 34 de la Ley 663 de 1993, en el remoto escenario en el que el Señor Juez encuentre que mi representada es responsable por los hechos descritos en la demanda, el monto a indemnizar es equivalente a cero pesos (\$0).

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 LOGISTICS SOLUTIONS 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. SOLICITUD DE SENTENCIA ANTICIPADA

En este caso, tal y como expuse en las excepciones de mérito denominadas "*falta de legitimación en la causa por activa*" y "*falta de legitimación en la causa por pasiva*", es claro que:

- La parte demandante, en su calidad de Agente de Carga Internacional, no puede solicitar que se indemnizen los perjuicios causados de unas relaciones jurídicas de la cual no es parte. En ese sentido, **no existe legitimación en la causa por activa** de la parte demandante en este asunto.
- Como si fuera poco, en el presente asunto, SPIA no causó ningún perjuicio a la parte demandante, pues los perjuicios alegados por la parte demandante se originan de una relación contractual entre LOGISTICS SOLUTIONS y el IMPORTADOR y no entre LOGISTICS SOLUTIONS y SPIA. Por tanto, en este caso, mi representada no está llamada a responder por las infundadas pretensiones de la demanda y, en ese sentido, **no existe legitimación en la causa por pasiva de mi representada en este asunto.**

Al encontrarse plenamente demostrados y confesados desde el mismo escrito de la demanda los dos puntos resumidos anteriormente (los cuáles son puntos de derecho que no ameritan desgaste probatorio), y en aplicación del principio de economía procesal, respetuosamente solicito al Despacho que dicte sentencia anticipada en el presente proceso declarando la falta de legitimación por activa y/o pasiva, conforme al deber contenido en el numeral 3° del artículo 278 del CGP.

VII. 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.** ACTA DE INSPECCIÓN No. 352020000050419 de la DIAN por medio de la cual se autorizó el levante de LA CARGA.
- 3.** Copia del HBL donde se evidencia el endoso en favor de LA AGENCIA DE ADUANAS y la liberación de la mercancía por parte de la entidad demandante.

INTERROGATORIO DE PARTE

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

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.

VIII. 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: +57 6017627763
Célular: 350-8563858

IX. 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: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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.

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, Valle del Cauca

MATRÍCULA

Matrícula No: 25263
Fecha de matrícula: 16 de febrero de 1996
Ultimo año renovado: 2023
Fecha de renovación: 28 de marzo de 2023
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, Valle del Cauca
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, Valle del Cauca
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.

REFORMAS ESPECIALES

Por Escritura Pública No. 311 del 05 de marzo de 1997 de la Notaría 2 Del Circulo de



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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.

Buenaventura, inscrito en esta Cámara de Comercio el 18 de marzo de 1997, con el No. 419 del Libro IX, se decretó 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 decretó 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 decretó 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 : SITUACION 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 : SITUACION 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: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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, practicaaje o 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, cubicaje, marcación y rotulación, reconocimiento, inspección y toma de muestras, amarre y desamarre, apertura de escotilla, acondicionamiento de plumas y aparejos, reparaciones menores, aprovisionamiento y aseria, 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 deposito 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

Gerente General y Suplente: La Administracion de la Sociedad su Representante Legal y la gestión



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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 sus negocios estarán a cargo del Gerente General , quien tendrá un (1) suplente, quien lo reemplazara en caso de sus faltas temporales temporales o absolutas y quien tendrá cuando actue 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 Gerente General y su suplente, 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 del Gerente General y del Suplente del Gerente , 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 ly 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.



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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.

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES

Por Acta No. 306 del 14 de diciembre de 2022 de la Junta Directiva, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 23 de diciembre de 2022 con el No. 16055 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
GERENTE GENERAL	ALVARO ERNESTO OTERO BERNAL	C.C. No. 79.783.635

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

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRINCIPALES		
PRIMER PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	DAVID ANTONIUS YANG	PAS. No. K2919984G
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
SEGUNDO PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	STEF ADRIANUS DE WILD	PAS. No. BM7K52L59
TERCER PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	MANUEL EMILIO DE VERA PASCUA	PAS. No. P5670006A
SUPLENTE		
PRIMER SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA	LIM PEK SUAT	PAS. No. E6095285H
SEGUNDO SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA	WAN CHEE FOONG	PAS. No. K0724578N
TERCER SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA	MARTIN LYNCH O'NEIL	PAS. No. 561254070



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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.

CUARTO SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA TAN EK LOON TERENCE PAS. No. K1296195Z

QUINTO RENGLÓN JUNTA DIRECTIVA SUPLENTE CHRISTIAN MARTIN GONZALEZ PAS. No. P3595570A

SEXTO SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA BART SJOERD WIERSUM PAS. No. BE5657L76

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
CUARTO PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	ENNO KOLL	PAS. No. C4FL4RGRW
QUINTO PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	STEPHEN GEORGE PARADIES	PAS. No. EC8337071
SEXTO PRINCIPAL JUNTA DIRECTIVA	ANDERS KJELDEN	PAS. No. 211194337

SUPLENTE

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 DIRECTIVA	TAN EK LOON TERENCE	PAS. K1296195Z
QUINTO RENGLÓN JUNTA DIRECTIVA SUPLENTE	CHRISTIAN MARTIN GONZALEZ	PAS. P3595570A
SEXTO SUPLENTE JUNTA DIRECTIVA	BART SJOERD WIERSUM	PAS. BE5657L76

Por Acta No. 48 del 16 de diciembre de 2022 de la Asamblea General Extraordinaria, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 23 de diciembre de 2022 con el No. 16056 del libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
--------------	---------------	-----------------------



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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.

SEGUNDO PRINCIPAL JUNTA
DIRECTIVA

STEF ADRIANUS DE WILD

PAS. No. BM7K52L59

Por Extracto del Acta No. 50 del 20 de febrero de 2023 de la Asamblea Extraordinaria, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 27 de febrero de 2023 con el No. 16234 del libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CARGO

NOMBRE

IDENTIFICACION

TERCER PRINCIPAL JUNTA
DIRECTIVA

MANUEL EMILIO DE VERA PASCUA

PAS. No. P5670006A

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 No. 5348 del 28 de abril de 2023 de la Documento Privado, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 09 de mayo de 2023 con el No. 16618 del libro IX, se designó a:

CARGO

NOMBRE

IDENTIFICACION

T. PROF

REVISOR FISCAL SUPLENTE

GIOVANNY ALEJANDRO CAMACHO HEREDIAC.C. No. 1.023.959.166

279594-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



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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.

*) E.P. No. 311 del 05 de marzo de 1997 de la Notaría 2 Del 419 del 18 de marzo de 1997 del libro IX Circulo Buenaventura

*) E.P. No. 1588 del 27 de mayo de 1997 de la Notaría 2 Del 476 del 04 de junio de 1997 del libro IX Circulo Buenaventura

*) E.P. No. 613 del 04 de mayo de 2000 de la Notaría 2 Del 185 del 09 de junio de 2000 del libro IX Circulo Buenaventura

*) E.P. No. 613 del 04 de mayo de 2000 de la Notaría 2 Del 185 del 09 de junio de 2000 del libro IX Circulo Buenaventura

*) D.P. No. S/N. del 13 de marzo de 2001 101 del 09 de abril 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 967 del 01 de julio de 2003 del libro IX Circulo Buenaventura

*) 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 3121 del 05 de febrero de 2007 del libro IX Segunda Buenaventura

*) E.P. No. 2.109 del 17 de noviembre de 2004 de la Notaría 3122 del 05 de febrero de 2007 del libro IX Segunda Buenaventura

*) 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 3479 del 21 de agosto de 2007 del libro IX Segunda Buenaventura

*) E.P. No. 1736 del 13 de agosto de 2007 de la Notaría 3524 del 10 de septiembre de 2007 del libro IX Segunda Buenaventura

*) D.P. No. 1880 del 31 de agosto de 2007 de la Notaría 3525 del 10 de septiembre de 2007 del libro IX Segunda

*) E.P. No. 2.680 del 21 de noviembre de 2007 de la Notaría 3755 del 12 de diciembre de 2007 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) 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 4044 del 08 de mayo de 2008 del libro IX Treinta Y Cuatro Bogotá

*) 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 305 del 31 de mayo de 2010 del libro IX Asesora Bogotá

*) E.P. No. 00862 del 25 de abril de 2011 de la Notaría 260 del 04 de mayo de 2011 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) E.P. No. 690 del 26 de abril de 2012 de la Notaría 957 del 02 de mayo de 2012 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) E.P. No. 923 del 25 de mayo de 2012 de la Notaría 1040 del 14 de junio de 2012 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) E.P. No. 02464 del 29 de octubre de 2013 de la Notaría 656 del 07 de noviembre de 2013 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) E.P. No. 02904 del 26 de diciembre de 2013 de la Notaría 879 del 10 de enero de 2014 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) E.P. No. 00677 del 08 de mayo de 2015 de la Notaría 363 del 20 de mayo de 2015 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) E.P. No. 1746 del 16 de mayo de 2016 de la Notaría 419 del 25 de mayo de 2016 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) E.P. No. 119 del 11 de abril de 2017 de la Notaría 1365 del 12 de mayo de 2017 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) E.P. No. 119 del 11 de abril de 2017 de la Notaría 1365 del 12 de mayo de 2017 del libro IX Dieciseis Bogotá

*) Cert. del 05 de septiembre de 2017 de la Notaría Treinta 1655 del 27 de septiembre de 2017 del libro IX Y Cuatro

*) E.P. No. 4943 del 05 de octubre de 2017 de la Notaría 1752 del 30 de octubre de 2017 del libro IX



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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.

Dieciseis Bogotá

*) 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 14225 del 23 de abril de 2021 del libro IX

Dieciseis De Bogota Bogotá

*) E.P. No. 3924 del 25 de octubre de 2021 de la Notaria 14678 del 02 de noviembre de 2021 del libro IX

Dieciseis Del Circulo Bogotá

*) E.P. No. 521 del 22 de febrero de 2023 de la Notaria 16289 del 09 de marzo de 2023 del libro IX

Dieciseis Bogotá

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.

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 inscribio la situación de control. Matriz: Ictsi limited. Subordinada: Sociedad puerto industrial aguadulce S.A. Domicilio: Buenaventura. Actividad: La planeacion y la inversión en la construcción y mantenimiento, la administración y la operacion de: (i) un puerto de terminales multiproposito 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 camara de comercio el 24 de enero de 2014, bajo los nros. 545 y 546 del libro vi, se inscribio 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 circulacion y en virtud de ciertos acuerdos entre ellas que les permiten controlar conjuntamente la sociedad puerto industrial de agua dulce s,a,



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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.

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:

ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO

Nombre: SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A

Matrícula No.: 193991

Fecha de Matrícula: 06 de octubre de 2022

Último año renovado: 2023

Categoría: Establecimiento de Comercio

Dirección : CL3 1A -07 OF 403 ED DOS COSMOS PACIFICO - No Codificada

Municipio: Buenaventura, Valle del Cauca

** Embargo o medida cautelar: Por Oficio No. 898 del 01 de diciembre de 2022 del Juzgado Tercero Civil Del Circuito de Buenaventura, inscrito en esta Cámara de Comercio el 02 de diciembre de 2022, con el No. 11914 del Libro VIII, se decretó Demanda. Proceso Verbal. Dte: Sociedad portuaria regional de buenaventura sa sprbun. Ddo: Sociedad puerto industrial aguadulce S.A.

Nombre: SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A - PENÍNSULA

Matrícula No.: 25264

Fecha de Matrícula: 16 de febrero de 1996

Último año renovado: 2023

Categoría: Establecimiento de Comercio

Dirección : ZFPE SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. KM 21 700 - No Codificada

Municipio: Buenaventura, Valle del Cauca

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



CÁMARA DE COMERCIO DE BUENAVENTURA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 19/06/2023 - 19:43:11
Recibo No. S000891359, Valor 7200

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN YZg92wupcz

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a <https://sii.confecamaras.co/vista/plantilla/cv.php?empresa=06> 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.

formulario RUES:

Ingresos por actividad ordinaria : \$\$391.567.654.000,00
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.

EL SECRETARIO
LUZ STELLA SUAREZ GRANADA

*** FINAL DEL CERTIFICADO ***



Logistics Solutions

AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL

SHIPPER LANGFANG SAINT REES AM ARON MOVABLE house co., LTD NO 0372 XIANGYUN ROAD LANGFANG E & T DVPT ZONE HEBEI, CHINA TEL +86-316-5910181 FAX 86-316-5910183		BILL OF LADING NO. 511SZT2003011	
CONSIGNEE (not negotiable unless consigned "to order of" a named Person or "to order of bearer") DISTRIBUCIONES E IMPORTACIONES JS SAS NIT 901.108.851-5 DIRECCION: CALLE 22 NORTE # 5AN-75 OF 603 TEL (2) 3450885-3968909 CALI COLOMBIA		FOR CARGO RELEASE, PLEASE CONTACT: LOGISTICS SOLUTIONS ACI SAS NIT 900.720.404-6 CODIGO ACI 795 CALLE 51N NO 3AN-62 B LA FLORA TEL 572.4850397 CONTACTO CAROLINA ZULETA LOPEZ CALI, COLOMBIA	
NOTIFY (see clause 22) SAME AS CONSIGNEE		SHIPPER'S INSTRUCTIONS (NOT PART OF BILL OF LADING)	
PLACE OF RECEIPT	PORT OF LOADING XINGANG, TIANGIN, CHINA	PRE-CARRIAGE BY (only applicable for Combined Transport from Place of Receipt - see clause 1 + 6)	
VESSEL (see clause 1) WIKING	VOYAGE 923E	DOCK RECEIPT NO.	NUMBER OF ORIGINAL B/L 3 (THREE)
PORT OF DISCHARGE BUENAVENTURA, COLOMBIA	PLACE OF DELIVERY BUENAVENTURA, COLOMBIA	SHIPPER DECLARED VALUE L/S (see clause 7.3)	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see clauses 11 + 14)

CONTAINER NO./SEAL NO. MARKS AND NUMBERS	NO. OF CONTAINERS OR PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT(KGS)	MEASUREMENT(CBM)
SHIPPER'S LOAD AND COUNT & SEAL				
CY-CY 2X20 GP				
N/M				
Container No./Seal No	3882	Description of Goods	47712.000	
UETU2768319/CNC116434/1941	PACKAGES	STEEL PROFILES	KGS	
PACKAGES/23856.000KGS/28.000CBM		HS CODE: 72166100		
			56.000	
UETU2768303/CNC116435/1941			CBM	
PACKAGES/23856.000KGS/28.000CBM				



ENDOSAMOS EL PRESENTE DOCUMENTO CON TODAS SUS OBLIGACIONES A LOS SEÑORES TELAS Y POLIURETANOS SAS 900.727.293-7 Y/O AGENCIA DE ADUANAS ARNEL SAS NIT 804.015.975-8

SAY TOTAL (2X20GP) CONTAINER ONLY

TOTAL NO. OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY CARRIER		PREPAID		COLLECT	
FREIGHT AND CHARGES FREIGHT COLLECT SHIPPED ON BOARD 2020-03-26		The signature of the original order bill of lading properly endorsed shall be required before the delivery of the property except as properly covered by this bill of lading... IN WITNESS WHEREOF THE UNDERSIGNED SIGNING ON BEHALF OF THIS CARRIER OR AGENT HAS SIGNED THREE (3) BILLS OF LADING ALL OF THE SAME TENOR AND DATE ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID SHIPPED ON BOARD 2020-03-26 The term and conditions of lading under which this shipment is accepted are printed in the back hereof. Note unless otherwise specified the charges listed above do not include customs duties, taxes customs clearance charges and similar non-transportations that are for the account of the cargo			





ACTA DE INSPECCIÓN
No. 35202000050419
anterior **posterior**
35202000050074 No hay

1. LUGAR
**SOCIEDAD PUERTO
INDUSTR**
2. FECHA EN QUE SE SELECCIONÓ LA
DECLARACIÓN PARA INSPECCIÓN
2020-11-05 15:15:56

De conformidad con lo establecido en el decreto 2685/99, Resolución Reglamentaria 4240/00, mediante el presente auto se comisiona a los funcionarios:

3. NOMBRES Y APELLIDOS
MAYA BONILLA SANDRA MILENA

4. CÉDULA CIUDADANÍA
25281196

5. Para que adelanten la "Inspección previa al Levante de la Mercancía", correspondiente a la Declaración de Importación

No.:06308022105580

(Ver Motivos de Inspección)

Documentos Soporte

6. DOCUMENTO DE TRANSPORTE

7. NÚMERO MANIFIESTO

8. FECHA

511SZT2003011

116575010828938

4/29/2020

DECLARANTE

09. Nombre: **AGENCIA DE ADUANAS ARNEL S.A.S.**

10. NIT.: **804015975-8**

NIVEL 2

IMPORTADOR

11. Nombre: **TELAS Y POLIURETANOS SAS**

12. NIT.: **900727293-7**

CAUSALES PARA RECHAZAR EL LEVANTE DE MERCANCIAS POR SER PRESENTADA LA DECLARACIÓN:

NO CONFORME CON LO DECLARADO:

13.1. Errores u omisiones parciales (seriales, números de identificación)

13.2. Controversia de Valor

13.3. Errores en Subpartida Arancelaria, Tarifas, Tasa de Cambio, Sanciones, Operaciones Aritméticas, Modalidad y Tratamiento Preferencial

13.4. Errores u omisiones en la Descripción que impiden la Individualización de las Mercancías

13.5. Valor inferior al Precio Oficial

13.6. No aporta el(los) documento(s) soporte(s)

13.7. Mercancía no está amparada por el Certificado de Origen

NO DECLARADO:

13.8. Mercancía superior en Cantidad o diferente a las Declaradas

13.9. Otros (¿Cuál?)

14. OBSERVACIONES AL (LOS) ITEM(S):

15. CAUSALES PARA APREHENDER LA MERCANCÍA:

16. VALOR CIF DECLARADO:

US\$14,596.20

17. VALOR TRIBUTOS PAGADOS:

\$14,019,000.00

18. SANCIONES PAGADAS:

\$0.00

19. DECLARACIÓN DE VALOR:

No.: **SIN**

20. CERTIFICADO DE INSPECCIÓN:

No.: **SIN**

21. PROCEDE LEVANTE: SI NO LEV. PARCIAL NO PRESENCIA TOMA MUESTRAS REQ.ESP.ADUANERO

22. LEVANTE DEL ITEM 1 PESO (Kg): **47712** CANTIDAD (Unidades Com): **47174**

23. NO PROCEDE DEL ITEM 1 PESO (Kg): **0** CANTIDAD (Unidades Com): **0**

24. APREHENSIÓN DEL ITEM 1 PESO (Kg): **0** CANTIDAD (Unidades Com): **0**

25. JUSTIFICACIÓN: **Conforme Numeral 5.2 del artículo 185 del Decreto 1165 de 2011**

26. INSPECCIÓN FINALIZADA EN LA FECHA: Año: **2020** Mes: **11** Día: **6** Hora: **13** Min: **34**

27. OBSERVACIONES : Ver Hoja 2

28. NOMBRES Y APELLIDOS JEFE DE BODEGA

ANDRES FABIAN RAMIREZ

29. CÉDULA CIUDADANÍA

6162178

30. ACOMPAÑAMIENTO DE OBSERVADOR

SI NO

31. NOMBRES Y APELLIDOS OBSERVADOR

32. CÉDULA CIUDADANÍA

0

No. Levante Asignado : 352020000338847

INSPECTOR 1

INSPECTOR 2

DECLARANTE

JEFE BODEGA

Noviembre de 2020 a las 13:34.

INSPECTOR 1

INSPECTOR 2

DECLARANTE

JEFE BODEGA

Mauricio García Arboleda

De: Puerto Aguadulce S.A <aguadulce@puertoaguadulce.com>
Enviado el: lunes, 5 de junio de 2023 10:35 a. m.
Para: Mauricio García Arboleda
Asunto: POA Logistics Solutions Vs. SPIA
Datos adjuntos: PODER LOGISTICS SOLUTIONS v SPIA-PoA.pdf

Señor
MAURICIO GARCIA ARBOLDA

En atención a lo establecido en el artículo 5 de la Ley 2213 de 2022, mediante el adjunto, Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A., a través de su representante legal, le confiere poder especial para que represente a Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A en el PROCESO CON REFERENCIA 2023-00028-00 instaurando por LOGISTICS SOLUTIONS ACI S.A.S

Cordialmente,

ALVARO OTERO BERNAL
Representante Legal"



aguadulce@puertoaguadulce.com

Tel.+57 (2) 3989330

Calle 3 # 1A-07, oficina 404, 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

Honorable

JUZGADO TERCERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUENAVENTURA

E. S. D.

REF.: Expediente No.: 2023-00028-00
Proceso: Verbal
Demandante: Logistics Solutions ACI S.A.S
Demandado: Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.
Asunto: Contestación demanda

ALVARO ERNESTO OTERO BERNAL, mayor de edad, domiciliado en Bogotá D.C., e identificado con cédula de ciudadanía No. 79.783.635, 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 de la Ley 2213 de 2022 informo que el correo electrónico inscrito del apoderado de SPIA es mgarcia@garciarboleda.co

Atentamente,



ALVARO ERNESTO OTERO BERNAL

Representante legal SPIA
C.C. No. 79.783.635 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.

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 1165 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; periodos 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 las 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 éstas, 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 existan 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.

XIV

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 apartado 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.

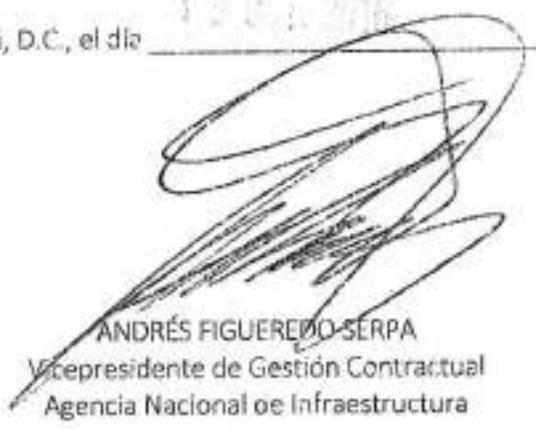
ARTÍCULO TERCERO.- Notifíquese la presente Resolución a la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A., por medio de su representante legal o apoderado especial, en los términos establecidos en los artículos 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

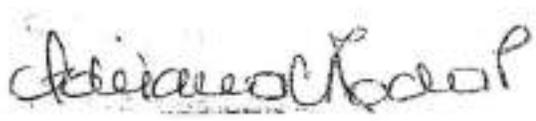
Dada en la ciudad de Bogotá, D.C., el día 13 de octubre de 2016


ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó: Diego José Monroy Núñez - Abogado GAL 1 VI
Revisó: Miguel Alexei Landínez Santos - Supervisor Técnico GTFyP VGC
Dina Rafaela Sierra Rochels - Gerente GIT Férreo y Portuario VGC
José Román Pacheco Gallego - Gerente Asesoría Legal 1 VI

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
BOGOTÁ

13 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 acomodación 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.

1978
"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 camionero.

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

95201

"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.

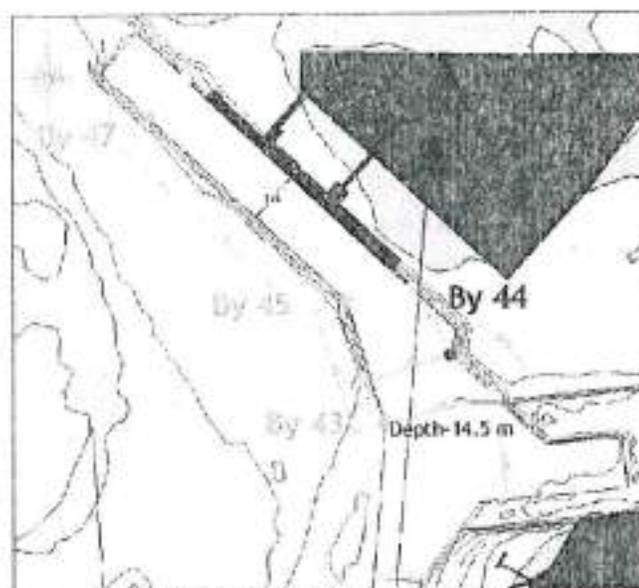
La Zona de Maniobra y claboga en el puerto (correspondientes a la zona pública) y la zona de acceso hasta EL TERMINAL están dragadas hasta la cota -14.5 m. El ancho disponible del canal en la zona frente a la Terminal, es de 176 metros con una profundidad de 14.5 metros.

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 enfilarse al 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 enfilarse al centro del Canal de Acceso. Los remolcadores se desconectan una vez enfilado 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 a 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 capitania 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.

Inicio 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 descargo 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 recales 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 incineración
- 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:

- a. 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.
- b. 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.
- c. Aquellos buques que incumplan con estos requisitos y demás normas del Terminal, perderán este beneficio.
- d. 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 Practicaje 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 desatrachadas:

- 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.
- Matrícula 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 responsabilizará 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

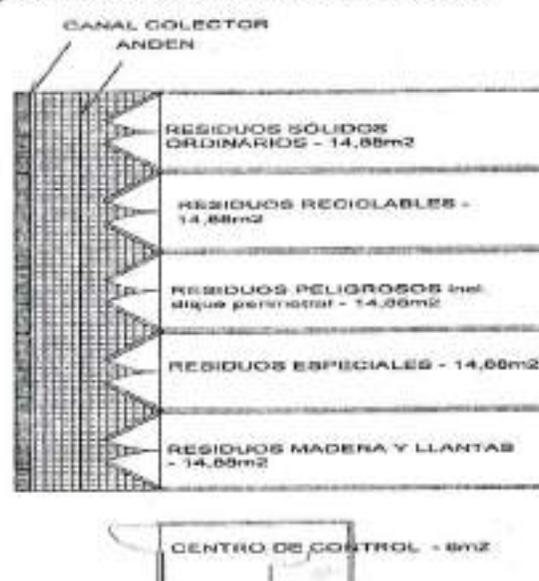
- La circulación de equipos dentro del Terminal debe ceñirse a lo especificado en el Reglamento de Seguridad Industrial del Terminal.
- Retirar los equipos del Terminal, cuando estén fuera de servicio, no sean necesarios para la operación del Terminal o no reúnan los requisitos técnicos contemplados 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 trinca 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 -----