

SUC.	RAMO	POLIZA No.
9	15	8001081737

POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

TIPO DE POLIZA : R.C.E. GENERAL

FECHA SOLICITUD DÍA MES AÑO			CERTIFICADO DE RENOVACION		N° CERTIFICADO 9	N° AGRUPADOR		SUCURSAL CALI CORREDORES								
TOMADOR		SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.								NIT		800.215.775-5				
DIRECCIÓN										TELÉFONO		2410700				
ASEGURADO		SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.								NIT		800.215.775-5				
DIRECCIÓN		TERMINAL MARITIMO MUELLE 1 BUENAVENTURA, BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA								TELÉFONO		2410700				
BENEFICIARIO		AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI								NIT		830.125.996-9				
DIRECCIÓN		CL 24A N 59 42 EDIFICIO T3 TORRE 4 PISO 2, BOGOTA D.C, CUNDINAMARCA								TELÉFONO		4848860				
MONEDA Dolares EE.UU			PUNTO DE VENTA	FECHA CORTE NOVEDADES	FECHA MAXIMA DE PAGO			VIGENCIA								NÚMERO DE DÍAS
					DÍA	MES	AÑO	DÍA	MES	DESDE AÑO	HORA	DÍA	MES	HASTA AÑO	HORA	
TIPO CAMBIO 2,989.14				FECHA MAXIMA DE PAGO	30	1	2017	31	12	2016	00:00	31	12	2017	00:00	365

DETALLE DE COBERTURAS

ASEGURADO : SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. NIT 800.215.775-5.
Dirección del Riesgo 1 : AV PORTUARIA EDIFICIO ADMINISTRACION, BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA.
Ramo : RESPONSABILIDAD CIVIL
SubRamo : R.C.E. GENERAL
Objeto del Seguro : R.C.E. - PERJUICIOS MATERIALES CAUSADOS A TERCEROS POR EL ASEGURADO

AMPAROS CONTRATADOS	VALOR ASEGURADO	LIMITE POR EVENTO
R.C.E. GENERAL (PREDIOS , LABORES Y OPERACIONES) Deducible: 20,000.00 DOLARES TODA Y CADA PERDIDA	45,000,000.00	0.00
GASTOS MEDICOS R.C.E. PARQUEADEROS Deducible: 20,000.00 DOLARES TODA Y CADA PERDIDA	5,000,000.00 10,000,000.00	500,000.00 5,000,000.00
R.C. CRUZADA Deducible: 20,000.00 DOLARES TODA Y CADA PERDIDA	45,000,000.00	0.00
RESPONSABILIDAD CIVIL PATRONAL Deducible: 20,000.00 DOLARES TODA Y CADA PERDIDA	45,000,000.00	0.00

BENEFICIARIOS

Nombre Documento
TERCEROS AFECTADOS NIT 830.125.996-9
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI NIT 830.125.996-9

FACTURA A NOMBRE DE: SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.

FORMA DE PAGO: CONTADO 30 DIAS

LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O DE LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN ELLA, PRODUCIRÁ LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO Y DARA DERECHO A LA ASEGURADORA PARA EXIGIR EL PAGO DE LA PRIMA DEVENGADA Y DE LOS GASTOS CAUSADOS CON OCASION DE LA EXPEDICION DEL CONTRATO (ARTICULO 81 Y 82, LEY 45 DE 1990).

FORMAN PARTE DE ESTE CONTRATO, LAS CLAUSULAS, CONDICIONES GENERALES FORMA (*) Y PARTICULARES RELACIONADAS EN HOJA ANEXA.

(*) FORMA ANEXA:

VALOR ASEGURADO TOTAL	US\$ *****45,000,000.00
PRIMA	US\$*****500,000.00
GASTOS	\$*****0.00
IVA-RÉGIMEN COMÚN	\$*****239,131,200.00
AJUSTE AL PESO	
TOTAL A PAGAR EN PESOS	\$*****239,131,200.00
Y TOTAL VALOR A PAGAR EN Dolares EE.UU	US\$*****500,000.00

EN MI CALIDAD DE TOMADOR DE LA PÓLIZA REFERENCIADA EN ESTA CARÁTULA, MANIFIESTO EXPRESAMENTE, QUE HE TENIDO A MI DISPOSICIÓN, EL TEXTO DE LAS CONDICIONES GENERALES DE LA PÓLIZA. MANIFIESTO ADEMÁS, QUE DURANTE EL PROCESO DE NEGOCIACIÓN DE LA PÓLIZA, ME HAN SIDO ANTICIPADAMENTE EXPLICADAS POR LA ASEGURADORA Y/O POR EL INTERMEDIARIO DE SEGUROS LAS EXCLUSIONES Y EL ALCANCE O CONTENIDO DE LA COBERTURA DE LA PÓLIZA Y DE LAS GARANTÍAS, Y EN VIRTUD DE TAL ENTENDIMIENTO, LAS ACEPTO Y DECIDO TOMAR LA PÓLIZA DE SEGUROS AQUÍ CONTENIDA.

SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES Y AGENTES DE RETENCIÓN, SEGÚN RESOLUCIÓN 2509 DE DICIEMBRE 3 DE 1993.

EL PRESENTE DOCUMENTO SE EMITE EN CALI A LOS 22 DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO 2016

FIRMA AUTORIZADA DISTRIBUCIÓN DEL COASEGURO				EL TOMADOR INTERMEDIARIOS			
CÓDIGO	COMPANÍA	% PARTICIPACION	PRIMA	CODIGO	TIPO	NOMBRE	% PARTICIPACION
18	HDI SEGUROS S A	20	100,000.00	1214	Corredor	DELIMA MARSH S.A	45.00
				3310	Agencia	QUIJANO Y QUIJANO LTDA GES	30.00
				45407	Agencia	RL PARTNERS LTDA	25.00



POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POLIZA No.8001081737

CERTIFICADO DE: RENOVACION		HOJA ANEXA No. 2	
TOMADOR	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN		TELÉFONO	2410700
ASEGURADO	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN	TERMINAL MARITIMO MUELLE 1 BUENAVENTURA, BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA	TELÉFONO	2410700
BENEFICIARIO	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI	NIT	830.125.996-9
DIRECCIÓN	CL 24A N 59 42 EDIFICIO T3 TORRE 4 PISO 2, BOGOTA D.C, CUNDINAMARCA	TELÉFONO	4848860

* LOTE EXISTENTE ENTRE LA BODEGA 4 Y 5.

* MAKILA.

* TECNOBELL.

* ZELSA, UBICADA EN AVENIDA PORTUARIA, ANTIGUA ZONA INDUSTRIAL COMERCIAL AUTORIZADA POR LA RESOLUCIÓN 001928 DEL 20 DE FEBRERO DE 2009 Y POR LA DIAN, COMO EXTENSIÓN DEL DEPÓSITO PÚBLICO DE SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.

* OFICINA CENTRO EMPRESA LOCAL 20 CIUDAD DE CALI

Y/O TODOS LOS PREDIOS DONDE SE DESARROLLEN LAS ACTIVIDADES ASEGURADAS Y EXTENDIENDO A TODAS LAS MOVILIZACIONES EN VÍA PÚBLICA EN BUENAVENTURA, SUJETO AL DETALLE DE BIENES/PREDIOS SUMINISTRADOS POR EL ASEGURADO.

SE AMPARA EL TRANSPORTE DE LA CARGA DESDE LOS PREDIOS DE LA SOCIEDAD PORTUARIA HACIA LAS INSTALACIONES ARRIBA MENCIONADAS LO CUAL IMPLICA EL USO DE VÍA PÚBLICA, SE OTORGA COBERTURA POR LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL EN VÍA PÚBLICA FRENTE A TERCEROS EN EXCESO DE LAS PÓLIZAS QUE TENGAN LOS VEHÍCULOS. TRATÁNDOSE DE EQUIPOS PORTUARIOS QUE TRASLADEN CARGA COMO COMPLEMENTO A LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS, APLICA LA COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL DENTRO Y FUERA DE LOS PREDIOS ASEGURADOS Y DURANTE DICHOS TRASLADOS. LOS DAÑOS A LA CARGA EN VÍA PÚBLICA ESTÁN AMPARADOS AL 100% HASTA EL LÍMITE GENERAL ASEGURADO CONTRATADO EN ESTA PÓLIZA. ESTA COBERTURA SOLO SE OTORGA SI LOS VEHÍCULOS UTILIZADOS POSEEN LICENCIA/ PLACAS, EXCLUYENDO RESPONSABILIDAD POR TRÁNSITO EN VÍA PÚBLICA.

LIMITES:

RESPONSABILIDAD CIVIL POR LA CARGA, INCLUYENDO CONTAMINACIÓN REPENTINA Y ACCIDENTAL - USD 45.000.000 CADA Y TODO INCIDENTE.

RESPONSABILIDAD CIVIL FRENTE A TERCEROS - USD 45.000.000 CADA Y TODO INCIDENTE.

RESPONSABILIDAD PROFESIONAL - USD 45.000.000 CADA Y TODO INCIDENTE.

RESPONSABILIDAD FRENTE A LAS AUTORIDADES - USD 45.000.000 CADA Y TODO INCIDENTE.

MULTAS Y PENALIDADES US\$ 45.000.000 CADA Y TODO INCIDENTE.

INFRACCIÓN DE DERECHOS PERSONALES US\$ 15.000.000 CADA Y TODO INCIDENTE.

TERRORISMO, AMIT, HUELGA, ASONADA, MOTÍN, CONMOCIÓN CIVIL O POPULAR - US\$ 45.000.000 CADA Y TODO INCIDENTE.

RC CRUZADA - US\$ 45.000.000 TODO Y CADA ACCIDENTE.

INFIDELIDAD DE EMPLEADOS FRENTE A LA CARGA - US\$ 15,000,000 TODO Y CADA ACCIDENTE Y EN EL AGREGADO RESPECTO A PERDIDAS PRODUCTO DE LA INFIDELIDAD DE EMPLEADOS Y/O MULTAS Y/O SANCIONES DE LAS AUTORIDADES.

RC DERIVADA DE ERRORES Y OMISIONES, INCLUYENDO DEMORAS Y ENTREGA NO AUTORIZADA, DE ACUERDO CON EL CLAUSULADO WAVELENGTH.

COSTOS DE REMOCIÓN DE BUQUES NÁUFRAGOS O RESTOS, DE ACUERDO CON EL CLAUSULADO WAVELENGTH.

COSTOS DE INVESTIGACIÓN, DEFENSA Y MINORACIÓN., DE ACUERDO CON EL CLAUSULADO WAVELENGTH.

COSTOS DE DISPOSICIÓN A CONSECUENCIA DE UN ACCIDENTE, DE ACUERDO CON EL CLAUSULADO WAVELENGTH.

COSTOS DE DESINFECCIÓN, DE ACUERDO CON EL CLAUSULADO WAVELENGTH.

DEDUCIBLES:

US\$ 10.000 TODA Y CADA PÉRDIDA.

INCREMENTADO A US\$ 20.000 TODA Y CADA PÉRDIDA PARA RECLAMOS QUE INVOLUCREN EMBARCACIONES DE CLIENTES.

TERRORISMO- US\$ 20.000 TODA Y CADA PERDIDA.

GASTOS DE DEFENSA - NO APLICA DEDUCIBLE.

CONDICIONES GENERALES:

* LSW 1510 - RESPONSABILIDAD CIVIL.

* LSW 1511 - ANEXO SOBRE INCENDIOS.

* LSW 1512 - ANEXO DE INFORMACIÓN Y ASESORÍA.



POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POLIZA No.8001081737

CERTIFICADO DE: RENOVACION		HOJA ANEXA No. 3	
TOMADOR	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN		TELÉFONO	2410700
ASEGURADO	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN	TERMINAL MARITIMO MUELLE 1 BUENAVENTURA, BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA	TELÉFONO	2410700
BENEFICIARIO	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI	NIT	830.125.996-9
DIRECCIÓN	CL 24A N 59 42 EDIFICIO T3 TORRE 4 PISO 2, BOGOTA D.C, CUNDINAMARCA	TELÉFONO	4848860
<p>* LSW 1513 - ANEXO DE MULTAS Y DEBERES.</p> <p>* LSW 1514 - ANEXO SOBRE LA VIOLACIÓN DE DERECHOS PERSONALES.</p> <p>* LSW 1515 - ANEXO SOBRE ENTREGA ILEGAL DE CARGAMENTO.</p> <p>* LSW 1524 - CONDICIONES PARTICULARES DE LA PÓLIZA.</p> <p>* CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DEL INSTITUTO PARA CONTAMINACIÓN RADIOACTIVA, QUÍMICA, BIOLÓGICA, BIOQUÍMICA Y ARMAS ELECTROMAGNÉTICAS. CL.370 (10/11/03).</p> <p>* CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DE ATAQUE CIBERNÉTICO CL.380. (10/11/03).</p> <p>* CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN Y SANCIÓN DE LIMITACIÓN JL2010/005, COMO SE ADJUNTA.</p> <p>* CLÁUSULA DE CANCELACIÓN ESPECIAL, COMO SE ADJUNTA.</p> <p>* CLÁUSULA DE CONTROL DE RECLAMOS LSW 1079 COMO SE ADJUNTA.</p> <p>EN CONSIDERACIÓN A LA PRIMA Y SUJETO A LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES DE ESTE CONTRATO, SEGÚN LO ESTABLECIDO EN ESTE DOCUMENTO Y SUS ANEXOS Y / O SUS ANOTACIONES EN SU CASO, EL PRESENTE CONTRATO ASEGURA EL INTERÉS DEL ASEGURADO EN LOS PAGOS EFECTUADOS DENTRO DE LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES DE LA REFERENCIA ORIGINAL DE LA PÓLIZA.</p> <p>CONDICIONES ADICIONALES:</p> <p>* SE AMPARAN LOS DIFERENTES CONTRATOS SUSCRITOS Y QUE SUSCRIBAN LOS ASEGURADOS PARA EL DESARROLLO DE SU ACTIVIDAD, EN LA MEDIDA EN QUE ESTÉN ACORDE A LA LEY Y NO ASIGNEN RESPONSABILIDADES AL ASEGURADO MÁS ALLÁ DE LAS LEGALES, LSW 1510.</p> <p>* DE ACUERDO A LO PREVISTO EN LA CLÁUSULA LSW 1510 NUMERAL 2.3 SE MODIFICA EL CONDICIONADO GENERAL OPERANDO ESTA CONDICIÓN PARTICULAR ASÍ: SE AMPARAN TODAS LAS RESPONSABILIDADES DEL ASEGURADO POR OPERACIONES REALIZADAS CON CONTRATISTAS Y SUBCONTRATISTAS, ARRENDATARIOS O PROVEEDORES, GESTIONARÁN PARA QUE ELLOS ATIENDAN LAS RECLAMACIONES, PERO DE SER NECESARIO ATENDERÁN CON LA PÓLIZA DE LOS ASEGURADOS Y FACILITARÁN EL DERECHO DE SUBROGACIÓN AL ASEGURADOR. NO OBSTANTE EL ASEGURADO SERÁ DILIGENTE EN LA COMPROBACIÓN DE QUE LOS CONTRATISTAS Y SUBCONTRATISTAS POSEAN PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL CUBRIMIENTO DE LA ACTIVIDAD CONTRATADA O SUBCONTRATADA.</p> <p>* SE INCLUYE CLÁUSULA DE CONOCIMIENTO DE LOS RIESGOS: SUJETO A LA INFORMACIÓN SUMINISTRADA EN EL FORMULARIO DE SUSCRIPCIÓN Y A LOS RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES REALIZADAS.</p> <p>* SE MODIFICA LA EXCLUSIÓN 3,5 DEL CLAUSULADO LSW 1510 QUEDANDO ASÍ: POR PERDIDAS, DAÑOS O GASTOS DE LAS PROPIEDADES O EQUIPOS PROPIOS, QUEDA AMPARADA LA RESPONSABILIDAD CIVIL FRENTE A LA PERDIDA, DAÑO O GASTOS DE LAS PROPIEDADES O EQUIPOS ALQUILADOS, RENTADOS, EN LEASING O CUALQUIER OTRA FIGURA QUE NO SEA DE BIENES PROPIOS.</p> <p>* SE ACLARA QUE NO OBSTANTE LO PREVISTO EN LA EXCLUSIÓN 3.7 DEL CLAUSULADO LSW 1510, SE AMPARA LA ENTREGA ILEGAL DE CARGAMENTOS DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL CLAUSULADO LSW 1515.</p> <p>* REFERENTE AL CLAUSULADO LSW 1511 SE REALIZA LA SIGUIENTE MODIFICACIÓN EN LA EXCLUSIÓN QUEDANDO TEXTUALMENTE COMO SI INDICA A CONTINUACIÓN: PARA EFECTOS DE LA COBERTURA PREVALECE LA CONDICIÓN PARTICULAR FRENTE AL CLAUSULADO GENERAL: ESTA PÓLIZA SERÁ AMPLIADA A INDEMNIZAR AL ASEGURADO POR LA ENTREGA ILEGAL DE CARGAMENTO PARA LO CUAL HAY UNA OBLIGACIÓN CONTRACTUAL QUE POSEE EL ASEGURADO O EL (LOS) SUB CONTRATISTAS DEL ASEGURADO DE REALIZAR LA ENTREGA, CONTRARIO A LA INSTRUCCIÓN DE MANTENER LA ENTREGA O SIN RECIBIR A CAMBIO PAGO O LOS DOCUMENTOS CORRESPONDIENTES DEL TÍTULO. EN CASO DE QUE LA ENTREGA ILEGAL FUERA CAUSADA INTENCIONAL POR EL ASEGURADO O EL (LOS) SUB CONTRATISTAS DEL ASEGURADO.</p> <p>* NO OBSTANTE LO ESTABLECIDO EN EL CLAUSULADO LSW1510, EXCLUSIÓN 3,12, SE ACLARA QUE ESTA PÓLIZA EXTIENDE SU COBERTURA Y SE INCLUYE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACTIVIDAD DE DRAGADO DEL CANAL PRIVADO Y ZONA DE MANIOBRA.</p> <p>* NO OBSTANTE LO ESTABLECIDO EN EL CLAUSULADO LSW 1510 SE PROCEDE A ELIMINAR LA EXCLUSIÓN 3.18 QUEDANDO AMPARADA LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL TRÁNSITO, MOVIMIENTO, CONSTRUCCIÓN O DESMANTELAMIENTO DE UNA PARTIDA DE UN EQUIPO DE MANIPULACIÓN ADEMÁS DURANTE LA INSPECCIÓN, MANTENIMIENTO REPARACIÓN O TRASLADO A OTRO PUESTO DE TRABAJO DENTRO DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO, TERMINAL O LUGAR ASEGURADO.</p> <p>* SE ELIMINA GARANTÍA DE PERITAJE / ISPS SEGÚN NUMERAL 9 DE LA CLÁUSULA LSW 1524.</p> <p>* COBERTURA PARA PERJUICIOS EXTRA-PATRIMONIALES (DAÑO MORAL, PERJUICIO FISIOLÓGICO Y DAÑO A LA VIDA EN RELACIÓN) ESTÁN INCLUIDO DENTRO DEL LÍMITE TOTAL DE LA PÓLIZA.</p> <p>* CLAUSULADO EN IDIOMA ESPAÑOL (TRADUCCIÓN) PREVALECE.</p> <p>* TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DENTRO DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO Y SE EXTIENDE HASTA 25 KMS DESDE LOS PREDIOS DEL PUERTO.</p> <p>* RESPONSABILIDAD DE GUARDAESPALDAS Y PERSONAL DE SEGURIDAD: LA PÓLIZA SE EXTIENDE A CUBRIR LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR LOS ACTOS DEL PERSONAL DE SEGURIDAD Y GUARDAESPALDAS Y LOS PERROS EMPLEADOS POR EL ASEGURADO O POR EMPRESAS DE SEGURIDAD PRIVADA CONTRATADA POR EL ASEGURADO. ESTO INCLUYE EL USO INAPROPIADO DE ARMAS Y ERRORES DE PUNTERÍA QUE CAUSEN DAÑOS A TERCEROS.</p>			



POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POLIZA No.8001081737

CERTIFICADO DE: RENOVACION		HOJA ANEXA No. 4	
TOMADOR	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN		TELÉFONO	2410700
ASEGURADO	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN	TERMINAL MARITIMO MUELLE 1 BUENAVENTURA, BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA	TELÉFONO	2410700
BENEFICIARIO	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI	NIT	830.125.996-9
DIRECCIÓN	CL 24A N 59 42 EDIFICIO T3 TORRE 4 PISO 2, BOGOTA D.C, CUNDINAMARCA	TELÉFONO	4848860

* GASTOS MÉDICOS: LA ASEGURADORA PAGARÁ AL ASEGURADO, LOS TERCEROS AFECTADOS, Y A LA INSTITUCIÓN MÉDICA QUE PROPORCIONAN EL SERVICIO, TODOS LOS GASTOS MÉDICOS, HOSPITALARIOS, MEDICAMENTOS Y OTROS GASTOS NECESARIOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS MÉDICOS Y HOSPITALARIOS QUE CAUSAN O QUE VAYA A EFECTUAR, A EN LA MEDIDA DE ACUERDO, COMO RESULTADO DE LESIONES PERSONALES A TERCEROS, DURANTE EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DEL ASEGURADO. SUB-LÍMITE USD 500.000 EVENTO / USD 5.000.000 PERÍODO.

* RESPONSABILIDAD CIVIL POR PARQUEADEROS. SUB-LÍMITE DE USD 5.000.000 EVENTO / 10.000.000 PERÍODO.

* RESPONSABILIDAD DEL EMPLEADOR - DE ACUERDO A LA CLÁUSULA DE RESPONSABILIDAD CONTINGENTE DEL EMPLEADOR ADJUNTA Y SÓLO SE APLICARÁ EN EXCESO DEL RÉGIMEN DE SEGURIDAD SOCIAL. SUB-LÍMITE USD 3.000.000 EVENTO / 5.000.000 PERÍODO.

* RC PATRONAL: DE ACUERDO A LA CLÁUSULA DE RESPONSABILIDAD CONTINGENTE DEL EMPLEADOR ADJUNTA Y SOLO SE APLICARÁ EN EXCESO DEL RÉGIMEN DE SEGURIDAD SOCIAL.

* SE INCLUYE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO, ARREGLO Y TRASLADO DEL CONTENEDOR DENTRO Y/O FUERA DE LOS PREDIOS ASEGURADOS.

* SE INCLUYE EL TRANSPORTE DE MATERIAS PRIMAS Y PRODUCTOS DENTRO Y FUERA DE LOS PREDIOS DEL ASEGURADO DETALLADOS EN LA PÓLIZA COMO SITIOS DE OPERACIÓN DE ACUERDO CON LAS OPERACIONES DEL PUERTO.

* LOS ASEGURADORES ESTÁN DE ACUERDO CON QUE ESTE CONTRATO RESPONDERÁ FRENTE A RECLAMACIONES DE TERCEROS QUE SEAN PRODUCTO DE LA OPERACIÓN DE EQUIPOS PORTUARIOS, VEHÍCULOS, Y CARROS DE BOMBERO, AMBULANCIAS, PROPIEDADES, ETC., DENTRO Y FUERA DE LOS PREDIOS DEL PUERTO DERIVADOS DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR EL ASEGURADO. ESTO INCLUYE EQUIPOS O PROPIEDADES QUE SEAN PROPIEDAD DEL ASEGURADO, SEAN ARRENDADOS, PRESTADOS, BAJO CUSTODIA, EN LEASING, EN FIDEICOMISO O ARRENDADOS.

* LOS ASEGURADORES ESTÁN DE ACUERDO CON QUE LOS SUBCONTRATISTAS QUE OPEREN EN LOS PREDIOS DEL PUERTO ESTÁN CUBIERTOS DE ACUERDO A LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES ACTUALES PERO SE RESERVAN EL DERECHO DE SUBROGACIÓN.

* SE ENTIENDE QUE CUALQUIER RESPONSABILIDAD RESULTANTE DE LAS ACTIVIDADES DE SERVICIO DE AMBULANCIA, BRIGADA CONTRA EMERGENCIAS E INCENDIOS DENTRO Y FUERA DEL ÁREA DEL PUERTO, ESTÁ CUBIERTOS ACORDE A LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES DE ESTA PÓLIZA.

* SE NOTA Y ACUERDA QUE EN EL EVENTO DE CUALQUIER ACCIDENTE AQUÍ CUBIERTO, EL ASEGURADO PUEDE CONTACTAR A AJUSTADORES DE OCCIDENTE O CRAWFORD, QUIENES ELABORARA UN REPORTE PRELIMINAR.

* EN CASO DE UNA RECLAMACIÓN BAJO LA PÓLIZA, LOS ASEGURADORES ACUERDAN QUE CUALQUIER PAGO DE AQUÍ SE EFECTUARA EN EL MOMENTO MISMO DE LIQUIDACIÓN O ANTICIPO DE FONDOS (MEDIANTE CARTAS DE CRÉDITO, AVANCES, RECLAMACIONES PENDIENTES O CUALQUIER OTRO).

* LOS ASEGURADORES ACUERDAN EN ASUMIR LA PROPORCIÓN DE LOS GASTOS EFECTUADOS, YA SEA LEGAL O NO, EN LA INVESTIGACIÓN Y LA DEFENSA DE CUALQUIER RECLAMACIÓN CUBIERTA, PERO CON APLICACIÓN DE DEDUCIBLE.

* COBERTURA PARA RESPONSABILIDAD POR EL ALMACENAMIENTO DE CONTENEDORES LLENOS Y VACÍOS, VEHÍCULOS, CARGA GENERAL, INSPECCIONES, PRE-INSPECCIONES Y OTRAS ACTIVIDADES PORTUARIAS DESARROLLADAS POR EL ASEGURADO EN LOS PREDIOS DE ZONA DE EXPANSIÓN LOGÍSTICA LTDA. - ZELSA. LA COBERTURA SE EXTIENDE PARA CUBRIR LA MOVILIZACIÓN DE DICHOS BIENES DESDE LA SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA HASTA LAS INSTALACIONES DE ZELSA. SE EXCLUYE LA R.C AUTOMÓVILES.

* SE ACUERDA INCLUIR LA MERCANCÍA EN BODEGAS EN ZONA FRANCA.

* SE ACUERDA RENUNCIAR A LA SUBROGACIÓN EN CONTRA DE LAS BODEGAS DE LA ZONA FRANCA.

* ESTA COBERTURA SE EXTIENDE A CUBRIR LAS RECLAMACIONES DERIVADAS DE PERJUICIOS O MUERTE CAUSADA A TERCEROS Y/O DAÑOS A LA PROPIEDAD DE TERCEROS PRODUCIDA DIRECTA O INDIRECTAMENTE POR LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA DURANTE LA EJECUCIÓN DE SUS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA CONCESIÓN DEL CONTRATO QUE PERMITE AL ASEGURADO USAR, OCUPAR TEMPORAL Y EXCLUSIVAMENTE LOS PREDIOS Y PATIOS DE ALMACENAMIENTO DE CONTENEDORES Y LAS ZONAS ALEDAÑAS; USAR TEMPORALMENTE LOS DIQUES, BODEGAS, EDIFICIOS, PATIO DE CONTENEDORES, SEPARACIONES CIRCUNDANTES Y MUROS, RUTAS INTERNAS Y TODO EL ÁREA INCLUIDA EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN.

* SE AMPARA LA FILTRACIÓN, POLUCIÓN O CONTAMINACIÓN DE LA PROPIEDAD QUE ES POSEÍDA, ALQUILADA, RENTADA U OCUPADA POR LOS ASEGURADOS (INCLUIDOS LOS SUELOS MINERALES, EL AGUA O CUALQUIER SUSTANCIA SOBRE, EN O DE ESA PROPIEDAD ALQUILADA, RENTADA U OCUPADA.

* ARBITRAMENTO A SER REALIZADO EN SANTIAGO DE CALI, VALLE COLOMBIA. LA CLÁUSULA DE ARBITRAMENTO NO APLICA PARA LAS RECLAMACIONES DE TERCEROS. TODA CONTROVERSIA O DIFERENCIA RELATIVA A ESTE CONTRATO, SE RESOLVERÁ POR UN TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO, QUE SE SUJETARÁ AL REGLAMENTO DEL CENTRO DE ARBITRAJE Y CONCILIACIÓN (INCLUIDA LA CÁMARA DE COMERCIO DE LA CIUDAD SEDE DEL ASEGURADO) QUE LAS PARTES DETERMINEN DE COMÚN ACUERDO, SEGÚN LAS SIGUIENTES REGLAS: A. EL TRIBUNAL ESTARÁ INTEGRADO POR TRES (3) ÁRBITROS DESIGNADOS POR LAS PARTES DE COMÚN ACUERDO. EN CASO DE QUE NO FUERE POSIBLE, LOS ÁRBITROS SERÁN DESIGNADOS POR EL CENTRO DE ARBITRAJE Y CONCILIACIÓN ACORDADO DE COMÚN ACUERDO ENTRE LAS PARTES, A SOLICITUD DE CUALQUIERA DE ELLAS. B. EL TRIBUNAL DECIDIRÁ EN DERECHO. NO OBSTANTE LO CONVENIDO AQUÍ, LAS PARTES ACUERDAN QUE LA CLÁUSULA DE ARBITRAMENTO NO PODRÁ SER INVOCADA POR LA ASEGURADORA, EN AQUELLOS CASOS EN LOS CUALES UN TERCERO (DAMNIFICADO) DEMANDE AL ASEGURADO ANTE CUALQUIER JURISDICCIÓN Y ÉSTE A SU VEZ LLAME EN GARANTÍA A LA ASEGURADORA.

* COBERTURA AUTOMÁTICA PARA NUEVAS PROPIEDADES Y OPERACIONES, SUJETO A AVISO DENTRO DE 40 DÍAS A LOS SUSCRIPTORES.

* CLÁUSULA 11 DE LSW 1524 MODIFICADO A 40 DÍAS.



POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POLIZA No.8001081737

CERTIFICADO DE: RENOVACION		HOJA ANEXA No. 5	
TOMADOR	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN		TELÉFONO	2410700
ASEGURADO	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN	TERMINAL MARITIMO MUELLE 1 BUENAVENTURA, BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA	TELÉFONO	2410700
BENEFICIARIO	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI	NIT	830.125.996-9
DIRECCIÓN	CL 24A N 59 42 EDIFICIO T3 TORRE 4 PISO 2, BOGOTA D.C, CUNDINAMARCA	TELÉFONO	4848860

* AMPLIACIÓN AVISO DE SINIESTRO 60 DÍAS.

* REVOCACIÓN O NO RENOVACIÓN O MODIFICACIÓN DE COBERTURAS O CONDICIONES CON AVISO DE 60 DÍAS DE ANTELACIÓN.

* SE INCLUYE COBERTURA PARA LA RESPONSABILIDAD CIVIL QUE GENERE EL TRÁNSITO, MOVIMIENTO, CONSTRUCCIÓN O DESMANTELAMIENTO DE LOS EQUIPOS DE MANIPULACIÓN Y DEMÁS EQUIPOS PORTUARIOS, INCLUYENDO DURANTE SU INSPECCIÓN, MANTENIMIENTO O TRASLADO A OTRO PUESTO DE TRABAJO DENTRO Y/O FUERA DE LOS PREDIOS ASEGURADOS, CONTEMPLANDO LA MOVILIZACIÓN POR SUS PROPIOS MEDIOS, EXCLUYENDO TRÁNSITO EN VÍA PÚBLICA.

* COBERTURA RELIMPIA. SE DEJA CONSTANCIA QUE LA COBERTURA DE LA PÓLIZA AMPARA LOS TRABAJOS DE RELIMPIA SOBRE LA ZONA DE MANIOBRA Y PUESTOS DE ATRAQUE DE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. - SPRBUN, SEGÚN RESOLUCIÓN NO. 0047-2015 MD DIMAR CP-01 DEL 21 DE SEPTIEMBRE DE 2015, EXPEDIDA POR EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA - CAPITANÍA DE PUERTO DE BUENAVENTURA, NO MÁS ALLÁ DE LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES PACTADOS EN LA PÓLIZA, NO MÁS ALLÁ DE LOS ESTABLECIDO EN LA CLÁUSULA LSW 1516.

ESTA PÓLIZA OPERA EN EXCESO DE LA PÓLIZA QUE PARA LA OPERACIÓN DE DRAGADO TENGA CONTRATADA EL CONTRATISTA, PREVIO ACUERDO.

SE DEJA CONSTANCIA QUE LAS COBERTURAS QUE OPERAN EN EXCESO DE LAS PÓLIZAS PRIMARIAS REQUERIDAS NO TIENEN APLICACIÓN DE DEDUCIBLE.

SE DEJA CONSTANCIA DE QUE SE ELIMINAN LAS GARANTÍAS DE LA PÓLIZA.

* COBERTURA PARA LA DESTRUCCIÓN DE PRODUCTOS. SE INCLUYE COBERTURA PARA LA OPERACIÓN DE DESTRUCCIÓN DE MERCANCÍAS, SUJETAS A:

1. LOS SUBCONTRATISTAS RELACIONADOS CON ESTA OPERACIÓN DEBEN TENER LA PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL QUE CUBRE LA OPERACIÓN, INCLUYENDO COMO ASEGURADO ADICIONAL A LA SPRBUN
2. DICHO SEGURO DEBERÁ TENER UN LÍMITE MÍNIMO DE USD 200,000, E INCLUIRÁ, LA CONTAMINACIÓN ACCIDENTAL, REPENTINA E INESPERADA Y LA MUERTE, LESIONES Y DAÑOS A TERCEROS.

ES ACORDADO QUE:

> VEHÍCULOS / CAMIONES ESTÁN CUBIERTOS RESPECTO DE LA CARGA Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL QUE ELLA GENERE, PERO QUE EXCLUYE LA RESPONSABILIDAD PROPIA DEL VEHÍCULO POR SU TRÁNSITO EN LA VÍA.

> BIENES BAJO EL CUIDADO, CUSTODIA O CONTROL, INCLUYENDO LOS DAÑOS QUE SE CAUSEN A LOS BIENES MISMOS.

> ES ANOTADO QUE, LA COBERTURA BAJO LA CLÁUSULA 3.11 DEL LSW1510 APLICA A LA CARGA ALMACENADA EN PROPIEDAD, ALQUILADA, ARRENDADA O PROPIEDAD BAJO LA TENENCIA, CUIDADO, CUSTODIA O CONTROL DEL ASEGURADO.

> SE EXTIENDE A CUBRIR LA MOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS SIN NACIONALIZAR (CARGA) POR SUS PROPIOS MEDIOS POR VÍA PÚBLICA, TANTO LOS DAÑOS QUE GENEREN A TERCEROS COMO LOS QUE SUFRAN LOS MISMOS VEHÍCULOS AL SER MERCANCÍAS BAJO LA RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADO. IMPORTANTE ANOTAR QUE EL TRAYECTO DEL TRASLADO DE LOS VEHÍCULOS ES VÍA PÚBLICA Y LOS VEHÍCULOS ESTÁN EN TRÁNSITO ADUANERO Y POR TANTO NO TIENEN PLACA, NI SOAT. SE MOVILIZAN POR SUS PROPIOS MEDIOS Y NO EXISTE INTERVENCIÓN DEL TRÁNSITO, SE EXCLUYE LA RESPONSABILIDAD POR TRÁNSITO EN VÍA PÚBLICA.

> ESTA PÓLIZA SE EXTIENDE A CUBRIR LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN NUEVAS EDIFICACIONES, NUEVOS PROYECTOS, MONTAJES Y DESMONTAJES EFECTUADOS POR LOS ASEGURADOS PREVIA AUTORIZACIÓN DE LA ASEGURADORA/ASEGURADORES, DENTRO DE LOS PREDIOS ASEGURADOS. SE EXCLUYE LA RC DEL CONTRATISTA O SUBCONTRATISTA ENCARGADO DEL MONTAJE O DESMONTAJE, LA CUAL DEBERÁ ESTAR ASEGURADA DE UNA MANERA MÁS ESPECÍFICA, PREVIO ACUERDO.

LEY & JURISDICCIÓN: ESTA PÓLIZA ESTÁ SUJETA A LA LEY, PRACTICA Y JURISDICCIÓN COLOMBIANA.

GARANTÍA PAGO DE PRIMAS: LSW3001 - TREINTA (30) DÍAS A SER CONTADOS DESDE EL INICIO DEL PERIODO.

CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN Y SANCIÓN DE LIMITACIÓN

NINGUNA (RE) ASEGURADORA SE CONSIDERARÁ EN COBERTURA Y POR ENDE NINGUNA (RE) ASEGURADORA SERÁ RESPONSABLE ANTE CUALQUIER RECLAMO O SUMINISTRO DE BENEFICIO ALGUNO BAJO ESTA CONDICIÓN EN LA MEDIDA EN QUE EL SUMINISTRO DE TAL COBERTURA, PAGO DE TAL RECLAMO O SUMINISTRO DE TAL BENEFICIO PUEDA EXPONER A LA (RE) ASEGURADORA A CUALQUIER SANCIÓN, PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN BAJO LAS RESOLUCIONES DE LAS NACIONES UNIDAS O LAS SANCIONES COMERCIALES O ECONÓMICAS, LEYES O REGLAMENTOS DE LA UNIÓN EUROPEA, EL REINO UNIDO O LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

JC2010/009

CLÁUSULA DE RESPONSABILIDADES CRUZADAS



POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POLIZA No.8001081737

CERTIFICADO DE: RENOVACION		HOJA ANEXA No. 6	
TOMADOR	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN		TELÉFONO	2410700
ASEGURADO	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN	TERMINAL MARITIMO MUELLE 1 BUENAVENTURA, BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA	TELÉFONO	2410700
BENEFICIARIO	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI	NIT	830.125.996-9
DIRECCIÓN	CL 24A N 59 42 EDIFICIO T3 TORRE 4 PISO 2, BOGOTA D.C, CUNDINAMARCA	TELÉFONO	4848860

CADA PERSONA O PARTE ESPECIFICADA COMO EL ASEGURADO EN EL CUADRO ES INDEMNIZADO SEPARADAMENTE CON RESPECTO A RECLAMOS HECHOS CONTRA CUALQUIERA DE ELLOS POR CUALQUIER OTRO, SUJETO A QUE LA RESPONSABILIDAD TOTAL DE LOS SUBSCRIPTORES NO EXCEDA DE LOS LÍMITES DE INDEMNIZACIÓN EXPRESADOS.

LA COBERTURA EXCLUIRÁ RESPONSABILIDAD 'CONTRATISTA' A 'CONTRATISTA' Y 'SUB-CONTRATISTA' A 'SUB-CONTRATISTA'.

CLÁUSULA DE CONTROL DE RECLAMOS

NO OBSTANTE LO ESTABLECIDO EN CONTRARIO EN EL CONTRATO DE SEGUROS Y/O EN EL CLAUSULADO DE LA PÓLIZA, ES UNA CONDICIÓN PRECEDENTE A CUALQUIER RESPONSABILIDAD BAJO ÉSTA PÓLIZA QUE:

a) EL ASEGURADO EN CONOCIMIENTO DE CUALQUIER CIRCUNSTANCIA QUE PUEDA DAR LUGAR A UNA RECLAMACIÓN CONTRA ESTA PÓLIZA, DEBERÁ AVISAR DE ESTO INMEDIATAMENTE A LOS ASEGURADORES POR ESCRITO Y EN NINGÚN CASO DESPUÉS DE 30 DÍAS;

b) EL ASEGURADO DEBERÁ COOPERAR CON LOS ASEGURADORES Y/O DESIGNAR AJUSTADORES Y/O REPRESENTANTES PARA QUE ACTÚEN EN SU NOMBRE RESPECTO DE TODAS LAS NEGOCIACIONES, AJUSTES Y LIQUIDACIONES CON RESPECTO A TAL RECLAMO O RECLAMOS.

c) NO SE EFECTUARÁ NINGUNA LIQUIDACIÓN Y/O COMPROMISO DE LA RESPONSABILIDAD ADMITIDA SIN EL CONSENTIMIENTO PREVIO POR ESCRITO DE LOS ASEGURADORES

CLÁUSULA DE PAGO DE PRIMA

EL ASEGURADO ENTIENDE QUE LA PRIMA SERÁ PAGADA EN SU TOTALIDAD A LOS ASEGURADORES EN LA FECHA ESTABLECIDA POR ÉSTOS (O, CON RESPECTO A PRIMAS PAGADERAS A PLAZOS, CUANDO ÉSTOS SEAN PAGADEROS). PARA PODER CUMPLIR CON LA FECHA ESTABLECIDA POR LOS ASEGURADORES, LA PRIMA DEBERÁ SER RECIBIDA A MÁS TARDAR A LOS TREINTA (30) DÍAS DE INICIADA LA VIGENCIA.

SI LA PRIMA QUE SE DEBE BAJO ESTA PÓLIZA NO HA SIDO PAGADA A LOS ASEGURADORES EN LA FECHA ESTABLECIDA POR ÉSTOS, (Y CON RESPECTO A PRIMAS PAGADERAS A PLAZOS, CUANDO ÉSTOS SEAN PAGADEROS), LOS ASEGURADORES PUEDEN TENER EL DERECHO DE CANCELAR ESTA PÓLIZA A TRAVÉS DE NOTIFICACIÓN ESCRITA AL (RE)ASEGURADO POR MEDIO DE SU CORREDOR. EN EL EVENTO DE UNA CANCELACIÓN, SE DEBE PAGAR PRIMA A LOS ASEGURADORES CALCULADA A PRO RATA PARA EL PERIODO EN EL QUE LOS ASEGURADORES ESTUVIERON EN RIESGO, PERO LA PRIMA TOTAL DE LA PÓLIZA DEBE SER PAGABLE A LOS ASEGURADORES EN EL EVENTO DE UNA PÉRDIDA O DE UNA OCURRENCIA QUE LLEVE A UNA RECLAMACIÓN VÁLIDA BAJO ESTA PÓLIZA Y QUE SEA ANTERIOR A LA FECHA DE LA TERMINACIÓN.

SE ACUERDA QUE LOS ASEGURADORES NO DEBEN DAR UNA NOTIFICACIÓN DE CANCELACIÓN CON MENOS DE 15 DÍAS DE ANTICIPACIÓN A LA MISMA AL ASEGURADO A TRAVÉS DEL CORREDOR. SI LA PRIMA DEBIDA ES PAGADA COMPLETA A LOS ASEGURADORES ANTES DE QUE EXPIRE EL PERIODO DE NOTIFICACIÓN, LA NOTIFICACIÓN DE CANCELACIÓN DEBE SER AUTOMÁTICAMENTE REMOVIDA. DE LO CONTRARIO, LA PÓLIZA DEBE TERMINAR DE MANERA AUTOMÁTICA AL FINALIZAR EL PERIODO DE NOTIFICACIÓN.

A NO SER QUE SE HAYA ACORDADO LO CONTRARIO, EL ASEGURADOR LÍDER (Y LAS PARTES QUE DEBEN ESTAR EN ACUERDO, SI APLICA) SE ENCUENTRAN AUTORIZADAS PARA EJECUTAR DERECHOS BAJO ESTA CLÁUSULA EN NOMBRE DE ELLOS MISMOS Y EN NOMBRE DE TODOS LOS ASEGURADORES QUE SE ENCUENTRAN PARTICIPANDO EN ESTE CONTRATO.

SI CUALQUIER PROVISIÓN DE ESTA CLÁUSULA SE ENCUENTRA POR CUALQUIER CORTE O CUERPO ADMINISTRATIVO DE JURISDICCIÓN COMPETENTE COMO INVÁLIDA O INAPLICABLE, DICHA INVALIDEZ O INAPLICABILIDAD NO AFECTARÁ LA OTRA PROVISIÓN DE ESTA CLÁUSULA QUE SE MANTENDRÁ EN COMPLETO EFECTO Y VIGOR.

CUANDO LA PRIMA HA DE CANCELARSE A TRAVÉS DE UNA AGENCIA DEL MERCADO DE LONDRES, EL PAGO A LOS ASEGURADORES DEBE LLEVARSE A CABO EN EL DÍA DE LA ENTREGA DE LA ENTREGA DE UNA NOTIFICACIÓN DE PAGO DE PRIMA A LA AGENCIA.

30/9/08
LSW 3000

LAS SIGUIENTES CLAUSULAS SE ADJUNTAN EN HOJA 2 LAS CUALES HACEN PARTE INTEGRANTE DE LA POLIZA:

* LSW 1510 - RESPONSABILIDAD CIVIL.
* LSW 1511 - ANEXO SOBRE INCENDIOS.
* LSW 1512 - ANEXO DE INFORMACIÓN Y ASESORÍA.
* LSW 1513 - ANEXO DE MULTAS Y DEBERES.
* LSW 1514 - ANEXO SOBRE LA VIOLACIÓN DE DERECHOS PERSONALES.
* LSW 1515 - ANEXO SOBRE ENTREGA ILEGAL DE CARGAMENTO.
* LSW 1524 - CONDICIONES PARTICULARES DE LA PÓLIZA.
* CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DEL INSTITUTO PARA CONTAMINACIÓN RADIOACTIVA, QUÍMICA, BIOLÓGICA, BIOQUÍMICA Y ARMAS ELECTROMAGNÉTICAS. CL.370 (10/11/03).
* CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DE ATAQUE CIBERNÉTICO CL.380. (10/11/03).
* CLÁUSULA DE CANCELACIÓN ESPECIAL



POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POLIZA No.8001081737

CERTIFICADO DE: RENOVACION		HOJA ANEXA No. 7	
TOMADOR	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN		TELÉFONO	2410700
ASEGURADO	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN	TERMINAL MARITIMO MUELLE 1 BUENAVENTURA, BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA	TELÉFONO	2410700
BENEFICIARIO	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI	NIT	830.125.996-9
DIRECCIÓN	CL 24A N 59 42 EDIFICIO T3 TORRE 4 PISO 2, BOGOTA D.C, CUNDINAMARCA	TELÉFONO	4848860

* CLÁUSULA DE CONTROL DE RECLAMOS LSW 1079

ANEXO QUE HACE PARTE INTEGRANTE DE LA PÓLIZA R.C.E. No. 8001081737 ANEXO -9

TOMADOR : SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. NIT O CC.: 800.215.775-5

ASEGURADO : SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. NIT O CC.: 800.215.775-5

BENEFICIARIO : SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. NIT O CC.: 800.215.775-5

" EL VALOR DE LA PRIMA SE PAGARÁ EN PESOS COLOMBIANOS A LA TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO DE LA FECHA EN LA CUAL SE REALICE EL PAGO. EN CASO DE SINIESTRO EL VALOR DE LA INDEMNIZACIÓN SE PAGARÁ EN PESOS COLOMBIANOS A LA TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO DE LA FECHA EN LA CUAL SE REALICE EL PAGO." PARA ESTOS EFECTOS SE TOMARÁ COMO REFERENCIA EL VALOR DE LA TASA DE CAMBIO DEL DÓLAR AMERICANO PUBLICADO POR EL BANCO DE LA REPÚBLICA PARA LA FECHA CORRESPONDIENTE."

*** CLÁUSULA DE COASEGURO CEDIDO ***

EL PRESENTE AMPARO LO OTORGA AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. Y LO SUSCRIBEN TAMBIÉN LAS COMPAÑÍAS ASEGURADAS MAS ADELANTE RELACIONADAS, PERO LAS OBLIGACIONES DE LAS COMPAÑÍAS PARA CON EL ASEGURADO NO SON SOLIDARIAS. EL RIESGO Y LA PRIMA CORRESPONDIENTE, SE DISTRIBUYEN ENTRE LAS CITADAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS DE LA SIGUIENTE FORMA:

*** DISTRIBUCIÓN COASEGUROS ***

COMPAÑÍA	%	FIRMA
AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. (LÍDER)	80	_____
GENERALI	20	_____
TOTALES	100	

LA ADMINISTRACIÓN Y ATENCIÓN DE LA PÓLIZA CORRESPONDE A AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., LA CUAL RECIBIRÁ DEL ASEGURADO LA PRIMA TOTAL PARA DISTRIBUIRLA ENTRE LAS COMPAÑÍAS COASEGURADORAS EN LAS PROPORCIONES INDICADAS ANTERIORMENTE.

EN LOS SINIESTROS AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. PAGARA ÚNICAMENTE LA PARTICIPACIÓN PORCENTUAL SEÑALADA ANTERIORMENTE Y ADEMÁS UNA VEZ RECIBIDA LA PARTICIPACIÓN CORRESPONDIENTE DE LAS OTRAS COMPAÑÍAS, LE ENTREGARA AL ASEGURADO, SIN QUE EN NINGÚN MOMENTO SE HAGA RESPONSABLE POR UN PORCENTAJE MAYOR AL DE SU PARTICIPACIÓN.



CERTIFICADO DE: RENOVACION		HOJA ANEXA No. 8	
TOMADOR	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN		TELÉFONO	2410700
ASEGURADO	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.	NIT	800.215.775-5
DIRECCIÓN	TERMINAL MARITIMO MUELLE 1 BUENAVENTURA, BUENAVENTURA, VALLE DEL CAUCA	TELÉFONO	2410700
BENEFICIARIO	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI	NIT	830.125.996-9
DIRECCIÓN	CL 24A N 59 42 EDIFICIO T3 TORRE 4 PISO 2, BOGOTA D.C, CUNDINAMARCA	TELÉFONO	4848860



SUC.	RAMO	POLIZA No.
9	15	8001081737

CONVENIO DE PAGO DE PRIMAS

ANEXO NUMERO 1 QUE FORMA PARTE INTEGRANTE DE LA PÓLIZA

EN VIRTUD DE LA FORMA DE PAGO DE PRIMAS CONVENIDA EN LA SOLICITUD DEL SEGURO, EN LA CARATULA Y CONDICIONES GENERALES DE LA POLIZA ARRIBA DETALLADA, SE DEJA EXPRESA CONSTANCIA POR MEDIO DEL PRESENTE ANEXO QUE LAS OBLIGACIONES DEL PAGO DE PRIMA POR PARTE DEL ASEGURADO SERAN REALIZADAS EN LAS FECHAS Y POR LOS CORRESPONDIENTES VALORES DETALLADOS EN EL SIGUIENTE CUADRO.

VALOR TOTAL DE LA PRIMA INICIAL : \$**1,733,701,200.00
VALOR TOTAL DE LA PRIMA PAGADA : \$**1,434,787,200.00
FORMA DE PAGO CONVENIDA : CONTADO 30 DIAS

PLAN DE PAGOS

SEGUN EL ARTICULO 1068 DEL CODIGO DE COMERCIO, EL PAGO DE LA PRIMERA PRIMA O FRACCION CONVENIDA PARA SU PAGO ES CONDICION INDISPENSABLE PARA LA INICIACION DE LA VIGENCIA DEL SEGURO. LA MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA DE LA POLIZA O FRACCION CONVENIDA POSTERIORES A LA PRIMERA Y UNA VEZ TRANSCURRIDO EL PLAZO DE GRACIA DE (30) TREINTA DIAS CALENDARIO TAL COMO SE DEFINE EN LAS CONDICIONES GENERALES DE LA POLIZA PRODUCIRA LA TERMINACION AUTOMATICA DEL CONTRATO.

EN MI CALIDAD DE TOMADOR DE LA PÓLIZA REFERENCIADA EN ESTA CARÁTULA, MANIFIESTO EXPRESAMENTE, QUE HE TENIDO A MI DISPOSICIÓN, EL TEXTO DE LAS CONDICIONES GENERALES DE LA PÓLIZA. MANIFIESTO ADEMÁS, QUE DURANTE EL PROCESO DE NEGOCIACIÓN DE LA PÓLIZA, ME HAN SIDO ANTICIPADAMENTE EXPLICADAS POR LA ASEGURADORA Y/O POR EL INTERMEDIARIO DE SEGUROS LAS EXCLUSIONES Y EL ALCANCE O CONTENIDO DE LA COBERTURA DE LA PÓLIZA Y DE LAS GARANTÍAS, Y EN VIRTUD DE TAL ENTENDIMIENTO, LAS ACEPTO Y DECIDO TOMAR LA PÓLIZA DE SEGUROS AQUÍ CONTENIDA.

SE FIRMA EN CALI

EN DICIEMBRE 22

DE 2016

AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.

EL ASEGURADO



CONVENIO BANCOLOMBIA 32522 Línea integral de Atención al cliente Teléfonos (57-1) 4235757 en Bogotá y 018000512620 para el resto del país o #247 o si lo prefiere a la dirección electrónica servicioalcliente@axacolpatria.co

Dirección Calle 12 B No. 9-33, oficinas 211 y 312, Bogotá D.C. Horario de atención lunes a viernes de 9 a.m a 12 pm y de 1 p.m. a 4 p.m. correo electrónico defensoria@consuelorodriguezvalero.com Telefonos 337 48 81 - 313 499 80 23

PUERTOS Y TERMINALES

CLAÚSULAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL

1. LAS PÉRDIDAS, SI LAS HUBIERE, SERÁN PAGADERAS al Asegurado o Beneficiario según lo establecido en las Condiciones Particulares de la Póliza.

2. **CLÁUSULAS DEL SEGURO**

En contraprestación al pago de la prima, los Aseguradores acuerdan, según las disposiciones de esta Póliza y el límite del Artículo 1 según lo establecido en las Condiciones Particulares de la Póliza, indemnizar al Asegurado por sus responsabilidades legales o contractuales con terceras partes que surjan de un Accidente que le pudiera ocurrir al Asegurado al llevar a cabo las Operaciones Aseguradas al desempeñarse como Autoridades de un Puerto o como Operadores de una Terminal por:

- 2.1 Pérdidas físicas o daños físicos a la propiedad mueble o inmueble de un tercero, incluidas las pérdidas ocasionadas por el uso o la sobrestadía, si esas pérdidas o daños son causados directamente por una Operación Asegurada realizada por el Asegurado dentro de las Instalaciones del Puerto, la Terminal o el(los) Lugar(es) Asegurado(s); y
- 2.2 Las lesiones corporales a terceros, si esas lesiones son causadas directamente por una de las Operaciones Aseguradas realizadas por el Asegurado dentro de las Instalaciones del Puerto, la Terminal o el (los) Lugar(es) Asegurado(s); y
- 2.3 Todas las responsabilidades del Asegurado relacionadas con los arrendatarios del Asegurado por Operaciones realizadas por subcontratistas nombrados por el Asegurado, pero encontrándose sujetas a los términos, condiciones y exclusiones de esta Póliza. Es requisito de la cobertura provista por la cláusula 2.3 que el Asegurado debe comprobar que los arrendatarios y/o subcontratistas adquieran o posean un seguro de responsabilidad civil adecuado. Un seguro adecuado significa que contiene términos no menos favorables que los de la cobertura provista al Asegurado mediante esta Póliza. Dicha póliza deberá también establecer que responderá primero a la responsabilidad por pérdida antes que a otras pólizas de seguro que puedan cubrir la misma responsabilidad.
- 2.4 Los costos y gastos en los que se incurrieron para la defensa de cualquier reclamación que surja de un Accidente contemplado por el Artículo 1, y los costos y gastos del litigio otorgados a los reclamantes por el Tribunal competente o mediante procedimiento arbitral contra el Asegurado a modo de interés por las resoluciones judiciales, la investigación, el ajuste, la evaluación, la apelación y los costos y gastos legales sujetos al límite general del Artículo 1. Los costos y gastos legales indemnizables excluirán todos los honorarios, las remuneraciones o los anticipos de los empleados asalariados y del asesor asalariado y todos los gastos administrativos del Asegurado, excepto en el caso de que se hubiera llegado a un acuerdo previo con los Aseguradores. Dichos costos y gastos estarán sujetos a la cláusula 2 de las Disposiciones Generales de la Póliza.
- 2.5 Los costos y gastos en los que incurrió el Asegurado para deshacerse del cargamento o la propiedad de un cliente del Asegurado, incluida la eliminación de los restos y escombros de éste, luego de que ocurre un Accidente con ese cargamento o propiedad durante el período de la Póliza,

por el cual el Asegurado es responsable legalmente dentro de las Instalaciones del Puerto, la Terminal o el Lugar Asegurado sujeto a los límites generales de este Artículo. Esta cláusula no proporciona cobertura por los costos y gastos relacionados con la filtración, polución o contaminación.

- 2.6 Respecto de las Autoridades Portuarias solamente, los costos y gastos incurridos ya sea voluntariamente o en el ejercicio del derecho estatutario o de la obligación legal del Asegurado de eliminar los restos o escombros surgidos luego de un Accidente durante el período de la Póliza. Sujeto al límite general del Artículo 1, y si esos costos y gastos son incurridos por el Asegurado con el fin de evitar o minimizar un siniestro según lo establecido en este Artículo. Dichos restos o escombros no deberán ser eliminados sin la autorización previa de los Aseguradores, o los costos y los gastos no serán recuperables según lo establecido en esta Póliza.

3. EXCLUSIONES

Este Artículo no cubre las responsabilidades reales o supuestas que pudieran surgir:

- 3.1 Para los empleados del Asegurado, excepto según lo establecido en las cláusulas 4 o 6 de este Artículo;
- 3.2 Directa o indirectamente según las Leyes de Seguro de Accidentes y Enfermedades Laborales y de Responsabilidad Patronal o cualquier otra Responsabilidad estatutaria o legal para los empleados del Asegurado, cuando surgen Lesiones Corporales durante o debido a la contratación de esos empleados;
- 3.3 Directa o indirectamente causadas por la exposición continua, intermitente o repetida o la ingesta, inhalación o absorción de las siguientes sustancias o enfermedad(es) en cualquiera de sus formas:
- asbesto, tabaco, carbonilla, bifenilos policlorinados, sílice, benceno, plomo, talco, dioxina, productos farmacéuticos o medicamentos de cualquier tipo, pesticidas o herbicidas, moho, virus de la inmunodeficiencia humana o síndrome de la inmunodeficiencia adquirida o campos electromagnéticos.
- 3.4 Por movimientos repetitivos, estrés repetitivo, esfuerzo repetitivo y/o trastornos traumáticos acumulados, incluidos, sin limitación, (i) las responsabilidades civiles o las supuestas responsabilidades civiles que surjan del supuesto diseño inadecuado de los productos, el equipo, la maquinaria o las operaciones, (ii) si no se advirtiera o informara apropiadamente sobre el uso de los productos, el equipo, la maquinaria o las operaciones, (iii) el control inapropiado del uso de los productos, el equipo, la maquinaria o la realización de las operaciones, o (iv) sin limitar lo anterior, el síndrome del túnel carpiano;
- 3.5 Por pérdidas, daños o gastos de las propiedades o equipos poseídos, arrendados, alquilados, ocupados o rentados por el Asegurado.
- 3.6 Por pérdidas, daños o gastos causados por el uso, el desgaste o la deterioración gradual;

- 3.7 Por la liberación de un cargamento sin el conocimiento de embarque original, a menos que sea aprobado por los Aseguradores.
- 3.8 Por pérdidas, daños o gastos por cargamentos ad valorem o valiosos (incluidos pero sin limitación a lingotes, metales preciosos u objetos preciosos, joyas, dinero en efectivo, títulos, obras de arte o caballos pura sangre) a menos que el Asegurado no hubiera sido informado sobre ello y no hubiera podido saber que se trataba de este tipo de cargamento. Los Aseguradores podrán aceptar asegurar esa responsabilidad civil según cada caso y conforme a los términos y condiciones aceptadas por los Aseguradores;
- 3.9 Como propietario, el operador o usuario del (los) vehículo(s) o transporte(s) de la descripción necesaria para ser autorizado por la(s) disposición(es) o norma(s) estatutaria(s), o los Accidentes en la vía pública con vehículos, chasis, remolques, transportes o similar.
- 3.10 Respecto de los intereses que el Asegurado pueda poseer en navíos, aeronaves o helicópteros, ya sean propios, arrendados, rentados, alquilados, fletados u operados por el Asegurado, incluida la administración u operación de aeropuertos, áreas o edificios donde las aeronaves o los helicópteros aterricen o maniobren, o donde estén guardados, conservados o sean reparados;
- 3.11 Directa o indirectamente causadas o que surjan de la filtración, polución o contaminación causada de cualquier manera o dondequiera que suceda, a menos que el Asegurado establezca que se han cumplido todas las siguientes condiciones:
- A. La filtración, polución o contaminación fue causada por un Accidente.
 - B. El Accidente ocurrió durante el período de la Póliza en una fecha específica identificada.
 - C. El Accidente fue descubierto previamente por el Asegurado dentro de las 72 horas de haber comenzado el Accidente.
 - D. El Asegurador recibió la notificación por escrito del accidente enviada por el Asegurado dentro de los 30 días desde que el Asegurado descubrió el Accidente.
 - E. El Accidente no fue consecuencia de la violación intencional de los estatutos, reglas, ordenanzas o disposiciones correspondientes por el Asegurado.

Incluso si las condiciones A a E mencionadas más arriba se cumplieran, esta Póliza no es aplicable, o no brinda cobertura para las responsabilidades reales o supuestas como sea que surjan:

- (i) Para poner término o investigar los peligros de filtración, polución o contaminación de la propiedad de terceros.
- (ii) Por filtración, polución o contaminación de la propiedad que es o era poseída, alquilada, rentada u ocupada por los Asegurados (incluidos los suelos minerales, el agua o cualquier sustancia sobre, en o de esa propiedad alquilada, rentada u ocupada, o la propiedad bajo ese cuidado, custodia o control).

- (iii) Por pérdida ,daño , pérdida de uso de la propiedad, ocasionada directa o indirectamente por el hundimiento causado por las operaciones del Asegurado que se realizan debajo de la superficie.
 - (iv) Por multas, castigos, daños punitivos, daños ejemplares o cualquier otro tipo de daños causados por la multiplicación de los daños compensatorios.
- 3.12 De la eliminación, manipulación, procesamiento, tratamiento, almacenamiento o vertido de los materiales de desecho, escombros o sustancias, o durante su transporte, incluida la operación de descarga, vertedero y/o cualquier lugar utilizado para ello. En caso de que surgiera un conflicto entre esta exclusión y la exclusión 3.11, prevalecerá esta exclusión.
- 3.13 Por operaciones de dragado, mientras dichas operaciones están siendo realizadas;
- 3.14 Por multas, castigos, daños punitivos, daños ejemplares como quiera que sean otorgados o descritos o cualquier otro tipo de daños causados por la multiplicación de los daños compensatorios
- 3.15 Por incumplimiento o demora en el cumplimiento de las obligaciones o garantías contractuales, incluso por no proveer o por fluctuaciones en el suministro de cualquier sustancia, producto o servicio;
- 3.16 Según un contrato o acuerdo para compensar a la otra parte a menos que:
- A. Dicha responsabilidad fuera sumada a las del Asegurado si no existiera tal contrato o acuerdo o como se acuerde específicamente con el Asegurador antes del Accidente, y
 - B. Dicha responsabilidad fuera causada por error o negligencia del Asegurado;
- 3.17 Como resultado de la Carga Segura de Trabajo de los equipos que son cargados no sólo con el fin de inspeccionar o realizar pruebas;
- 3.18 Por el tránsito, movimiento, construcción o desmantelamiento de una partida de equipos de manipulación además de durante la inspección, mantenimiento, reparación o traslado a otro puesto de trabajo dentro de las Instalaciones del Puerto, Terminal o Lugar Asegurado;
- 3.19 De mercadería o productos, fabricados, procesados, clasificados, mezclados o vendidos por el Asegurador o por otros que comercian en nombre del Asegurado, para los cuales las pérdidas o los daños ocurren lejos de las instalaciones de las propiedades poseídas, alquiladas, rentadas o controladas por el Asegurado y después de que la posesión física de esos productos ha sido cedida a otros. Esta exclusión deberá también aplicarse a la dependencia en una representación o garantía realizada con relación a dicha mercadería o productos en cualquier momento.

- 3.20 De actos de negligencia, errores u omisiones de los Asegurados, o de cualquier persona cuyos actos sean responsabilidad legal del Asegurado, en la administración de los programas de beneficios o programas de pensión de los empleados del Asegurador. El programa de beneficios para empleados incluye pero no se limita al seguro de vida grupal, seguro de salud o contra accidentes grupal, planes de división de ganancias, planes de suscripción para empleados y beneficios sociales;
- 3.21 Según los estatutos, leyes, normas o disposiciones relacionadas con:
- A. la compra, venta o distribución u oferta de título o asesoramiento de inversión;
 - B. monopolios, actividades que limiten el comercio, competencia desleal o actos o prácticas engañosas;
 - C. violación de los derechos de reproducción, patentes o marca registrada;
 - D. revelar información relacionada con ventas u ofertas de venta de bienes inmuebles;
 - E. fraudulencia de los empleados, funcionarios o directores, actos ilícitos o conflictos de intereses en el cumplimiento de las operaciones del Asegurado, o las acciones realizadas fuera del alcance de la autoridad de un empleado, funcionario o director según les fuera concedida por el Asegurado.

4. RESPONSABILIDADES RECÍPROCAS

Siempre conforme a las exclusiones en este Artículo, en el caso de que se realizaran siniestros contra el Asegurado por Lesiones Corporales sufridas por un empleado del Asegurado que no surgiera del trabajo del empleado lesionado, y por la cual otro Asegurado es responsable legalmente de causar las Lesiones Corporales, entonces este Artículo cubrirá al Asegurado contra dicho siniestro si se realiza como si se hubieran expedido pólizas separadas a cada Asegurado. Nada de lo contenido en el presente se utilizará para aumentar la responsabilidad del Asegurador según lo especificado en las Condiciones Particulares de la Póliza, y estará sujeto al sub-límite establecido en las Condiciones Particulares de la Póliza.

5. CONTRATOS Y ACUERDOS

Siempre sujeto a las exclusiones de este Artículo, el Asegurador deberá cubrir solamente la responsabilidad civil con terceras partes contrayentes con el Asegurado:

- 5.1 en caso de contratos existentes al comienzo de esta Póliza, cuando el Asegurado ha informado a los Aseguradores sobre el (los) contrato(s) mediante un cuestionario y, si así lo solicitaran los Aseguradores, ha presentado copias de los contratos para ser aprobados por el Asegurador; o
- 5.2 si el (los) contrato(s) es(son) celebrado(s) al comienzo de esta Póliza, el Asegurado debe informar a los Aseguradores sobre dicho(s) contrato(s) si los términos son sustancialmente diferentes de los términos del (los) contrato(s) informado(s) a los Aseguradores según la cláusula 5.1 y, si así lo solicitaran los Aseguradores, deberá presentar copias del (los) contrato(s) para ser aprobado(s) por el Asegurador.

Los Aseguradores se reservan el derecho de cobrar una prima adicional e imponer los términos y condiciones o exclusiones que consideren adecuados para las disposiciones contractuales nuevas o enmendadas.

6. ACCIÓN SOBRE INDEMNIZACIONES

Siempre conforme a las exclusiones de este Artículo, los Aseguradores acuerdan incluir lo(s) siniestro(s) por Lesiones Corporales a terceros por las cuales el Asegurado se responsabiliza por los siniestros relacionados con las Operaciones, como Autoridad Portuaria y/u Operador de Terminal según cualquier contrato por escrito. Nada de lo contenido en el presente será utilizado para aumentar la responsabilidad del Asegurador según lo especificado en las Condiciones Particulares de la Póliza, y estará sujeto al sub-límite establecido en las Condiciones Particulares de la Póliza.

7. LEY DE DESCARGO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Esta Póliza de Seguro no demuestra la responsabilidad financiera según la Ley de Contaminación por Hidrocarburos de 1990 o leyes federales o estatales similares. Cualquier exposición u oferta de esta Póliza por el Asegurado como prueba del seguro no será considerada como indicación de que los Aseguradores le otorgan su consentimiento para actuar como garante o para ser demandado directamente en cualquier jurisdicción. Los aseguradores no aceptan ser garantes o ser demandados directamente.

ESTE ARTÍCULO DEBERÁ SER LEÍDO CONJUNTAMENTE CON LAS DISPOSICIONES GENERALES DE LA PÓLIZA, LAS CONDICIONES PARTICULARES DE LA PÓLIZA Y EL CUESTIONARIO, TODO LO CUAL FORMA PARTE DE LA PÓLIZA.

01/04
LSW1510

CONSORCIO DE PUERTOS Y TERMINALES WAVELENGTH ANEXO SOBRE INCENDIOS (RESPONSABILIDAD CIVIL)

Este anexo deberá ser leído conjuntamente con las Cláusulas de Responsabilidad Civil del Consorcio de Puertos y Terminales Wavelength y las disposiciones que se aplican a dicho consorcio.

Como contraprestación del pago de una prima adicional que será acordada por los Aseguradores, esta Póliza deberá ser ampliada para indemnizar al Asegurado por:

1. Responsabilidad legal del Asegurado, que surja de un Accidente que tenga como resultado la pérdida física o el daño físico a edificios alquilados o rentados y utilizados por el Asegurado, y que dichas pérdidas físicas o daños físicos hubieran sido causados por un incendio.
2. Las responsabilidades contractuales del Asegurado surgidas de un Accidente que tenga como resultado la pérdida física o el daño físico que ha sido causado por un incendio, pero solamente en la medida que dichas responsabilidades contractuales no sean mayores que la responsabilidad civil que le corresponderían al Asegurado si no existiera dicho contrato.

EXCLUSIONES

Este anexo no cubre las responsabilidades reales o supuestas que pudieran surgir:

- (a) Si el Asegurado tiene la obligación contractual de asegurar las instalaciones alquiladas o rentadas contra riesgo de incendio.
- (b) Si el Asegurado posee otro seguro que incluye los riesgos definidos en 1 ó 2 mencionados más arriba, esta cobertura no se ampliará para cubrir los riesgos que de otra manera estén cubiertos por dicho seguro con base en o por exclusión, calificación o cualquier disposición, incluso las cantidades diferenciales con base en los deducibles, límite de responsabilidad civil o cualquiera similar.

Este anexo estará sujeto a la cláusula 2 de las Disposiciones Generales de la Póliza y nada de lo contenido en este anexo funcionará para aumentar el límite general del Artículo 1 según lo establecido en las Condiciones Particulares de la Póliza.

Este anexo está sujeto al Sublímite establecido en las Condiciones Particulares de la Póliza.

1/04
LSW1511

**CONSORCIO DE PUERTOS Y TERMINALES WAVELENGTH
ANEXO DE INFORMACIÓN Y ASESORÍA
(RESPONSABILIDAD CIVIL)**

Este anexo deberá ser leído conjuntamente con las Cláusulas de Responsabilidad Civil del Consorcio de Puertos y Terminales y las disposiciones que se aplican a dicho consorcio.

Sin tener en cuenta las exclusiones 3.15 y 3.16 y en contraprestación por el pago de una prima adicional a ser acordada por los Aseguradores, esta Póliza será ampliada para indemnizar las responsabilidades legales o contractuales del Asegurado:

Por pérdida de ingresos, menos los ahorros, a cualquier individuo u organización por la cual el Asegurado ha sido contratado para brindar asesoría o información sobre la administración de la(s) Operación(es) para las cuales el Asegurado se encuentra asegurado según las Cláusulas de Responsabilidad Civil del Consorcio de Puertos y Terminales conforme a las cuales el Asegurado incurre en las responsabilidades civiles como consecuencia de los actos de negligencia, errores u omisiones del Asegurado al brindar dicha asesoría o información durante el período de este seguro.

EXCLUSIONES

A pesar de todo lo contrario a lo contenido por el presente o en cualquier otro documento, este anexo no cubre ningún acto real o supuesto de negligencia médica.

Este anexo estará sujeto a la cláusula 2 de las Disposiciones Generales de la Póliza y nada de lo contenido en este anexo servirá para aumentar el límite general del Artículo 1 según lo establecido en las Condiciones Particulares de la Póliza.

Este anexo está sujeto al sub-límite establecido en las Condiciones Particulares de las Pólizas.

**1/04
LSW1512**

TERMINALES Y PUERTOS MULTAS Y DEBERES (RESPONSABILIDAD CIVIL)

Se debe leer este anexo junto con el Texto sobre Responsabilidad Consorcio de Terminales y Puertos y las disposiciones que se aplican allí.

En contraprestación por el pago de una prima adicional a ser acordada por los Aseguradores, esta Póliza se extenderá para indemnizar la responsabilidad legal del Asegurado que surja del incumplimiento no intencional de cualquier regulación, condiciones legales o reglamentarias que den como resultado:

- (a) Multas, aranceles aduaneros, ventas, impuesto federal de aduanas, impuesto al valor agregado o cargos fiscales similares o cualquier otra sanción impuesta por una Autoridad al Asegurado o cualquier otra persona que actúe con su permiso en nombre del Asegurado o
- (b) Confiscación por una Autoridad de cualquier propiedad, incluso del equipo de manipulación del Asegurado.

Autoridad significará cualquier gobierno, Estado u organismo local, organización o agencia de este.

Siempre que dicho incumplimiento se relacione directamente con:

- 1. La importación o exportación de carga o de equipo de los clientes del Asegurado; o
- 2. Inmigración; o
- 3. La seguridad de las condiciones laborales de las operaciones del Asegurado; o
- 4. Contaminación.

EXCLUSIONES

Este Anexo no cubre ninguna responsabilidad real o presunta de ningún tipo que surja:

- (i) Sin haber sido establecida correctamente, probada o llevada a cabo en una corte competente o tribunal que actúe dentro de sus capacidades.
- (ii) Por cualquier acto ilegal o delictivo del Asegurado.
- (iii) Por sanciones o multas comerciales respecto de aranceles de flete, competencia o la estructura u operación de las actividades comerciales del Asegurado o de cualquier otra persona que actúe en nombre del Asegurado.

- (iv) De cualquier incumplimiento de cualquier regulación, a discreción de los Aseguradores, que surjan del peso de carga o equipo de traslado en la vía pública si dicho incumplimiento parece haber sido causado imprudente o intencionalmente por el Asegurado o los empleados del Asegurado.
- (v) Si alguna corte o tribunal determina que es ilegal que el Asegurado esté asegurado por cualquier cobertura dada según este anexo, luego las otras partes de este anexo permanecerán vigentes, aunque no se dará indemnización respecto de ninguna pérdida o siniestro que surja de la cobertura de este anexo que se considere ilegal.
- (vi) Por cualquier monto que hubiera sido pagadero al Asegurado a pesar de cualquier incumplimiento.
- (vii) De cualquier multa o impuesto asociado con la falta de cumplimiento del Código ISPS.

Este anexo estará sujeto a la cláusula 2 de las Disposiciones Generales de la Póliza y nada de lo contenido aquí se aplicará para aumentar el límite general del Artículo 1 según se especifica en las Condiciones Particulares de la Póliza.

Este artículo está sujeto al sub-límite del artículo según se especifica en las Condiciones Particulares de la Póliza.

1/04
LSW1513

**CONSORCIO DE PUERTOS Y TERMINALES WAVELENGTH
ANEXO SOBRE LA VIOLACIÓN DE LOS DERECHOS
PERSONALES
(RESPONSABILIDAD CIVIL)**

Este anexo deberá ser leído conjuntamente con las Cláusulas de Responsabilidad Civil del Consorcio de Puertos y Terminales y las disposiciones que se aplican a dicho consorcio.

Como contraprestación del pago de una prima adicional que será acordada por los Aseguradores, esta Póliza será ampliada para indemnizar las responsabilidades legales del Asegurado:

1. Ocasionadas por arrestos ilegales, detención o encarcelamiento de las personas.
2. Ocasionadas por la publicación o expresión de una injuria o calumnia o de cualquier otro material difamatorio o despreciativo, o una publicación o expresión que viole los derechos de la privacidad de las personas.
3. Ocasionadas por la entrada ilegal o desalojo, u otra invasión de los derechos de ocupación privada.

EXCLUSIONES

Este anexo no cubre las responsabilidades reales o supuestas que pudieran surgir:

- (a) Debido a una violación intencional de un estatuto, ley o norma, cometido por o con el conocimiento o consentimiento del Asegurado.
- (b) Relacionado con las partes empleadas por el Asegurado en el pasado, presente o futuro. (c) Según cualquier contrato o disposición por escrito.
- (c) Derivado de una responsabilidad civil cubierta por el presente pero que comenzó con anterioridad a la fecha de este Anexo.
- (d) Debido a publicaciones o expresiones relacionadas con la organización o el emprendimiento comercial, o sus productos o servicios realizados por o bajo la dirección del Asegurado, llevados a cabo imprudentemente o con el conocimiento de que eran falsos.
- (e) Debido a la publicación o expresión relacionada o asociada a la publicidad, la radiodifusión o la televisión dirigida por el Asegurado.
- (f) Por el arresto, detención o encarcelamiento de navíos, cargamento o cualquier tipo de propiedad.
- (g) Por cualquier omisión o acto delictivo o ilícito.

Este anexo estará sujeto a la cláusula 2 de las Disposiciones Generales de la Póliza y nada de lo contenido en este anexo será utilizado para aumentar el límite general del Artículo e1 según lo establecido en las Condiciones Particulares de la Póliza.

Este anexo está sujeto al sub-límite establecido en las Condiciones Particulares de la Pólizas.

1/04

LSW1514

**PUERTOS Y TERMINALES
ANEXO SOBRE ENTREGA ILEGAL DE CARGAMENTO
(RESPONSABILIDAD CIVIL)**

Este anexo deberá ser leído conjuntamente con las Cláusulas de Responsabilidad Civil de Puertos y Terminales y las disposiciones que se aplican a dicho consorcio.

Sin tener en cuenta la exclusión 3.7 y en contraprestación por el pago de una prima adicional a ser acordada por los Aseguradores, esta Póliza será ampliada para indemnizar al Asegurado, por la entrega ilegal de cargamento (para lo cual hay una obligación contractual que posee el Asegurado o el (los) subcontratista(s) del Asegurado de realizar la entrega) contrario a la instrucciones de mantener la entrega o sin recibir a cambio pago o los documentos correspondientes del título.

En caso de que la entrega ilegal fuera causada intencional o imprudentemente por el Asegurado o el (los) subcontratista(s) del Asegurado, los Aseguradores podrán con la mayor discreción rechazar o reducir el siniestro.

Los sistemas y las prácticas de supervisión, de control y de pérdida del Asegurado serán algunos de los factores a tener en cuenta por los Aseguradores.

Este anexo estará sujeto a la cláusula 2 de las Disposiciones Generales de la Póliza y nada de lo contenido en este anexo será utilizado para aumentar el límite general del Artículo 1 según lo establecido en las Condiciones Particulares de la Póliza.

Este anexo está sujeto al sub-límite establecido en las Condiciones Particulares de la Poliza.

**1/04
LSW1515**

DISPOSICIONES GENERALES DE LA PÓLIZA

Las presentes Disposiciones Generales de la Póliza son parte de la Póliza del Consorcio de Puertos y Terminales, las Condiciones Particulares de la Póliza, Cuestionario y se aplican los mismos y a todas las Secciones de la Póliza adquirida por el Asegurado

1. Todos los pagos según esta Póliza serán realizados al Asegurado, o a cualquier beneficiario identificado en las Condiciones Particulares de la Póliza.
2. **LÍMITE(S) DEL ARTÍCULO / SUBLÍMITE(S) / SUMA ASEGURADA**
 - 2.1 Límite/s General/es del Artículo– Límite Máximo de los Aseguradores pagadero para cualquier siniestro de acuerdo con cada sección de esta Póliza que surja de cualquier Accidente o serie de Accidentes que surjan de cualquier evento se establece en la sección límite/s general de las Condiciones Particulares de la Póliza. Dicho/s límite/s general/es del artículo incluirán cualquier costo y gasto de defensa.
 - 2.2 Sección Sublímite/s – En el caso de la sección sublímite/s conforme a esta Póliza, esta sección sublímite/s se aplicará a cualquier siniestro que surja según esa sección, cláusula, anexo u Operación respecto de cualquier Accidente o serie de Accidentes que surjan de cualquier evento, serán inclusivas y no adicionales de la sección general límite/s según se establece en las Condiciones Particulares de la Póliza. Dicha sección sublímite/s incluirá todos los costos y gastos de defensa que surjan de siniestro/s conforme a esta sección, cláusula, extensiones u Operación. Donde lo indique en las Condiciones Particulares de la Póliza todas las secciones sublímite/s se aplican respecto de un Accidente o serie de Accidentes que surjan de cualquier evento y en el total de cada período de 12 meses desde la fecha de entrada en vigencia de esta Póliza.
 - 2.3 Suma Asegurada – La suma asegurada significará el valor asegurado de la Propiedad Asegurada y/o Equipo de Manipulación Asegurado o el límite de Responsabilidad o Período de Pérdida como se identifica en las Condiciones Particulares de la Póliza.
3. **ASEGURADOS CONJUNTOS Y COASEGURADOS**
 - 3.1 Los Aseguradores pueden aceptar una solicitud de un Asegurado para que otra persona o personas se conviertan en Asegurados Conjuntos respecto de esa Póliza del Asegurado. Cada Asegurado Conjunto tendrá un derecho de recuperación independiente de los Aseguradores respecto de cualquier responsabilidad, gastos y costos que surjan de una pérdida u evento particulares.
 - 3.2 A menos que se establezca lo contrario por escrito con los Aseguradores, el Asegurado y los Asegurados Conjuntos serán

responsables conjunta y separadamente por el pago de todos los montos que se deban a los Aseguradores respecto de esta Póliza.

- 3.3 Los Aseguradores pueden aceptar una solicitud de un Asegurado para que otra persona o personas se conviertan en Coasegurados. La responsabilidad de los Aseguradores con todos los Coasegurados se extenderá únicamente en el grado en el que el Coasegurado puede ser encontrado responsable de pagar en la primera instancia por las responsabilidades que son correctamente la responsabilidad del Asegurado y están aseguradas según esta Póliza. Una vez que los Aseguradores hayan indemnizado dichos Coasegurados, los Aseguradores no tendrán ninguna otra responsabilidad y no realizarán ningún otro pago a ninguna persona o compañía, incluido el Asegurado, respecto de ese siniestro.
- 3.4 El pago de los Aseguradores al Asegurado o cualquier Asegurado Conjunto, o Coasegurado respecto de cualquier siniestro según esta Póliza libera por completo a los Aseguradores de toda responsabilidad que surja de ese siniestro.
- 3.5 Cualquier disposición de esta Póliza por la cual un Asegurado o Asegurado Conjunto o Coasegurado cesa de estar asegurado o cesa de tener derecho a recuperar de los Aseguradores respecto de cualquier responsabilidad, pérdida o daños se considerará que se aplica a todos los Asegurados, Asegurados Conjuntos y Coasegurados. En caso de incumplimiento por los Asegurados o cualquier Asegurado Conjunto o Coasegurados de cualquiera de las obligaciones establecidas en esta Póliza se considerará como incumplimiento del Asegurado y de todos los Asegurados Conjuntos y de todos los Coasegurados. Alguna conducta de un Asegurado o cualquier Asegurado Conjunto o Coasegurado que le hubiera dado derecho a los Aseguradores de negarse a indemnizarla será considerada como conducta de todos los Asegurados, Asegurados Conjuntos y Coasegurados.
- 3.6 Los contenidos de cualquier comunicación entre el Asegurado o cualquier Asegurado Conjunto o Coasegurado y los Aseguradores, sus empleados o agentes, se considerarán ser de conocimiento del Asegurado y todos los Asegurados Conjuntos o Coasegurados.
- 3.7 El Asegurado, los Asegurados Conjuntos y Coasegurados están de acuerdo en que (sujeto a cualquier cobertura expresa en esta Póliza) ninguna disputa que surja entre ellos será el sujeto de ningún seguro o recuperación de los Aseguradores y el Asegurado Conjunto y Coasegurados serán sólo asegurados sobre esta base.
- 3.8 Donde haya Asegurados Conjuntos o Coasegurados, cualquier referencia al Asegurado en esta Póliza se considerará que incluye cualquier Asegurado Conjunto o Coasegurado, tanto como corresponda.

4. MONTO(S) DEDUCIBLE(S)/ SUBYACENTE(S)

La presente Póliza sólo pagará en exceso de deducible/s especificados en las Condiciones Particulares de la Póliza respecto de siniestro/s que sean resultado de cualquier Accidente o serie de Accidentes que surja de un evento. Los costos y gastos de defensa también estarán sujetos a dicho deducible/s.

5. CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DE ARMAS DE CONTAMINACIÓN RADIOACTIVA \ QUÍMICA \ BIOLÓGICA \ BIO QUÍMICA \ ELECTROMAGNÉTICA Y ATAQUE CIBERNÉTICO

En ningún caso esta Póliza cubrirá pérdidas, daños o gastos directa o indirectamente cuya causa, contribución o surgimiento provengan de:

- A. Radiaciones ionizantes o contaminación por radioactividad de cualquier combustible nuclear o de cualquier desperdicio nuclear o de combustión de un combustible nuclear;
- B. Las propiedades radioactivas, tóxicas, explosivas u otras peligrosas o contaminantes de cualquier instalación nuclear, reactor u otro ensamble nuclear o componente nuclear de los mismos;
- C. Cualquier arma que emplee fisión atómica o nuclear y/o fusión o cualquier otra reacción similar o fuerza o materia radioactivas.
- D. Cualquier arma química, biológica, bioquímica o electromagnética;
- E. El uso u operación como medio para infligir daño, de cualquier computadora, sistema de computación, programa de software de computadora, virus de computadora o proceso de cualquier otro sistema electrónico.

6. EXCLUSIÓN DE GUERRA, ATAQUES Y TERRORISMO

6.1 Esta Póliza excluye:

- A. daños por pérdida, gastos o costos directa o indirectamente causados, contribuidos o que surjan de o en consecuencia de cualquiera de los siguientes sin tener en cuenta cualquier otra causa u evento que contribuya concurrentemente o en cualquier otra secuencia con la pérdida;
- B. ataque, cierre, disturbios laborales, motines, conmoción civil, guerra, invasión, actos de enemigos extranjeros, hostilidades (ya sea la guerra declarada o no), guerra civil, rebelión, revolución, insurrección, lucha civil, poder militar o usurpado o confiscación o nacionalización o requisición o destrucción o daño a propiedad por o bajo el orden de cualquier autoridad gubernamental o pública o local;
- C. cualquier acto de terrorismo, que significa un acto, incluidos pero no limitados al uso de fuerza o violencia o la amenaza de violencia de cualquier persona o grupo de personas ya sea que actúen solas

o en nombre de o en conexión con cualquier organización o gobierno, comprometidos por motivos políticos, religiosos, ideológicos o similares incluida la intención de influenciar cualquier gobierno y/ o instaurar miedo al pueblo o cualquier sección del pueblo;

D. esta Póliza también excluye pérdida, daños, gastos o costos de cualquier naturaleza directa o indirectamente causadas como resultado o en conexión con cualquier acción tomada para controlar, prevenir, suprimir o de cualquier forma relacionados con 6.1.

6.2 La carga de probar que esta exclusión no se aplica (si se presume que se aplica por los Aseguradores) será por parte del Asegurado;

6.3 Si se encuentra no válida o no ejecutable cualquier parte de esta exclusión, el resto permanecerá en plena vigencia.

7. CARGAS PELIGROSAS

Es una condición previa de responsabilidad según esta Póliza que el Asegurado tome las medidas apropiadas y razonables para asegurar conformidad con todas las regulaciones aplicables y pertinentes y/o disposiciones reglamentarias relacionadas con el transporte, la manipulación y el almacenamiento de cargas peligrosas. Los Aseguradores no serán responsables de ningún siniestro que surja del incumplimiento de esta condición por parte del Asegurado.

8. DILIGENCIA DEBIDA/ MEDIDAS PRECAUTORIAS (DEBER DEL ASEGURADO DE MINIMIZAR LAS PÉRDIDAS)

8.1 Es una condición de esta Póliza que el Asegurado actúe como si fuera un no asegurado prudente en todo momento y tome a su costa las medidas que sean razonables con el propósito de prevenir o minimizar una pérdida. El asegurado no admitirá responsabilidad ni asumirá ninguna obligación sin acuerdo previo por parte de los Aseguradores. En el caso de incumplimiento de esta condición, los Aseguradores tendrán derecho a cancelar esta Póliza desde la fecha de entrada en vigencia, y no serán responsables por ningún siniestro que conforme a la Póliza.

8.2 El Asegurado mantendrá todas las medidas precautorias dadas como información para los Aseguradores respecto de la prevención de pérdidas y manejo de riesgos. El Asegurado, además, implementará todas las medidas requeridas por los Aseguradores y notificará a los Aseguradores de cualquier cambio material que cambie o afecte la(s) Operación(es) del Asegurado. En el caso de cualquier cambio sustancial, los Aseguradores tendrán derecho a enmendar los términos y condiciones de esta Póliza, o cancelar esta Póliza con vigencia desde la fecha del cambio sustancial.

9. PERITAJE/ISPS

Es una condición de esta Póliza que en el caso de que los Aseguradores requieran la realización de un peritaje, el Asegurado deberá cumplir con todas las recomendaciones, requerimientos o restricciones impuestos como consecuencia del peritaje en la fecha requerida por el peritaje o en la fecha fijada por los Aseguradores. El Asegurado debe cumplir con el Código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code).

En caso de incumplimiento de esta condición, los Aseguradores tendrán derecho a cancelar esta Póliza desde la fecha de entrada en vigencia, y no serán responsables por ningún siniestro que surja conforme la Póliza.

10. CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN ELECTRÓNICA

10.1 A pesar todo aquello contrario contenido en esta Póliza, no proveerá cobertura respecto de reclamaciones, pérdidas, gastos o costos que surjan a causa de cualquier defecto en la operación de cualquier Equipo de Computación, la operación o cualquier función de ese Equipo de Computación, o el envío, recepción, procesamiento o manipulación de datos (incluso correos electrónicos y datos accesibles a través de la Internet). Por este motivo, "Equipo de Computación" incluye cualquier combinación de software y hardware.

10.2 Esta cláusula se aplica sin importar cualquier otra causa y/o evento que contribuya concurrentemente o en cualquier secuencia de pérdida, daño, costo, siniestro, y/o gasto.

11. AVISO DE RECLAMACIONES POTENCIALES

El Asegurado le dará a los Aseguradores, directamente o a través de representantes de los Aseguradores (según se identifican en las Condiciones Particulares de la Póliza), aviso inmediato de un Accidente que pudiera ocasionar una pérdida que podría originar un siniestro bajo conforme a esta Póliza. El Asegurado entonces entregará sin demora por correo o facsímil o correo electrónico a los Aseguradores, directamente o a través de los representantes de los Aseguradores, un informe escrito de la naturaleza del Accidente que declare la causa, si se conoce, la medida del daño, responsabilidad o gastos y la naturaleza del interés del Asegurado. De no entregar aviso dentro de los 30 días desde que el Asegurado toma conocimiento del Accidente, los Aseguradores tendrán la opción de decidir si han sido perjudicadas por la demora, y de ser así, reducir el monto pagado respecto del siniestro, o no pagar el siniestro en absoluto.

12. ASISTENCIA DEL ASEGURADO

12.1 El asegurado asistirá a los Aseguradores en todos los asuntos relacionados con siniestro(s) y facilitará a los Aseguradores toda la información que los Aseguradores o sus agentes puedan requerir razonablemente respecto del siniestro. El Asegurado también permitirá a los Aseguradores o sus agentes entrevistar a testigos y acceder a prueba que respalde el o los reclamos.

12.2 El Asegurado está obligado bajo la obligación de debida diligencia en la cláusula

8.1 a tomar todas las medidas razonables para defender siniestro(s) hechas en contra del Asegurado que podrían convertirse en un siniestro conforme a esta Póliza. Los Aseguradores tendrán el derecho, pero no el deber, de participar con el Asegurado en la defensa, el acuerdo y el litigio de cualquier siniestro(s) hechas en contra del Asegurado, o apelar en contra de cualquier juicio o indemnización. Los Aseguradores acceden, siempre que se obtenga un consentimiento previo por escrito, sujeto a cualquier término impuesto por los Aseguradores como la selección de abogados, y sujeto a cualquier monto subyacente/deducible, a indemnizar los gastos y costos legales relacionados con cualquier siniestro(s) contra el Asegurado que surjan de un Accidente asegurado. Sin embargo, la responsabilidad del Asegurador incluso esos costos y gastos en ningún caso excederá la o las Secciones Límites Generales y/o la Sección Sub-límite(s) como se identifica en las Condiciones Particulares de la Póliza.

12.3 Los Aseguradores tendrán el derecho de elegir en todo momento asumir la gestión de la defensa, el acuerdo y el litigio de cualquier siniestro(s) del Asegurado al momento de dar aviso al Asegurado o el Representante del Asegurado por correo, facsímil o correo electrónico. Si los Aseguradores toman esa decisión, el Asegurado accede a continuar facilitándole a los Aseguradores toda la asistencia razonable en el manejo de las reclamaciones.

12.4 Los Aseguradores tendrán el derecho en todo momento de elegir no continuar respaldando la defensa, el acuerdo o el litigio de cualquier medida legal y cualquier responsabilidad por costos y cargos legales cesará en el momento de su elección.

13. SUBROGACIÓN

El Asegurado no está autorizado a renunciar a ningún derecho de recuperación relacionado con cualquier otra parte sin acuerdo previo por escrito de los Aseguradores. Cuando los Aseguradores paguen un monto bajo esta Póliza, los derechos de recuperación del Asegurado contra cualquier otra parte respecto de esa suma será subrogada exclusivamente a los Aseguradores. Por pedido de los Aseguradores el Asegurado asistirá (incluso asistencia a audiencias y asegurarse de la asistencia de testigos), cooperará y prestará su nombre para el ejercicio de los derechos de subrogación de los Aseguradores. En el caso

de que se realice cualquier recuperación por subrogación, los Aseguradores tendrán derecho a reembolso de todos los montos que hayan pagado bajo la Póliza antes de que el Asegurado tenga derecho a recibir cualquier pérdida no asegurada o deducible que se haya aplicado.

14. AUDITORÍA

Los Aseguradores pueden, con aviso razonable, examinar y auditar los libros y registros del Asegurado en cualquier momento en relación con el contenido de esta Póliza.

15. CONOCIMIENTO PREVIO/OTROS SEGUROS

- 15.1 Los Aseguradores no tendrán responsabilidad según esta Póliza que surja de cualquier Accidente, del cual el Asegurado tuviese conocimiento, previo a la fecha de entrada en vigencia de esta Póliza.
- 15.2 Cuando el Asegurado ha dado aviso a los aseguradores conforme a cualquier otro seguro o tiene, independientemente de esta Póliza, derecho a ser indemnizado total o parcialmente por cualquier otro seguro respecto de cualquier daño o pérdida que de otro modo sería indemnizable total o parcialmente por los Aseguradores de esta Póliza, no habrá ninguna contribución o participación por parte de los Aseguradores de esta Póliza sobre la base de cualquier deficiencia, seguro simultáneo o doble por esa pérdida o daño para el cual el Asegurado tiene derecho a ser indemnizado por ese otro seguro. Esta condición se aplicará si el Asegurado es en efecto indemnizado por ese otro seguro o no.

16. INSOLVENCIA O QUIEBRA

- 16.1 La insolvencia, la liquidación, la quiebra, la administración judicial o semejante, o cualquier negativa o incapacidad de pago del Asegurado o cualquier Asegurador no se aplicarán para:
- A. Aumentar la responsabilidad de los Aseguradores conforme a esta Póliza, o;
 - B. Aumentar la parte de responsabilidad de los Aseguradores conforme a esta Póliza, o; C. Reducir cualquier monto(s) subyacente(s).
- 16.2 En cualquiera de las circunstancias descritas en 16.1 que le acontezcan al Asegurado, esta Póliza tendrá fin inmediatamente. El Asegurado no tendrá derecho a ninguna devolución de primas, y seguirá siendo responsable por las primas debidas hasta la fecha de cancelación.
- 16.3 En ningún caso ningún Asegurador de esta Póliza asumirá las responsabilidades u obligaciones del Asegurado o cualquier asegurador o cualquier Asegurador en cualquiera de las circunstancias descritas en 16.1 que le acontezcan al Asegurado.

17. CANCELACIÓN

- 17.1 La cancelación de esta Póliza puede ser efectuada por el Asegurado, o los Aseguradores o sus representantes (según se identifican en las Condiciones Particulares de la Póliza) mediante envío de aviso por correo, fax o correo electrónico a la otra parte o partes con la declaración de cuándo, no menos de 30 días a partir de entonces, la cancelación entrará en vigencia.
- 17.2 Si esta Póliza es cancelada por el Asegurado, los Aseguradores retendrán la parte no proporcional de la prima por el período en el que esta Póliza ha tenido vigencia calculado. Si los Aseguradores cancelan

esta Póliza, retendrán la proporción prorrateada de la prima por el período en el que esta Póliza ha tenido vigencia hasta la fecha efectiva de cancelación.

- 17.3 Aviso de cancelación por parte de los Aseguradores será efectivo si los Aseguradores han reembolsado o licitado el reembolso de cualquier prima con ese aviso o no.

18. CLÁUSULA DE PAGO DE PRIMAS

El Asegurado garantiza que la prima será pagada en su totalidad a los Aseguradores para la fecha de vencimiento del acuerdo establecida en el Certificado y Las Condiciones Particulares de la Póliza (o respecto de las primas por plazo, cuando se adeuden) o cualquier período más extenso establecido por la ley aplicable de esta Póliza.

Si la prima no ha sido pagada de acuerdo con esta garantía, los Aseguradores tendrán el derecho de cancelar esta Póliza mediante notificación al Asegurado tanto directamente como a través del representante por escrito. La cancelación tendrá vigencia a partir de la fecha de incumplimiento o fecha de entrada en vigencia según lo elijan los Aseguradores en el certificado y Las Condiciones Particulares de la Póliza. En el caso de cancelación desde la fecha de incumplimiento, se debe la prima a los Aseguradores sobre una base prorrateada por el período que los Aseguradores estén en riesgo pero la prima total de la póliza será pagadera a los Aseguradores en caso de pérdida o acontecimientos previos a la fecha de terminación que dé lugar a un siniestro válida bajo esta Póliza.

A menos que se convenga lo contrario, los Aseguradores Líderes están autorizadas a ejercer derechos conforme a la cláusula en nombre propio o en nombre de los Aseguradores que participan en esta Póliza.

Si un Tribunal u organismo administrativo de jurisdicción competente considera que cualquier parte de esta cláusula es inválida o no ejecutable, esa invalidez o imposibilidad de ejecución no afectará las otras disposiciones de esta cláusula las cuales permanecerán en plena vigencia.

19. CESIÓN

Ninguna cesión de ningún interés conforme a esta Póliza será válida excepto con el consentimiento por escrito de los Aseguradores.

20. AVISO DE RESPONSABILIDADES SEPARADAS

Las obligaciones de los Aseguradores que suscriben conforme a esta Póliza son separadas y no conjuntas y únicamente se limitan al grado de sus suscripciones individuales. Los Aseguradores que suscriben no son responsables por la suscripción de ningún Asegurador que se cosuscribe que por alguna razón no satisfaga todas o parte de sus obligaciones.

21. DERECHO APLICABLE

Esta Póliza estará sujeta a la Ley Colombiana y gobernada por ella.

22. ARBITRAJE

Todos los asuntos de desacuerdos entre las partes que surjan conforme, por o en conexión con esta Póliza, incluso formación y validez, o que surjan durante o después del período de ésta Póliza, se remitirán a un tribunal de arbitraje según se determina abajo.

- 22.1 A menos que las partes designen un único árbitro dentro de los 14 días de que uno reciba un pedido por escrito de parte del otro para arbitraje (el Demandante) designará a un árbitro y dará aviso por escrito a la otra parte (el Demandado). Dentro de los 30 días de la recepción de ese aviso el Demandado designará a su árbitro y dará aviso por escrito al Demandante, cuya omisión el árbitro designado por el Demandante actuará como único árbitro, en cuyo caso no se aplicarán los párrafos 22.2.
- 22.2 Antes de comenzar a considerar una referencia los dos árbitros deberán designar un tercer árbitro. De no asignar ese tercer árbitro dentro de los 30 días de la designación del árbitro del Demandado cualquiera de ellos o cualquiera de las partes pueden solicitar la asignación del tercer árbitro al designador. Los tres árbitros decidirán por mayoría. Si no se puede obtener la mayoría prevalecerá el fallo del tercer árbitro. Éste también actuará como presidente del tribunal.
- 22.3 A menos que las partes convengan de otro modo, el tribunal de arbitraje estará compuesto por personas (incluso las que se hayan jubilado) con no menos de diez años de experiencia en seguro o reaseguro como personas relacionadas con la industria misma o como abogados u otros asesores profesionales.
- 22.4 El tribunal de arbitraje tendrá poder para establecer todas las reglas de procedimiento para la realización del arbitraje.
- 22.5 El lugar de arbitraje será Colombia a menos que entre las partes se convenga un lugar alternativo.

23. DERECHOS DEL TERCERO

Ninguna parte que no sea los Aseguradores y el Asegurado especificados en las Condiciones Particulares de la Póliza tendrá ningún derecho a hacer cumplir ninguna parte de esta Póliza.

24. DEFINICIONES

- 24.1 ACCIDENTE – donde quiera que se use significa un evento repentino que no era esperado ni intencional por parte del Asegurado y que ocurrió o comenzó en una fecha específica identificable durante el período de la Póliza.
- 24.2 ASEGURADO - donde quiera que se use significa el Asegurado (según se identifica en las Condiciones Particulares de la Póliza) y cualquiera, funcionario ejecutivo, empleado administrativo, director o

fideicomisario del mismo mientras actúe dentro del alcance de los deberes otorgados a esa persona por parte del Asegurado.

- 24.3 LESIÓN FÍSICA - donde quiera que se use significa todas las lesiones físicas a un tercero incluso muerte, dolencia, enfermedad, lesiones mentales, angustia o shock que resulte de esa lesión física.
- 24.4 COASEGURADO - donde quiera que se use significa cualquier parte definida en las Condiciones Particulares de la Póliza como Coasegurado.
- 24.5 EQUIPO DE COMPUTACIÓN - donde quiera que se use significa hardware o software de computación.
- 24.6 CONFINES DEL PUERTO Y/O CONFINES DE LA TERMINAL Y/O CONFINES DEL LUGAR ASEGURADO donde quiera que se use significa aquellas áreas dentro de los límites del Puerto según se establece en la Cláusula de Operaciones Aseguradas de las Condiciones Particulares de la Póliza, y en el caso de recogida y entrega local dentro de un radio de 10 kilómetros de los Confines del Puerto o Terminal o Lugar Asegurado.

Un Puerto incluye puertos, terminales marítimas, almacenes, estaciones de transporte de contenedores, depósitos de almacenamiento o reparación de remolques o contenedores, depósitos de despacho en tierra y depósitos de transferencia intermodal de transporte ferroviario.

- 24.7 CONDICIONES PARTICULARES DE LA PÓLIZA - donde quiera que se use significa las condiciones particulares para la Póliza de Seguro.
- 24.8 EQUIPOS DE MANIPULACIÓN ASEGURADOS - donde quiera que se use significa el equipo de manipulación especificado en el Anexo de Equipo de Manipulación de las Condiciones Particulares de la Póliza.
- 24.9 LUGAR ASEGURADO – significa todos los lugares especificados en las Condiciones Particulares de la Póliza.
- 24.10 PROPIEDAD ASEGURADA- significa la propiedad asegurada establecida en el
Anexo de Propiedad de las Condiciones Particulares de la Póliza.
- 24.11 ASEGURADO CONJUNTO - donde quiera que se use significa cualquier parte definida en Las Condiciones Particulares de la Póliza como Asegurado Conjunto.
- 24.12 OPERACIONES ASEGURADAS - donde quiera que se use significa las operaciones aseguradas que el Asegurado ha solicitado que se aseguren y han recibido cobertura por parte de los Aseguradores según se identifican en las Condiciones Particulares de la Póliza.

- 24.13 SOBRECARGADO - donde quiera que se use significa cuando la carga de trabajo segura especificada para el equipo por parte del fabricante o por parte de cualquier parte igualmente capacitada esté excedida.
- 24.14 PÓLIZA- donde quiera que se use significa todas las Secciones, incluso las extensiones de esas Secciones, las Disposiciones Generales de la Póliza, las Condiciones Particulares de la Póliza y el Cuestionario.
- 24.15 AUTORIDAD PORTUARIA- donde quiera que se use significa la parte estipulada en el Cuestionario de Autoridad Portuaria y el operador o dueño del puerto especificado en las Condiciones Particulares de la Póliza.
- 24.16 OPERADOR DE LA TERMINAL- donde quiera que se use significa la parte o partes estipuladas en el Cuestionario de Autoridad Portuaria y el operador de cualquier operación en la terminal especificada(s) en las Condiciones Particulares de la Póliza.

01/04
LSW1524

CLÁUSULA DE PAGO DE PRIMA LSW 3000

El asegurado entiende que la Prima será pagada en su totalidad a los aseguradores en la fecha establecida por éstos (o, con respecto a primas pagaderas a plazos, cuando éstos sean pagaderos). Para poder cumplir con la fecha establecida por los aseguradores, la prima deberá ser recibida **a más tardar a los treinta (30) días de iniciada la vigencia.**

Si la prima que se debe bajo esta póliza no ha sido pagada a los aseguradores en la fecha establecida por éstos, (y con respecto a primas pagaderas a plazos, cuando éstos sean pagaderos), los aseguradores pueden tener el derecho de cancelar esta Póliza a través de notificación escrita al asegurado por medio de su corredor. En el evento de una cancelación, se debe pagar prima a los aseguradores calculada a pro rata para el periodo en el que los aseguradores estuvieron en riesgo, pero la prima total de la póliza debe ser pagable a los aseguradores en el evento de una pérdida o de una ocurrencia que lleve a una reclamación válida bajo esta póliza y que sea anterior a la fecha de la terminación.

Se acuerda que los aseguradores no deben dar una notificación de cancelación con menos de 15 días de anticipación a la misma al asegurado a través del corredor. Si la prima debida es pagada completa a los aseguradores antes de que expire el periodo de notificación, la notificación de cancelación debe ser automáticamente removida. De lo contrario, la póliza debe terminar de manera automática al finalizar el periodo de notificación.

A no ser que se haya acordado lo contrario, el asegurador Líder (y las partes que deben estar en acuerdo, si aplica) se encuentran autorizadas para ejecutar derechos bajo esta cláusula en nombre de ellos mismos y en nombre de todos los aseguradores que se encuentran participando en este contrato.

Si cualquier provisión de esta cláusula se encuentra por cualquier corte o cuerpo administrativo de jurisdicción competente como inválida o inaplicable, dicha invalidez o inaplicabilidad no afectará la otra provisión de esta cláusula que se mantendrá en completo efecto y vigor.

Cuando la prima ha de cancelarse a través de una Agencia del Mercado de Londres, el pago a los aseguradores debe llevarse a cabo en el día de la entrega de la entrega de una notificación de pago de prima a la Agencia.

11 / 01
LSW 3000

CLAUSULA DEL INSTITUTO DE EXCLUSIÓN DE ATAQUE CIBERNÉTICO

1. Sujeto únicamente a la cláusula (2) que figura abajo, en ningún caso este seguro cubrirá la pérdida, daño, responsabilidad o gasto directa o indirectamente causado por la acción y/o la contribución o derivado por el uso u operación, como medio para infligir daño, de cualquier computadora, sistema computarizado, programa de software para computadora, códigos maliciosos, virus o proceso informático o cualquier otro sistema electrónico.
2. Donde esta cláusula sea endosada en pólizas que cubren riesgos de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o conmoción civil derivada de ello, o cualquier acto hostil de o contra un poder beligerante, o terrorismo o cualquier persona actuando por un motivo político. La cláusula (1) no operará para excluir las pérdidas (que de otra forma estarían cubiertas) derivadas del uso de cualquier computadora, sistema computarizado, programa de software para computadora, códigos maliciosos, virus o proceso informático o cualquier otro sistema electrónico en su lanzamiento y/o sistema de activación de cualquier arma o misil.

Cl. 380
10/11/03

CLÁUSULA DEL INSTITUTO DE EXCLUSIÓN DE CONTAMINACIÓN RADIOACTIVA, QUÍMICA, BIOLÓGICA, BIOQUÍMICA Y DE ARMAS ELECTROMAGNÉTICAS

Esta cláusula prevalecerá en todo momento e invalidará cualquier estipulación de este seguro que pudiera oponérsele o contradecirla

- 1 En ningún caso este seguro cubrirá los daños, pérdidas, responsabilidad o gastos derivados directa o indirectamente por la acción y/o la contribución o derivados de:
 - 1.1. Radiaciones ionizantes o contaminación por radioactividad de cualquier combustible nuclear o de cualquier desecho nuclear o de la ignición de un combustible nuclear
 - 1.2. Propiedades peligrosas o contaminantes, sean radiactivas, toxicas, explosivas u otras, de cualquier instalación nuclear, reactor u otro ensamblaje nuclear o componente nuclear de los mismos
 - 1.3. Cualquier arma o dispositivo que emplee fisión y/o fusión nuclear o atómica u otras reacciones similares o fuerza o materia radioactiva
 - 1.4. Las propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier materia radiactiva, sean radiactivas, toxicas, explosivas u otras. La exclusión en esta sub-cláusula no se extiende a los isotopos radioactivos, otros que combustible nuclear, cuando se trate de la preparación, transporte, almacenaje o de la utilización de dichos isotopos para propósitos pacíficos, sean estos comerciales, agrícolas, médicos, científicos u otros.
 - 1.5. Cualquier arma química, biológica, bioquímica o electromagnética.

Cl. 370
10/11/2003

MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

REPÚBLICA DE COLOMBIA



1978
23-05-2019

RESOLUCIÓN No. 1978 del 23 MAY 2019

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN." identificada con Nit. 800215775-5.

EL SUPERINTENDENTE DELEGADO DE PUERTOS

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confiere el artículo 27 de la Ley 1 de 1991, artículo 12 del Decreto 1016 de 2000, los artículos 4, y 8 del Decreto 2741 de 2001, la Ley 1437 de 2011 y

CONSIDERANDO

Que mediante Decreto No. 2409 de 24 de diciembre de 2018, por medio del cual se modificó y renovó la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte, se cambió de denominación a la entidad, en donde la Superintendencia de Puertos y Transporte en adelante se denominará la Superintendencia de Transporte, según se indica en el artículo 1° del precitado Decreto, el cual instituye lo siguiente:

"Denominación. La Superintendencia de Puertos y Transporte se denominará en adelante la Superintendencia de Transporte. Todas aquellas referencias legales o reglamentarias de la Superintendencia de Puertos y Transporte se entenderán hechas a la Superintendencia de Transporte."

Que el artículo 27 ibídem, manifestó la transición que se debe mantener con las investigaciones administrativas que se hayan iniciado antes de la entrada en vigencia de este Decreto:

"Artículo 27. Transitorio. Las investigaciones que hayan iniciado en vigencia del Decreto 1016 del 2000, los artículos 41, 43 y 44 del Decreto 101 del 2000, los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10, y 11 del Decreto 2747 del 2001 y los artículos 10 y 11 del Decreto 1479 del Decreto 1479 del 2014, así como los recursos de reposición y apelación interpuesto o por interponer como consecuencia de las citadas investigaciones continuaran rigiéndose y culminaran de conformidad con el procedimiento con el cual se iniciaron."

Que en virtud de lo anterior y teniendo en cuenta que la presente investigación administrativa se inició antes de la entrada en vigencia del Decreto 2409 de 2018, la misma culminará de conformidad al procedimiento vigente al momento de su inicio.

Que corresponde al Presidente de la República, como suprema autoridad administrativa, ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos (Art. 189 - numeral 22 - de la C.P.). Delegada a la Superintendencia de Puertos y Transporte a través de los artículos 40, 41 y 44 del Decreto 101 del 2000.

Que el artículo 27 de la Ley 1 de 1991, establece entre otras las siguientes funciones para la Superintendencia de Transporte:

"27.1. Vigilar el cumplimiento de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las Sociedades Portuarias y los usuarios de los puertos.

(...)

27.10. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de este estatuto y de sus reglamentos, de las condiciones en las cuales se otorgó una concesión o licencia, y de las condiciones técnicas de operación, que se imputen a las sociedades portuarias, o a sus usuarios, o a los beneficiarios de licencias o autorizaciones; e imponer y hacer cumplir las sanciones a las que haya lugar"

Que de conformidad con lo previsto en el artículo 41 del Decreto 101 del 2000, modificado por el artículo 3 del Decreto 2741 de 2001, se delega en la Superintendencia de Puertos y Transporte, hoy Superintendencia de Transporte, la función de: "(...) 3. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte. (...)"

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Que el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2000 señala "Sujetos de la inspección, vigilancia y control delegados. Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas: 1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte. 2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la Ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden. 3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia. 4. Los operadores portuarios. 5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte. 6. Las demás que determinen las normas legales." (Subrayado fuera del texto original).

Que el artículo 4 del Decreto 1016 de 2000 modificado por el artículo 6 del Decreto 2741 de 2001 establece como una de las funciones de esta Superintendencia: "(...) 13. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte, la adecuada prestación del servicio público de transporte y el desarrollo de la gestión de infraestructura del sector transporte. (...)"

Con fundamento en lo indicado en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, la otrora Superintendencia General de Puertos expidió la Resolución No. 071 de 1997, por la cual se determina el reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos.

De acuerdo a dicha normativa el Ministerio de Transporte aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuarias de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., "S.P.R.BUN", identificada con Nit. 800215775-5, mediante Resolución No. 01107 del 10 de marzo de 2003, y que en adelante se denominará S.P.R.BUN.

Que el Ministerio de Transporte por medio de la Resolución No. 850 del 06 abril del 2017 derogó la Resolución No. 071 de 1997 y estableció el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos, así como los plazos para su presentación.

Que mediante la Resolución No. 4159 del 6 de octubre de 2017, el Ministerio de Transporte estableció nuevos plazos.

Que el Contrato de Concesión Portuaria del cual es titular la S.P.R.BUN., fue suscrito en el 21 de febrero de 1994, por lo que, a partir del 7 de octubre de 2017 y de acuerdo a los plazos establecidos por el Ministerio de Transporte, esta sociedad contaba con un término de diecisiete (17) meses para ajustar su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación a lo establecido en la Resolución No. 0850 de 2017.

Que durante el tiempo en el cual transcurre el referido término y se expide un nuevo reglamento de conformidad con la Resolución No. 0850 de 2017, las operaciones que se realicen en el terminal marítimo que administra la SPRBUN., deberán regirse por lo establecido en la Resolución No. 001107 del 19 de marzo de 2003 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuarias de la S.P.R.BUN., vigente al momento de los hechos, y sus respectivas modificaciones.

HECHOS

El 30 de julio del 2017, en el muelle ocho (8) del terminal marítimo que administra la S.P.R.BUN, ocurrió un accidente en el que se desprendió el ceno de una tolva doble de la sociedad portuaria, y según el informe e investigación de incidente y/o accidentes de trabajo elaborado por dicha terminal portuaria (folio 22 al 25) resultaron afectadas seis personas. El citado concesionario narra los hechos acaecidos de la siguiente manera:

"A continuación, me permito informar sobre el evento ocurrido en nuestras instalaciones en la madrugada del día de hoy. Debido al contenido de la información se requiere total confidencialidad de lo aquí contenido.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Siendo aproximadamente a las 01:25 del 30 de julio de 2017 en, el muelle 8 se presenta desprendimiento del cono de la Tolva doble de la SPB que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 operada por el señor MOISES MARTINEZ CABEZAS, C.C. 16.505.790. en el evento resultan afectadas 6 personas que se encontraban en dicha operación, estas son:

ITEM	NOMBRE	C.C.	CARGO / EMPRESA	LESIÓN	OBSERVACIONES
1	GABRIEL TABORDA (QEPD)	1.118.305.576	Conductor / TRANSPORTES GRANELES	Sufre múltiples traumas	Se encontraba sobre el volco del vehículo de placas TTG-215 de la empresa TRANSPORTES GRANELES, quien sufre múltiples traumas por el impacto de la tolva, este trabajador fue el primero en ser retirado en la ambulancia de la SPB y fallece en la clínica Santa Sofía, después de dos horas aproximadamente de estar recibiendo atención médica.
2	ARNULFO VERGARA	11.791.882	Operador externo / MARCO PORTUARIO	Trauma cráneo encefálico	Este trabajador fue el segundo en ser retirado en una de las ambulancias del hospital Luis Ablanque de la Plata. Fue trasladado la noche anterior a la Clínica de los Remedios de la ciudad de Cali, Tiene pronóstico reservado.
3	KAREN YALEINY ARBOLEDA	1.151.942.392	Operador externo / MARCO PORTUARIO	Trauma en hombro derecho (posible fractura pendiente confirmar Rx)	Se encontraba sobre la tolva, fue la tercera persona en ser evacuada en uno de los vehículos de Fortox # 2 de placas DTQ-150
4	LUCIANO BANGUERA RIASCOS	16.514.366	Estibador / MARCO PORTUARIO	Sufre Herida leve en el pómulo derecho y laceración en el tórax lado derecho	Se encontraba sobre la tolva lado aproche. Este paciente salió en el mismo vehículo con la paciente Karen Arboleda.
5	MANUEL HINESTROZA RIASCOS	6.158.660	Estibador / MARCO PORTUARIO	Sufre fractura en el tobillo izquierdo y golpe leve en la cabeza	Ubicado sobre la tolva hacia lado mar. Quinto paciente que fue retirado en una de las ambulancias del Hospital Luis Ablanque de la Plata.
6	JOSÉ JORGE VALENCIA	16.465.695	Estibador / MARCO PORTUARIO	sufre fractura múltiple en pierna izquierda y fractura en la costilla	A este último paciente se le hizo rescate vertical, ya que se encontraba en la parte superior de la tolva, realizando labor de apertura y cierre de la tolva.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

(...) los vehículos que se encontraban cargando sal sobre los cuales cayó la tolva fueron:

- TTG-215 conducido por el señor GABRIEL TABORDA.
- VCW-694 conducido por el señor ARNOLD ORTA, éste último informó que él se encontraba sobre el volco apoyando el movimiento de la carpa del vehículo VCW-694 y al escuchar el sonido extraño de la tolva se tira al piso y sale corriendo sin presentar lesión alguna y confirma que el otro conductor GABRIEL TABORDA se encontraba sobre el volcó del vehículo de placas TTG-215."

Que este Despacho en virtud de de las funciones de vigilancia, inspección y control que le fueron otorgadas, y con ocasión del accidente ocurrido en la S.P.R.BUN., realizó visita de inspección los días 31 de julio y 1 de agosto del 2017 en las instalaciones del mencionado puerto, con el fin de conocer las posibles causa y hechos que ocasionaron el accidente mencionado anteriormente, y solicitar la documentación relacionada con el hecho sucedido.

Que, en el acta de dicha visita de inspección, la S.P.R.BUN, se comprometió a enviar el reporte de las posibles causas que pudieron incidir en el accidente, y a tomar las siguientes acciones:

- Plan de mantenimiento, incluyendo 4 tolvas de Almagrario, torre de succión de Almagrario, 14 de OPP-GRANELES, 2 de Itacol, 4 de Bultrainding.
- Retiro por mal estado de la tolva de color rojo que se encuentra al frente de la torre de succión de Almagrario.
- Solicitar a los operadores de gráneles la certificación de todos los equipos de operación portuaria incluidas las tolvas de acuerdo con las condiciones técnicas de seguridad.
- Tener en cuenta en el plan de mantenimiento de las tolvas cambiar el sistema de apertura de la boca de las tolvas para que el operador no se suba para abrirla.

Que de acuerdo a lo anterior, mediante escrito con radicado No. 2017-560-073680-2 del 14 de agosto de 2017, la S.P.R.BUN, envió la documentación requerida, así como el avance en el cumplimiento de las acciones encomendadas, sin embargo, no se evidencia el cumplimiento de la totalidad de las mismas.

Que dentro del informe de visita de inspección efectuada por parte de esta Delegada a la S.P.R.BUN., se puede destacar que en el momento de la visita fue suministrada información por la Jefe de la Oficina de Seguridad y Salud en el Trabajo Dra. Minan Mosquera, según la cual el posible motivo del fallecimiento del señor Gabriel Taborda, es que presuntamente se ubicó en un lugar no permitido y de alto riesgo en la operación.

De la misma forma en el lugar de los hechos, cuando se realizaban las inspecciones, el señor Wilber Guillermo Rivas Rodríguez, identificado con cédula de ciudadanía No. 16.497.985, en su condición de operario de la empresa MARCO PORTUARIO, manifestó verbalmente que se había advertido a las personas encargadas y/o supervisores de las operaciones dentro del puerto sobre el deterioro de la tolva.

Que en el informe de visita se destacaron las siguientes condiciones:

- Faltaba un Plan de Mantenimiento correctivo y preventivo de las tolvas incluyendo la siniestrada.
- De acuerdo con las inspecciones realizadas a los equipos (tolvas) y al equipo siniestrado se concluyó que desde hace mucho tiempo no se les realizaba ningún tipo de mantenimiento preventivo a esos equipos.
- Débiles medidas en la exigencia y control de los mecanismos de seguridad industrial que permitan la disminución del riesgo de los operarios que manipulan y trabajan con esos equipos.

Por todo lo anterior se advierte la presunta existencia de una irregularidad por lo que debe determinarse si hubo responsabilidad por violación o infracción a la normatividad que regula las obligaciones y controles sobre protocolos de seguridad y planes de mantenimiento de los equipos que se utilizan al interior del terminal marítimo que administra la SPRBUN.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Mediante Memorando No. 20176000170183 del 10 de agosto de 2017, el Superintendente Delegado de Puertos remitió al Grupo de Investigaciones y Control la visita de inspección realizada a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., el día 31 de julio al 01 de agosto de 2017.

Que conforme las facultades de esta Superintendencia, establecidas en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, el cual le otorgaba competencias al Superintendente General de Puertos, para definir las condiciones técnicas de operación de los puertos y el artículo 27 numeral 27.10 ibídem, que establece las facultades otorgadas a esta Superintendencia, para asumir de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones al reglamento de condiciones técnicas de operación, este Despacho mediante Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, ordeno el inicio de investigación administrativa en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5, en la cual se imputó el siguiente cargo:

"CARGO: Presunto desconocimiento del numeral 3 del artículo 7 de la Resolución No. 071 de 1997 expedida por la otrora Superintendencia General de Puertos por la cual se determina la obligación de inspección del equipo de operación portuaria, pues del accidente ocurrido el 30 de julio de 2017 con la tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8 del terminal marítimo que administra la SPRBUN, se tiene que, este concesionario, habría incumplido con su obligación de mantener la precitada tolva en óptimas condiciones de operación y seguridad, lo que a su vez implicaría el(SIC) posible infracción de:

i) Los literales b y d del Capítulo 16 de su Reglamento de Higiene, Seguridad Industrial y Medio Ambiente el cual hace parte de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, ya que para el 30 de julio del 2017, pudo haberse ignorado por parte de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura SA, el deber de hacer una inspección alas máquinas y equipos que serían usados en operaciones portuarias, específicamente a la tolva doble usada en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3, en el muelle 8.

ii) El Literal c) del Capítulo 16.2 de su Reglamento de Higiene, Seguridad Industrial y Medio Ambiente, el cual hace parte de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, pues para el día 30 de julio de 2017, probablemente la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., incumplió su obligación de tener en perfecto estado de operación la Tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8.

iii) El numeral 9.7 del Capítulo tercero de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SPRBUN, al probablemente no cumplir con su deber de hacer una inspección anual al equipo involucrado en el accidente del 30 de julio del 2017, esto es la tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8. Ya que con este siniestro podría constatarse una posible falta de cuidado, custodia, mantenimiento e inspección rutinaria por parte de SPRBUN, de la tolva previamente identificada".

Que el citado acto administrativo fue notificado a la sociedad investigada personalmente el día 18 de abril de 2018, de conformidad con el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Que la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5, estando dentro del término establecido en el artículo 47 de la Ley 1437, presentó escrito de descargos mediante radicado No. 20185603448352 del 09 de mayo de 2018, en el cual manifiesta lo siguiente:

"(...)

PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LOS CARGOS FORMULADOS

Con respecto al cargo impetrado debemos decir que el accidente ocurrido no fue ocasionado por las condiciones y estado de la tolva o su falta de inspección sino a una indebida operación de la misma por parte del operador portuario quien estaba a cargo de la operación portuaria de descargue de sal a granel.

Además, es preciso señalar que la tolva tenía todas las condiciones y estaba en perfecto estado para realizar la operación portuaria, cosa distinta, es que durante la operación portuaria la tolva fuera sobrecargada al no

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

considerarse por parte del operador portuario factores como el tipo de carga y las características de los equipos a utilizar durante la operación.

Con el fin de determinar las causas del accidente la SPRBUN solicitó la práctica de una inspección pericial - certificado de inspección No. SER I.S.P.S. 45689 — BUN /30/0 72017- emitido por International Surveyors & Port Services Ltda a través del perito evaluador Jorge Wilson Castañeda Cardona identificado con cedula de ciudadanía N 10.198.690 que soporta los argumentos hasta aquí expresados, y el cual adjunto.

Con base en lo anteriormente expuesto, es evidente que el accidente ocurrido no se debió a las condiciones y estado de la tolva.

Ahora bien, con respecto al cuidado, mantenimiento e inspección de la tolva, debo señalar que ésta se encontraba en condiciones normales de funcionamiento y operatividad, lo cual se puede constatar en la ficha preoperativa de la tolva de fecha 27 de junio de 2017 elaborada por la SPRBUN previamente hacer usada en la operación portuaria mencionada, el cual adjunto.

En el mismo sentido, la tolva y otros equipos portuarios se encontraban en proceso de certificación de conformidad tal como consta en oficio N° ISYPS LTDA 2&07/2017 — 001455 -BUN de la firma certificadora International Surveyors & Port Services Ltda., el cual adjunto.

Está claro que la tolva se realizó el mantenimiento previo a la operación portuaria y se encontraba en trámite de inspección y certificación.

PRUEBAS

Solicito se tenga como pruebas dentro de la presente investigación administrativa:

- Inspección pericial - certificado de inspección N° GER LS.P.S. 45689 — BUN /30/072017.
- Ficha preoperativa de la tolva de fecha 27 de julio de 2017 de SPRBUN.
- Oficio N° ISYPS LTDA 25-07/2017 —001455 -BUN.

SOLICITUDES

Con base en todos los planteamientos esgrimidos en este escrito y las pruebas aportadas, declarar que SPRBUN no incumplió su obligación de mantener la tolva en óptimas condiciones de operación y seguridad".

Que mediante Resolución No. 44073 del 17 de octubre de 2018, comunicada mediante oficio No. 20185501084581 del 18 de octubre de 2018, se decretó periodo probatorio dentro de la presente investigación administrativa en contra la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5, en la cual se incorporaron las siguientes pruebas:

- Informe de visita de inspección realizada por esta Superintendencia a la Sociedad Portuaria Buenaventura durante los días 31 de julio al 01 de agosto de 2017.
- Acta de visita de inspección realizada a la Sociedad Portuaria de Buenaventura.
- Informe de Investigación de Incidentes y/o accidentes de trabajo, ocurrido el día 31 de julio de 2017, en las instalaciones de la Sociedad Portuaria de Buenaventura.
- Copia del oficio No. IS&PS LTDA 31-07/2017-001456-BUN del 31 de julio de 2017, suscrito por INTERNATIONAL SUR VEYORS & PORT SER VICES LTDA.
- Copia del oficio No. IS&PS LTDA 25-07/2017-001455-BUN, del 2 de julio de 2017, suscrito por INTERNATIONAL SUR VEYORS & PORT SER y/CES LTDA.
- Copias de las órdenes de trabajo de operaciones de mantenimiento realizados a la Cuchara/tolva Liebherr, de 2014 a 2017.
- Copia del Informe de la reparación de la mega tolva, realizada por el Supervisor de mantenimiento mecánico de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, de fecha 29 de julio de 2017.
- Copia de ficha de verificación preoperativa mega tolva, de fecha 27/07 /2017.
- Copias de las órdenes de trabajo de operaciones de mantenimiento realizados a la Cuchara/Tolva Liebherr, de 2014, reporte de tareas tolvas al granel.
- Copias de registro de entrega de elementos de protección al señor MOISES HARINSON MARTINEZ CABEZAS, realizados por la Sociedad Portuaria Buenaventura, Hoja de vida, Cedula de Ciudadanía,

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Licencia de Transito, Certificaciones Laborales y de Estudios, registros de asistencia a capacitación y evaluación de inducción y reinducción.

- Copia del Reglamento de Higiene Seguridad Industrial y Medio Ambiente de la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura.
- Copia del formato de análisis de tareas seguras (ATS), Operación de Descargue de Gráneles con Cucharas, de la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura.
- Copia del Procedimiento Operativo, de la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura.
- Copia del oficio con radicado No. 20175600695472 del 02 de agosto de 2017, suscrito por la Asociación de Transportes de Carga "ATC".
- Copia del oficio con radicado No. 20175600736802 del 14 de agosto de 2017, suscrito por la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura, donde remite documentación relacionada con el accidente ocurrido el día 31 de julio de 2017.

Así mismo, se ordenó de oficio la práctica de las siguientes pruebas documentales:

"(...) Oficiar a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. "S.P.R. BUN", con el fin de que allegue a este Despacho lo siguiente:

1. Copia de la hoja de vida de la TOLVA No. 01, GRÚA MO VIL No. 3 DE LA SPRBUN y CUCHARÁ No 01, la cual se vio involucrada en el incidente ocurrido el día 27 de julio de 2017, donde se pueda determinar lo siguiente:

- Cada cuanto se hace el mantenimiento TOLVA No. 01, GRÚA MO VIL No. 3 DE LA SPRBUN y CUCHARA No 01.
- Si para el día del accidente se le había realizado mantenimiento al equipo.
- Que empresa certificada es la encargada de realizar los mantenimientos a la TOLVA No. 01, GRÚA MO VIL No. 3 DE LA SPRBUN y CUCHARA No. 01.

2. Ficha técnica de los mantenimientos realizados los últimos tres años a la TOLVA No. 01, GRÚA MOVIL No. 3 DE LA SPRBUN y CUCHARÁ No 01.

3. Ficha Técnica de la TOLVA No. 01, donde se evidencie la capacidad de carga de la tolva.

4. Documento de operación de la TOLVA No. 01, para el día 30 de julio de 2017".

También se ordenó el testimonio el día 13 de noviembre de 2018 a las 10:00 am. Perito evaluador, señor Jorge Wilson Castañeda Cardona identificado con cedula de ciudadanía No. 10.198.690, con el fin de que manifestara lo realizado al expedir el certificado de inspección No. GER I.S.P.S. 45689- BUN /30/072017, emitido por International Surveyors & Port Services Ltda.

Mediante radicado No. 20185604268422 de fecha 09 de noviembre de 2018, el representante legal de la empresa INTERNATIONAL SURVEYOR & PORT SERVICES LTDA, solicitó prorrogar la fecha de la citación del señor Jorge Wilson Castañeda Cardona, perito evaluador y presentó excusa médica con el fin de sustentar la incapacidad del señor Castañeda para asistir a la mencionada diligencia, anexando entre otros documentos el siguiente:

Comfenalco Valle
del agente
Fórmula Médica
I.R.S.
Fecha 08/11/18
Nombre: JORGE WILSON CASTAÑEDA CARDONA S.

R/.

Jorge Wilson Castañeda Cardona
- Vinosos

Incapacidad a 2 días de trabajo
de la tolva

Dr. Adolfo Moreno
C.R. 30-224-05

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Que de acuerdo al documento presentado como incapacidad y a lo resaltado por este Despacho, se evidenció que la incapacidad presentada fue expedida el día 08 de noviembre de 2018 y tiene una vigencia de dos (2) días a partir de la fecha en que se expidió, de lo que se puede señalar que para la fecha en que se programó la realización de la diligencia testimonial, es decir el 13 de noviembre de 2018, no se tendría cobertura de la incapacidad presentada.

Por lo anterior, este Despacho posteriormente desistió de la práctica de la prueba testimonial en virtud de los principios de eficacia y economía aplicables en la investigación administrativa, sin embargo, se aclaró que el certificado de inspección N° GER I.S.P.S. 45689 — BUN /30/07/2017 elaborado por el señor Jorge Wilson Castañeda Cardona y aportado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., será tenido en cuenta en su totalidad como material probatorio obrante en la presente investigación.

Mediante correo electrónico enviado el día 04 de diciembre de 2018, el cual quedó radicado con No. 20185604349402 del 04 de diciembre de 2018, la sociedad investigada presentó los siguientes documentos:

1. Orden de trabajo No. 110000174 de fecha 10 de enero de 2014
2. Orden de trabajo No. 110001072 de fecha 01 de abril de 2014
3. Orden de trabajo No. 110001073 de fecha 02 de junio de 2014
4. Orden de trabajo No. 110002095 de fecha 01 de octubre de 2014
5. Orden de trabajo No. 110002896 de fecha 01 de enero de 2015
6. Orden de trabajo No. 110003920 de fecha 01 de abril de 2015
7. Orden de trabajo No. 110004795 de fecha 04 de julio de 2014
8. Orden de trabajo No. 110006298 de fecha 03 de enero de 2016
9. Orden de trabajo No. 110006912 de fecha 02 de abril de 2016
10. Orden de trabajo No. 110007905 de fecha 01 de julio de 2016
11. Orden de trabajo No. 110011811 de fecha 28 de diciembre de 2016
12. Orden de trabajo No. 110012439 de fecha 28 de marzo de 2017
13. Orden de trabajo No. 110013640 de fecha 26 de junio de 2017
14. Manual de operación y mantenimiento de la tolva Samoet 1.
15. Contrato de construcción de la tolva, suscrito entre la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y la empresa Soldarco Ltda.

Mediante Auto No. 0609 del 27 de febrero de 2019, este Despacho ordenó correr traslado para la presentación de alegatos de conclusión a la investigada, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley 1437 de 2011, dicha acto administrativo fue comunicado mediante el oficio No. 20195500055271 del 01 de marzo de 2019.

Estando dentro del término establecido, mediante correo electrónico del 15 de marzo de 2019 y radicado No. 20195605239842 del 15 de marzo de 2019, la sociedad investigada presentó escrito de alegatos de conclusión, en el cual manifiesta lo siguiente:

"(...)

ALVARO GUTIERREZ BOTERO, mayor de edad, vecino de Buenaventura, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.597457 expedida en Bogotá, portador de la tarjeta profesional número 120.898 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi calidad de Representante Legal Suplente de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., tal como consta en el certificado de existencia y representación legal que expidió la Cámara de Comercio de Buenaventura el cual se anexa al presente escrito, dentro del término legal y en debida forma, presento ante Usted Alegatos de Conclusión para que sean tenidos en cuenta al momento de proferir la decisión final, lo cual realizo en los siguientes términos:

La Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la resolución número 15035 del 02 de abril de 2018, por la cual inició una investigación administrativa a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN), en la que advierte la presunta existencia de una irregularidad por lo que debe determinarse si hubo responsabilidad por violación o infracción a la normatividad que regula las obligaciones y controles sobre protocolos de seguridad y planes de mantenimiento de los equipos que utilizan al interior del terminal marítimo que administra la SPRBUN. Frente a ello, la Superintendencia de Puertos y Transporte se encarga de manifestar lo siguiente:

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

"CUARTO: Al considerar lo anterior expuesto, y en relación con los hechos expuestos, este despacho de conformidad con las facultades legales otorgadas por el numeral 10 del artículo 27 de la Ley 1° de 1991 y el numeral 11 del artículo 12 del Decreto 1016 de 2000 modificado por el artículo 8 del Decreto 2741 de 2001, encuentra mérito para abrir una investigación administrativa, cuyo objeto sea verificar si las sociedades SPRBUN, ha infringido presuntamente la siguiente normatividad:

CARGO: Presunto desconocimiento del numeral 3 del artículo 7 de la Resolución No. 071 de 1997 expedida por la otra Superintendencia General de Puertos, por la cual se determine la obligación de inspección del equipo de operación portuaria, pues del accidente ocurrido el 30 de julio de 2017 con la tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8 del terminal marítimo que administra la SPRBUN, se tiene que, este concesionario, habría incumplido con su obligación de mantener la precipitada tolva en óptimas condiciones de operación y seguridad, lo que a su vez implicaría la posible infracción de:

i) Los literales b y d del Capítulo 16 de su Reglamento de Higiene, Seguridad industrial y Medio Ambiente el cual hace parte de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, ya que para el 30 de julio de 2017 pudo haberse ignorado por parte de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., el deber de hacer una inspección a las máquinas y equipos que serían usados en operaciones portuarias, especialmente a la tolva doble usada en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8.

Respecto al cargo mencionado, se puede evidenciar que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., cumplió a cabalidad las disposiciones que en materia de salud y seguridad en el trabajo consagra el Decreto 1072 de 2015, pues a través de la ficha pre operativa de la tolva de fecha 27 de julio de 2017 se logró probar que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura efectivamente cumplió su deber de hacer inspección a las máquinas y equipos que serían usados en operaciones portuarias, incluyendo de manera específica la tolva doble usada en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil número 3 en el muelle 08.

ii) El Literal c) del Capítulo 16.2 de su Reglamento de Higiene, Seguridad Industrial y Medio Ambiente, el cual hace parte de su Reglamento de Condiciones técnicas de Operación, pues para el día 30 de julio de 2017 probablemente la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., incumplió su obligación de tener en perfecto estado de operación la Tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8.

Con relación al anterior literal, de acuerdo con las inspecciones que realizó la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., a través de los inspectores Jorge Castañeda y Brian Quintero Arboleda de International Superyos Port Services LTDA, la SPRBUN, está probado dentro que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., cumplió a cabalidad su obligación de tener en perfecto estado de operación la tolva precipitada.

Para ello, es válido traer a colación las siguientes afirmaciones realizada por los inspectores respecto al uso de la tolva, tal como consta en el Certificado de inspección número GER I. S. P. S 45689-BUN / 30-07/ 2.017:

1. La parte estructural de la tolva se encontraba en buen estado antes del incidente de acuerdo a la información suministrada por mantenimiento de SPRBUN y el operador de la grúa móvil número 3.
2. La tolva estaba diseñada para almacenar y soportar el peso total de 70m3. Sin embargo, al momento del colapso de la tolva, esta se encontraba con un sobrepeso, teniendo en cuenta que el cono de la tolva estaba totalmente lleno y por encima de su nivel de seguridad, presumiéndose entonces que esta pudiera haber tenido aproximadamente 150 toneladas.

Asimismo(SIC), el estudio realizado por la empresa PSI (Soluciones de ingeniería S.A.S), el cual obra en el expediente de este proceso, reitera que:

"al momento del colapso de la tolva se encontraban allí un volumen extra de sal de aproximadamente 47 m3 (102 ton). Esto quiere decir que a ese momento la tolva estaba trabajando al 167%, lo cual ocasiono que elementos vitales de esta fallaran producto de esa sobrecarga".

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Además, en dicho estudio también se concluye que: "la tolva de almacenamiento si era capaz de soportar las especificaciones de fabricación contratadas y registradas. Sin embargo, se ejercieron malas prácticas de diseño al dejar muy poco de margen de seguridad en elementos importantes como las soldaduras y los pernos de unión, los cuales fueron los que fallaron".

iii) El numeral 9.7 del Capítulo tercero de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SPRBUN, al probablemente no cumplir con su deber de hacer una inspección anual al equipo involucrado en el accidente del 30 de julio de 2017, esto es la tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8. Ya que con este siniestro podría constatarse una posible falta de cuidado, custodia, mantenimiento e inspección rutinaria por parte de SPRBUN, de la tolva previamente identificada.

Con relación al mencionado cargo número iii, se logró probar dentro de la investigación administrativa que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se encontraba en proceso de realizar su inspección anual al equipo involucrado en el accidente del 30 de julio de 2017, pues se encontraba en proceso de certificación de conformidad, tal como consta en el oficio No. ISYPS LTDA 25-07/2017 - 001455 - BUN.

En conclusión, con base en todos los argumentos presentados y las pruebas aportadas, se encuentran demostrados los elementos legales necesarios para declarar que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura cumplió a cabalidad todas las disposiciones mencionadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, incluyendo la obligación de mantener la tolva en óptimas condiciones de operación y seguridad, ejerciendo así su deber de cuidado, mantenimiento e inspección rutinaria respecto de la tolva previamente identificada".

FUNDAMENTOS JURIDICOS

MARCO NORMATIVO

Ley 1ª de 1991 "Por la cual se expide el estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones"

Resolución No. 071 de 1997 de la otrora Superintendencia General De Puertos "Por la cual se determina el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos"

Resolución No. 1107 del 10 de marzo de 2003 del Ministerio de Transporte "Por medio de la cual se aprueba el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la S.P.R.BUN"

Ley 1437 de 2011 "Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo."

PRUEBAS

Entre las pruebas recolectadas dentro de la citada investigación para esclarecer si la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5, incurrió en violación de las disposiciones legales antes señaladas, se encuentran, las siguientes:

- Informe de visita de inspección realizada por esta Superintendencia a la Sociedad Portuaria Buenaventura durante los días 31 de julio al 01 de agosto de 2017 (Folios 2-14).
- Acta de visita de inspección realizada a la Sociedad Portuaria de Buenaventura. (Folios 15- 21).
- Informe de Investigación de Incidentes y/o accidentes de trabajo, ocurrido el día 31 de julio de 2017, en las instalaciones de la Sociedad Portuaria de Buenaventura. (Folios 22- 25).
- Copia del oficio No. IS&PS LTDA 31-07/2017-001456-BUN del 31 de julio de 2017, suscrito por INTERNATIONAL SURVEYORS & PORT SERVICES LTDA, con el cual expiden la constancia de trámite de la certificación de los equipos de la empresa OOP GRÁNELES. (Folios 26- 28).
- Copia de la orden de trabajo de la SPRBUN. No. 110013637, del 19 de julio de 2017 y oficio No. IS&PS LTDA 25-07/2017-001455-BUN, del 25 de julio de 2017, suscrito por INTERNATIONAL SURVEYORS &

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

PORT SERVICES LTDA., con el cual expiden la constancia de trámite de la certificación de los equipos de la SPRBUN. (Folios 29-30).

- Copias de las órdenes de trabajo de mantenimiento sistemático de la Cuchara/Tolva Liebherr, del año 2014 a 2017, expedidas por la SPRBUN. (Folios 31-54).
- Copia del Informe de la reparación de la mega tolva, realizada por el Supervisor de mantenimiento mecánico de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, de fecha 29 de julio de 2017. (Folios 55- 57).
- Copia de ficha de verificación pre operativa mega tolva, de fecha 27/07 /2017. (Folio 58).
- Orden de trabajo No. 110000174 del 10 de enero de 2014 de la SPRBUN, reporte de tareas tolva al granel y ficha de verificación pre operativa mega tolva (Folios 59-63)
- Copias de registro de entrega de elementos de protección al señor MOISES HARINSON MAR TINEZ CABEZAS, realizados por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Hoja de vida, Cedula de Ciudadanía, Licencia de Transito, Certificaciones Laborales y de Estudios, registros de asistencia a capacitación y evaluación de inducción y reinducción. (Folios 64- 83).
- Reglamento de Higiene, Seguridad Industrial y Medio Ambiente de la SPRBUN. (Folios 84-113).
- Análisis de Tarea Segura (ATS), Operación descargue de gráneles con cucharas (Folios 114-118).
- Procedimiento Operativo de la SPRBUN. (Folios- 119-123).
- Copia del oficio con radicado No. 2017-560-069547-2 del 02 de agosto de 2017, suscrito por la Asociación de Transportes de Carga "ATC" (Folio 124).
- Copia del oficio con radicado No. 2017-560-073680-2 del 14 de agosto de 2017, suscrito por la Sociedad Portuaria Regional Buenaventura, donde remite el informe e investigación de incidentes y/o accidentes de trabajo, los planes de mantenimiento de los equipos de las empresas OPP, BULK TRADING DE COLOMBIA LTDA y CIAMSA. (Folios 125-144).
- Certificado de inspección No. GER I.S.P.S 45689- Bun/30-07/2017, sus respectivos registros fotográficos de la tolva colapsada y demás documentación de soporte, expedido por INTERNATIONAL SURVEYORS & PORT SERVICES LTDA y allegados al expediente por la SPRBUN., mediante radicado No. 20185603448352 del 09 de mayo de 2018. (Folios 169-242).
- Manual de operación y mantenimiento de la tolva SAMOET 1, de la empresa SOLDARCO LTDA. (Folios 269-274).
- Contrato de elaboración de la tolva No. 1520 del 27 de enero de 2010, suscrito entre la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y la empresa Soldarco Ltda. (Folios 275-283).

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Siendo competente este Despacho y agotado el procedimiento establecido en los artículos 47 y siguientes de la Ley 1437 de 2011, procede a pronunciarse de fondo respecto de la actuación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

CARGO

El cargo formulado en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5, es por el presunto incumplimiento a la normatividad portuaria, pues estaría desconociendo el numeral 3 del artículo 7 de la Resolución No. 071 de 1997, expedida por la otrora Superintendencia General de Puertos, por la cual se determina la obligación de inspección del equipo de operación portuaria, en relación al accidente ocurrido el 30 de julio de 2017 con la tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8 del terminal marítimo que administra la SPRBUN, se tiene que este concesionario, habría incumplido con su obligación de mantener la precitada tolva en óptimas condiciones de operación y seguridad, lo que a su vez implicaría la posible infracción de:

- i) Los literales b y d del Capítulo 16 de su Reglamento de Higiene, Seguridad Industrial y Medio Ambiente, el cual hace parte de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, ya que para el 30 de julio del 2017, pudo haberse ignorado por parte de la Sociedad Portuaria Regional de

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Buenaventura S.A., el deber de hacer una inspección a las máquinas y equipos que serían usados en operaciones portuarias, específicamente a la tolva doble usada en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3, en el muelle 8.

ii) El Literal c) del Capítulo 16.2 de su Reglamento de Higiene, Seguridad Industrial y Medio Ambiente, el cual hace parte de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, pues para el día 30 de julio de 2017, probablemente la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., incumplió su obligación de tener en perfecto estado de operación la Tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8.

iii) El numeral 9.7 del Capítulo tercero de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SPRBUN, al probablemente no cumplir con su deber de hacer una inspección anual al equipo involucrado en el accidente del 30 de julio del 2017, esto es la tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8., ya que con este siniestro podría constatarse una posible falta de cuidado, custodia, mantenimiento e inspección rutinaria por parte de la SPRBUN, de la tolva previamente identificada.

CASO EN CONCRETO

Con el fin de establecer la materialidad del cargo imputado a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5, mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, se debe determinar con claridad si se violaron o no, las disposiciones normativas con cada una de las infracciones señaladas, para lo cual, debemos hacer una descripción de cada presunta infracción; empezando con el numeral 3 del artículo 7 de la Resolución No. 071 de 1997, mediante la cual se determina el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos, expedida por la otrora Superintendencia General de Puertos, el cual señala lo siguiente:

"Artículo 7. Procedimiento para inspección de operaciones portuarias.

(...)

3. Inspección del equipo de operación portuaria. Es obligación de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones y de los operadores portuarios, mantener el equipo de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No pudiéndose operar en los muelles y puertos equipos con deficiencia en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad".

Numeral Primero del Cargo Único

Los literales b y d del capítulo 16 del Reglamento de Higiene, Seguridad Industrial y Medio Ambiente de la SPRBUN, disponen lo siguiente:

"Capítulo 16. OPERACIÓN DE GRÁNELES.

(...)

b) Las máquinas y equipos (cucharas, tolvas, grúas de buque, montacargas, vehículos de porteo, etc.) usados en la operación deben estar en buenas condiciones de operación".

(...)

d) Antes de iniciar la operación, debe realizarse una inspección general a las máquinas y equipos (grúas de buques, montacargas, cucharas, tolvas, etc.) para verificar su buen funcionamiento y corregir las anomalías encontradas en la inspección, para ello el operario debe usar una lista de chequeo (lista pre uso) para registrar los hallazgos encontrados".

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

De acuerdo a las disposiciones anteriormente relacionadas, inicialmente se debe determinar con base en las pruebas recaudadas en la presente investigación administrativa, si la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura cumplió con la obligación de tener en buenas condiciones de operación de la tolva doble o mega tolva (en adelante la Tolva Doble) usada en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL, que descargaba sal con la grúa móvil No. 3, en el muelle 8, y si antes de iniciar la operación se realizó su inspección general con el objetivo de verificar su buen funcionamiento y corregir las anomalías que pudiesen encontrarse.

Lo primero que debe señalar este Despacho es que de acuerdo a la visita de inspección realizada por esta delegada en la SPRBUN los días 31 de julio de 2017 y 01 de agosto de 2017, con el fin de conocer las posibles cuasas y hechos que ocasionaron el accidente ocurrido el día 30 de julio de 2017 en las instalaciones de la S.P.R. BUN, y solicitar la documentación relacionada con el hecho sucedido, frente a lo cual se destacan las siguientes consideraciones plasmadas en el acta levantada con ocasión de la mencionada visita de inspección:

"(...) Es así como nos dirigimos al sitio de los hechos y encontramos la estructura de la tolva siniestrada que ocasionó el accidente aislada y retirada al costado norte del frente del Buque de Nombre NORWAY PEARL, y se continuaba realizando operaciones de descargue con otras tolvas de propiedad de OPP, estas al ser inspeccionadas se encontraban con un avance de deterioro en su estructura metálica, corroídas por el óxido, embombadas, con fisuras y desprendimiento de las láminas y los ángulos, lo q de inmediato al observar que se estaba operando con ellas se solicitó suspender la operación hasta no se consiguieran tolvas en mejor estado y q garantizaran mejor seguridad en La operación.

De igual manera Hicimos un recorrido en el muelle para realizar inspecciones de todas las tolvas esto en compañía de Hugo Niño gerente de operaciones de la SPRBUN y Carlos Mario Díaz Jefe de Seguridad Integral de la SPRBUN, encontrando alrededor de 24 tolvas estas no en uso pero si con deterioros por el uso y inminente falta de mantenimiento preventivo y correctivo.

Así mismo se visita a la gerencia de Almagrario y somos atendidos por la gerente Santa Ortiz Tarazona, El Jefe de Operaciones y el Jefe de mantenimiento, los cuales nos acompañan a la inspección también de las tolvas que son utilizadas en sus operaciones de descargues de buques y se observa que algunas se encuentran deterioradas y así mismo se les hacen las sugerencias de realización del mantenimiento correspondiente, y así mismo se sugiere realizar el mantenimiento a la torre de succión de Almagrario. (...)" subrayado fuera del texto original.

En ese mismo sentido y para dar más claridad a la anterior apreciación se debe señalar lo dispuesto en el informe de visita de inspección, elaborado con el fin de revisar las posibles causas del accidente objeto de esta investigación administrativa y donde se señalan entre otras las siguientes conclusiones:

"(...) 6. Conclusiones

- 1. Falta de un plan de mantenimiento correctivo y preventivo de las tolvas incluyendo la siniestrada.*
- 2. De acuerdo con las inspecciones realizadas a los equipos(tolvas) y al equipo siniestrado se concluye que desde hace mucho tiempo no se les realiza ningún tipo de mantenimiento preventivo a estos equipos.*
- 3. Débiles medidas en la exigencia y control de los mecanismos de seguridad industrial que permitan la disminución del riesgo de los operarios q manipulan y trabajan con estos equipos. (...)"*

De las anteriores anotaciones hechas en el acta de inspección se puede observar de manera clara que los equipos que eran utilizados en la operación de descargue de gráneles en la SPRBUN entre ellos la tolva siniestrada, no se encontraban en condiciones óptimas que garantizaran la seguridad de las operaciones desarrolladas en el puerto.

Sustentando las anteriores afirmaciones se encuentra anexo al informe de la visita un registro fotográfico de la mega tolva o tolva doble, que colapso, donde se puede distinguir a simple vista el alto grado de deterioro en que se encontraba la misma, debido a una corrosión generalizada y una fatiga del material que afectaba gravemente la seguridad de las operaciones.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Registro Fotográfico

Foto No. 1

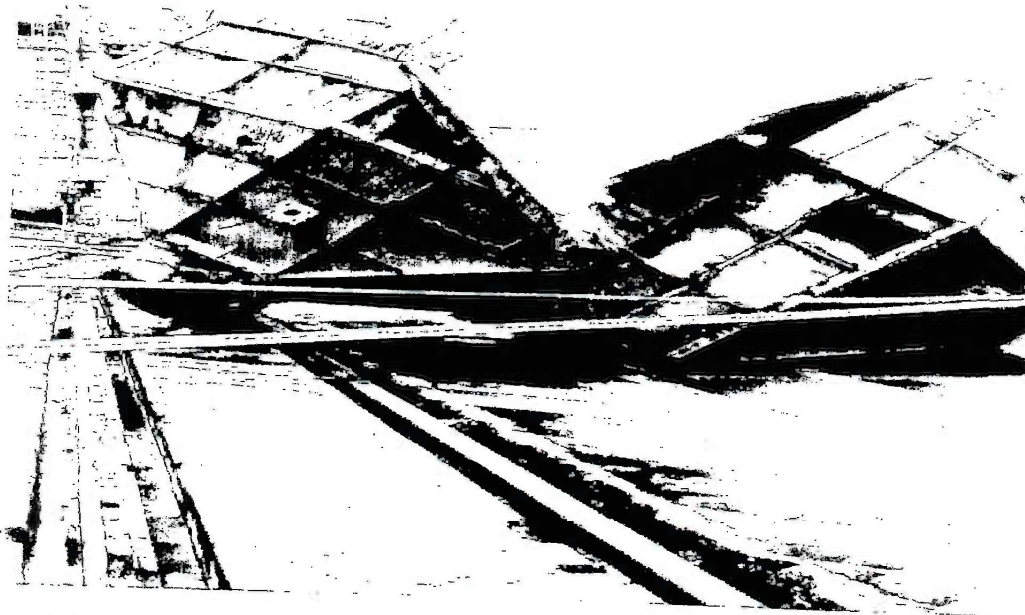
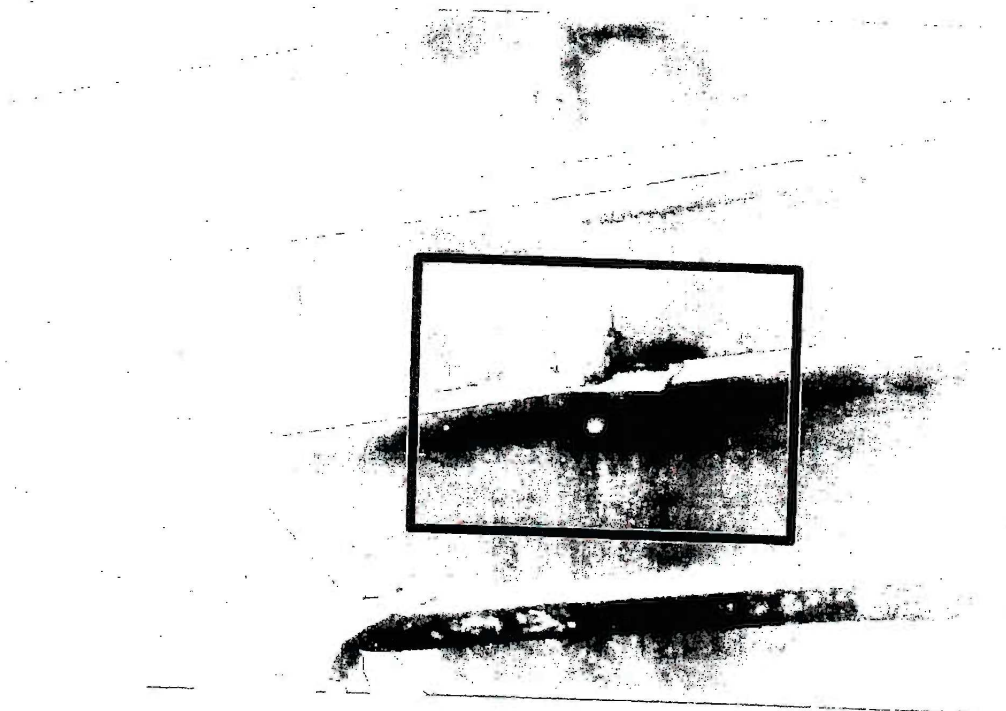
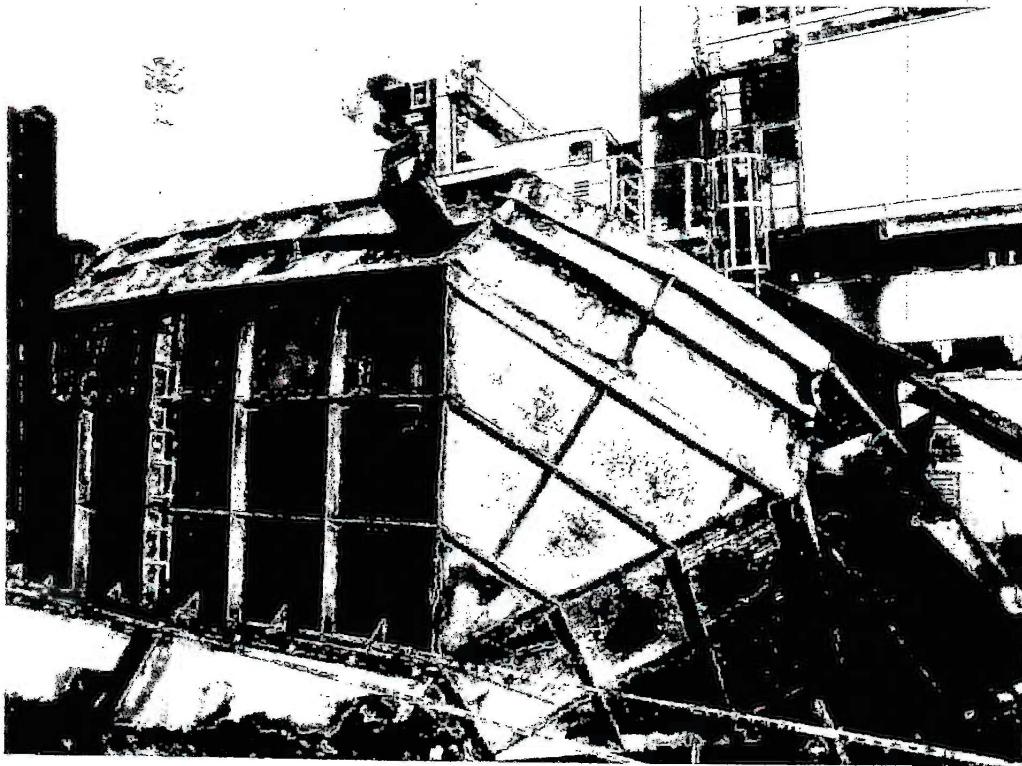


Foto No. 2



Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Foto No. 3



Por otro lado, en los documentos anexos a la visita de inspección practicada los días 31 de julio al 01 de agosto de 2017, a la SPRBUN, se encuentra a folios 22 al 25 el informe e investigación de incidentes y/o accidentes de trabajo de dicha sociedad portuaria, el cual solo se limita a relacionar a las personas que se vieron involucradas en el siniestro ocurrido el día 30 de julio de 2017, sin brindar ninguna información que permita al Despacho tener claridad sobre los motivos del accidente.

También se puede observar como anexo en los folios 26 al 54 que corresponden a: documentos expedidos por la empresa INTERNATIONAL SURVEYORS & PORT SERVICES LTDA. denominados "certificado de conformidad en trámite", de los equipos que prestan servicio en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, en los cuales se indica que el certificado se encuentra en trámite, y a las órdenes de trabajo expedidas por la S.P.R.BUN para la realización de dichas inspecciones.

De acuerdo a lo anterior, se observa que las ordenes de trabajo presentadas no se encuentran firmadas, además, en lo que respecta a la orden de trabajo No. 110013637 del 19 de julio de 2017, en la cual se tenía prevista la inspección de la tolva coble, no fue allegada; en este orden de ideas se encuentra que la S.P.R.BUN además de presentar documentos sin el lleno de los requisitos para su validez, estos documentos tampoco evidencian que tal inspección se haya realizado, frente a lo cual este Despacho encuentra que la tolva doble no tenía el certificado de inspección vigente al momento de los hechos, documento idóneo que permite tener la certeza de las buenas condiciones de operación y seguridad de los equipos a utilizar.

Ahora bien, en el expediente obra en los folios 55 a 57 el documento denominado "informe reparación mega tolva" de fecha 29 de julio de 2017, expedido por el señor Alex Orozco Londoño (documento que no se encuentra firmado), Supervisor Mantenimiento Mecánico de la S.P.R.BUN, en el cual se observa que se realizó una reparación parcial a la Mega Tolva en la semana del 24 al 27 de julio, pero advierte que tiene reparaciones generales pendientes por realizarse, por lo tanto este Despacho encuentra que la Mega Tolva no estaba en condiciones de operar.

RESOLUCIÓN No. 1978 del 23 MAY 2019

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

En ese mismo sentido, en la ficha de verificación pre operativa vista a folio 58, aportada por la S.P.R.BUN en la visita de inspección, se encuentra que este documento tiene una enmendadura en la casilla correspondiente a "fecha de inspección" de la Mega Tolva o Tolva Doble, situación esta que no permite tener claridad respecto de la fecha en la cual se realizó efectivamente dicha verificación, así mismo, no es posible establecer en este formato: el tipo de carga, ni si existe una vinculación con la operación de descargue de sal a granel realizada a la nave NORWAY PEARL el día 30 de julio de 2017; toda vez que varias casillas no fueron diligenciadas, tal como se observa en la siguiente imagen:

FICHA DE VERIFICACIÓN PREOPERATIVA MEGA TOLVA			
IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPO		12000364	
CAPACIDAD DE CARGA (VOLUMEN)	70 m ³	CAPACIDAD DE CARGA (PESO)	
PRODUCTO A DESCARGAR:		CANTIDAD A DESCARGAR:	MODALIDAD DE DESCARGUE:
REQUISITOS OPERATIVOS		OBSERVACIONES	
<p>¿El equipo operativo cuenta con certificación vigente? (Indicar base de certificación y fecha de vencimiento)</p> <p>¿Se ha cumplido con el programa de mantenimiento preventivo del equipo? (Valorar el registro de los últimos mantenimientos)</p>		<p>INSPECCIÓN DOCUMENTAL</p> <p>Si poseen Plan de mto. requerido</p>	
<p>¿La tolva cuenta con las vigas dispuestas o ángulos en buen estado? Se deben revisar en las estructuras vigas, columnas y marcos del estado de juntas de soldadura.</p> <p>¿La tolva tiene el cono en buen estado (Verificar cono de puntos de soldadura, ranuras, escamas de apertura, etc.)? (Verificar función de las partes conexas en la tolva)</p> <p>¿El sistema de apertura y cierre de la tolva está en buen estado? (Inspeccionar el funcionamiento de la tolva y apertura de la tolva del material)</p> <p>¿La tolva tiene las escaleras en buen estado?</p> <p>¿Se cuenta con personal de apoyo de los cuales el trabajador pueda beneficiarse?</p> <p>¿Se el producto a descargar lo requiere, ¿La tolva cuenta con empujamiento?</p> <p>¿Las columnas de la tolva se encuentran en buen estado?</p> <p>¿El equipo cuenta con sistema reductor para horas de trabajo?</p> <p>¿Los puntos de anclaje de transporte de la tolva se encuentran en buen estado?</p>		<p>INSPECCIÓN ESTRUCTURAL</p> <p>Se realizó inspección a la estructura</p> <p>Se revisaron puntos de apertura y cierre de las zonas de descarga</p> <p>Se revisaron puntos en uniones</p> <p>Cuanto en total</p> <p>Producto no usado</p> <p>Es tan en perfecto estado</p> <p>No posee</p> <p>Se transmiten sin necesidad</p>	
<p>RECOMENDACIONES</p> <p>Se realizan unos correctivos</p> <p>- Fijar puntos de anclaje, para union de union de los aperturas de las zonas de descarga</p> <p>- Retrazamiento de 2 puntos de apoyo de la tolva a la estructura</p> <p>- Instalación de un cono de apoyo en borde superior de la tolva</p> <p>- Instalación de un cono de apoyo en borde superior de la tolva</p>			
FIRMA DE LOS PARTICIPANTES DE LA VERIFICACIÓN:			
NOMBRE	CARGO	EMPRESA	FIRMA
Diego C. C. S. P. R. B. U. N.	Sup. H. H.	SPB	
Carlos A. Martínez	Inspector	SPB	

Ahora bien, en el Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial de la S.P.R.BUN, en el numeral 7 del Título IX se encuentra relacionado como anexo el "Manual Análisis de Riesgo por Oficio (ARO)" que para el caso en concreto corresponde al "Análisis de Tarea Segura de Descargue de Gráneos con cuchara", en el que se establece como primer paso básico de la tarea, la realización de una reunión pre operativa, sin embargo de acuerdo al material probatorio de esta investigación no se evidencia que se haya dado cumplimiento a este requisito.


Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

De todo lo anteriormente señalado y respecto del numeral primero del cargo único imputado en la Resolución No. 15035 del 2018, se puede concluir lo siguiente:

- Del análisis realizado de la visita de inspección adelantada por esta Delegada, sus pruebas y documentos de soporte, se observa que la tolva doble, no se encontraba en buenas condiciones para la operación.
- A pesar de existir un documento manuscrito denominado "Ficha de verificación pre operativa mega tolva" el mismo no da fe de las buenas condiciones para la operación de este equipo el día 30 de julio de 2017, ni de la realización de una reunión pre operativa para verificar las condiciones de seguridad de la misma.
- La tolva doble al no contar con su certificado de inspección vigente para la fecha de los hechos, no genera certeza al Despacho sobre sus buenas condiciones de seguridad para la operación.
- Del informe de visita de inspección se registró en las conclusiones que hacía falta un plan de mantenimiento preventivo y correctivo de las tolvas, incluyendo la siniestrada, además en el registro fotográfico anexo al informe se observa el mal estado en el que se encontraba dicha tolva.

Ahora bien, este Despacho debe pronunciarse de todos los argumentos esgrimidos en los escritos de descargos y alegatos por la investigada, así como de las pruebas presentadas, realizando una valoración en conjunto de acuerdo a las reglas de la sana crítica, por lo que procede a referirse a lo mencionado de la siguiente manera:

En el escrito de descargos con radicado No. 20185603448352 de fecha 09 de mayo de 2018, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, presenta como argumento principal que la causa del accidente es consecuencia de una mala operación de la Tolva Doble, por parte de los operarios que la estaban manipulando, y especialmente por haberla sobrecargado, frente a este argumento, este Despacho encuentra que independiente de la indebida operación de la tolva (alegada por el investigado), es responsabilidad de la Sociedad Portuaria mantener el equipo en buenas condiciones de operación y en perfecto estado, por lo tanto se vislumbra con esto la falta de previsión por parte de la S.P.R.BUN, toda vez, que los factores de riesgo potenciales dentro de una operación, son de obligatorio cumplimiento preverlos por parte de los administradores del terminal portuario y así está consignado en su Análisis de Tarea Segura de Descargue de Graneles con cuchara, el cual se encuentra anexo al Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial en el numeral 7 del Título IX, y se observa a continuación:

		Registro de Apoyo ANÁLISIS DE TAREA SEGURA (ATS) OPERACIÓN DESCARGUE DE GRANELES CON CUCHARAS		Código: RAM-PASO-
				Versión: 1
Nombre del Cargo:	Operadores de equipos móviles, coordinador de operaciones, operario oficios varios (guayero, winchero)			
Nombre de la Tarea:	DESCARGUE DE GRANELES DESDE MOTONAVE CON CUCHARAS			
Area o Sección: Cualquier puesto de atraque	Responsable: portuarios Verificador: SPRBUN	Operadores	Fecha de ejecución: Julio 08 de 2011	Fecha de actualización: Marzo de 2017
Equipo de trabajo en la elaboración del ARO: Gerencia de Operaciones, Dirección Carga General, Graneles y Vehículos, Dirección de Equipos, Jefatura SST.				
Equipos y maquinarias utilizados en la operación: Grúa móvil, grúas de barco, cucharas, tolvas, vehículos tipo volcos, aparejos, elevadores tipos Reach Stacker, aparejos, etc.				
Tipos de Accidentes Especiales: Caídas de altura, golpeado contra, golpeado por, liberación de gases, vapores, material particulado, ruido, atrapamiento, sepultamiento, <u>aplastamiento</u> , daños en equipos, atropellamiento, cortes, muerte, etc.				
Equipo de protección personal recomendado o requerido: Casco con barbuquejo, gafas de seguridad, protección auditiva, protección respiratoria para gases y polvos, guantes, botas de seguridad, Arnés de seguridad, overol manga larga con cintas reflectivas, eslingas en Y, guantes tipo ingeniero.				
Condiciones de Salud: Todo el personal que vaya a laborar en la operación de graneles debe estar en buenas condiciones de salud y libre de Alcohol y drogas				
Pasos básicos de la tarea	Factores de Riesgo Potenciales o existentes		Medidas preventivas o correctivas recomendadas	
1. Realizar reunión preoperativa	2. Ninguno		Definir los requerimientos en temas de Salud, Seguridad, Medio Ambiente, Seguridad Física, por las partes involucradas en la operación. En esta se determinan los operadores a realizar la operación, servicios asignados, puesto de atraque, recursos a utilizar, etc.	

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Frente a las demás pruebas allegadas al expediente, este Despacho procede a pronunciarse en los siguientes terminos:

Se observa a folio 64 la entrega de elementos de protección al señor Moisés Harrison Martínez, por parte de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, documentación que solo nos permite tener claridad sobre la obligación del trabajador del uso adecuado de los elementos de protección dentro del terminal marítimo, pero no permite a este Despacho tener precisión sobre las causas del siniestro ocurrido y más importante aún, no presta utilidad para determinar la responsabilidad del mismo.

Así mismo, observa el Despacho en el documento denominado "Análisis de Tarea Segura de Operación de Descargue de Gráneles con Cucharas", visto a folios 114 al 118, que se encuentran contenidos en él, esos factores de riesgo potenciales, sin embargo no se evidencia el cumplimiento de este requisito, es decir de la reunión pre operativa, para el descargue de sal del 30 de julio de 2017, por lo tanto es apenas lógico concluir que no se determinaron los posibles riesgos que en materia de seguridad pudieron haberse evitado para el personal involucrado en la operación en la cual perdió la vida el señor Gabriel Taborda y sufrieron lesiones de consideración 5 personas mas.

Se observa a folios 130 al 144, la conminación de la S.P.R.BUN, a los Operadores Portuarios para el cumplimiento del requerimiento hecho por esta Delegada de Puertos en visita de inspección, sobre la implementación de acciones del plan de mantenimiento preventivo y correctivo de sus equipos, requerimiento contestado por las empresas OPP, BULK TRADING DE COLOMBIA LTDA y CIAMSA., y en la cual se observa la relación de los equipos de cada empresa, sin prestarnos utilidad esta prueba para desatar lo aquí discutido, toda vez, que la misma fue posterior a la ocurrencia del hecho y que solo tiene como objetivo evitar siniestros hacia el futuro.

Aporta también con el escrito de descargos, el certificado de inspección pericial No. GER.I.S.P.S 45689-BUN/30-07/2017, expedido por International Surveyors & Port Services Ltda., visto a folios 169 al 174, del cual es preciso señalar que fue incorporado al expediente en debida forma, mediante la Resolución No. 44073 del 17 de octubre de 2018 mediante la cual se decreta periodo probatorio y ratificada en el Auto No. 0609 del 27 de febrero de 2019, por medio del cual se ordena correr traslado para alegatos; el certificado en mención contiene lo siguiente:

"(...)

CERTIFICADO DE INSPECCION
No. GER I.S.P.S 45689-BUN / 30-07/2017

El presente informe es para certificar que por requerimiento de la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENA VENTURA S.A.** se practicó la inspección pericial al caso del siniestro ocurrido el día 30 de Julio de 2017 a la tolva que se desplomo al momento que estaba siendo cargada con sal por la grúa móvil No. 3 y con la cuchara No. 01 para su respectivo cargue a camión en el muelle No. 9 de la SPRBUN.

1. INFORMACION GENERAL.

FECHA DEL SINIESTRO	: 30-07-2017 / 01:25 HRS
LUGAR	: MUELLE NO. 9 SPRBUN
EQUIPOS IMPLICADOS	: TOL VA NO. 01 GRUA MOVIL N° 3 DE LA SPRBUN. CUCHARA No. 01
CAPACIDAD DE LA TOLVA	: 70 TONS
CAPACIDAD DE LA CUCHARA	: 20 TONS
CAPACIDAD DE LA GRUA	: 70 TONS

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

OPERADOR PORTUARIO : QUIMPAC DE COLOMBIA
 OPERADOR SECUNDARIO : MARCO PORTUARIO.
 NOMBRE OPERADOR DE LA GRUA : MOISES HARINSON MARTINEZ
 CONTENIDO DE CARGA : SAL A GRANEL
 DENSIDAD DE LA SAL : 2.16 g/Cm3
 INSPECTORES : ING. JORGE CASTANEDA — ING. BRIAN QUINTERO ARBOLEDA

2. HECHOS

Practicada la inspección pericial el día y en el lugar de los hechos, se pudo constatar que siendo las 01:25 am del día 30 de julio de 2017, la tolva No. 01 de propiedad de SPRBUN sufrió un colapso en su parte estructural al momento que estaba siendo cargada con sal a granel por la Grúa Móvil No. 03 con la cuchara No. 01 y que estaba siendo operada por el señor MOISES HARINSON MARTINEZ - funcionario de SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.

3. TESTIMONIOS EN LA INVESTIGACIÓN

3.1. El Sr. MOISES HARINSON MARTINEZ operador de la Grúa móvil No. 03 "manifiesta que estaba haciendo la operación en normales condiciones de cargue con la cuchara en la tolva, y que había realizado el cargue normal con la apertura normal de la cuchara, cuando se disponía a llevar la cuchara a la bodega del buque observo que la tolva se desplomo, que el peso que registraba la grúa y la cuchara con producto era entre 21 y 24 toneladas aproximadamente".

3.2. El señor JOSE VIDAL CABEZAS supervisor de la motonave trabajador de la empresa Marco Portuario operador secundario de la motonave, "manifiesta que se encontraban realizando las operaciones en normales condiciones cuando ocurrió el siniestro de la tolva. Aduce que ellos no son los encargados de controlar el peso de las cucharas ni tolvas debido a SPRBUN se las había alquilado a la empresa Quimpac de Colombia y ellos no tenían control de esos equipos".

3.3. El señor WILLIAM RIVAS Gerente General de la empresa Marco portuario "manifiesta que en la reunión pre operativa nunca se manifestó la capacidad total de la tolva y que la operación de la grúa, cuchara y tolva eran responsabilidad de SPRBUN debido a que estas estaban alquiladas a Quimpac de Colombia"

3.4. El personal de mantenimiento de la SPRB S.A., manifestó que la Grúa Móvil No. 03, la cuchara No. 01 y la tolva para el cargue a camión se encontraban en condiciones normales de funcionamiento y operatividad y que se había trazado un mantenimiento después de la culminación de la operación para realizar el mantenimiento preventivo.

4. PROCEDIMIENTOS REALIZADOS:

- 4.1. Verificación del siniestro ocurrido y avería ocasionada.
- 4.2. Investigación de los hechos.
- 4.3. Verificación de argumentos y causales expuestos por las partes involucradas en el hecho.
- 4.4. Toma de registros fotográficos.
- 4.5. Inspección pericial valuatoria de las averías.
- 4.6. Análisis corporativo en la evaluación de los hechos

5. CONDICIONES DEL EXPERTICIO

- 5.1. En la noche del incidente había buena visibilidad y sin Lluvia
- 5.2. Condiciones normales en el área de operación, libre de obstáculos que pudieran interferir en la maniobra.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

5.3. En el momento del siniestro se encontraban dos vehículos debajo de la tolva en proceso de llenado de producto (sal)

5.4. Existía el espacio adecuado para efectuar la maniobra de descargue con la cuchara hacia la tolva.

5.5. La parte operativa, eléctrica y mecánica de la grúa móvil No. 3, se encontraba en normales - condiciones de funcionamiento.

5.6. La parte estructural de la cuchara estaba en buenas condiciones de seguridad y operatividad.

5.7. La parte estructural de la tolva se encontraba en buen estado antes del incidente de acuerdo a información suministrada por mantenimiento de SPRBU y el operador de la grúa móvil No. 3

5.8. Se pudo evidenciar durante la inspección al siniestro que la tolva colapsada se encontraba totalmente llena de producto (sal).

6. AVALUO DE LOS DAÑOS

El avalúo de los daños materiales y demás ocasionados por el siniestro están siendo objeto de análisis por parte de la SPRBUN S.A.

7. CONSIDERACIONES

7.1. La maniobra efectuada por el operador de la Grúa móvil No. 01 con la cuchara No. 01 en el cargue de sal a la tolva, se realizó en total normalidad y en condiciones seguras.

7.2. La capacidad total de la tolva era de 70 M³

7.3. 1 M³ = 1.000 Kg

7.4. 1.000 Kg = 1 TON

7.5. 70 M³ = 70.000 Kg

7.6. 1 M³ = 1.000.000 g

7.7. La densidad de la sal es 2.16 g/cm³

7.8. 2.16 g x 1.000.000 cm³ = 2.160.000 g

7.9. 70 M³ = 70.000.000 g x 2.16 g = 151.200.000 g

7.10. 151.200.000 g = 151.200 tons

7.11. Capacidad de la tolva 70 M³ = 70.000.000 g x densidad de la 2.16 g/cm³ = 151.200.000 g.

7.12. 151.200.000 g = 151.2 ton

7.13. Capacidad de la tolva 70 tons

8. CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta los aspectos anteriores y en base a los cálculos de volumen y masa realizados a la capacidad de la tolva podemos concluir lo siguiente:

8.1. La tolva estaba diseñada para almacenar y soportar en peso total de 70 M³

8.2. Al momento del colapso de la tolva esta se encontraba con un sobre peso teniendo en cuenta que el cono de la tolva se encontraba totalmente lleno y por encima de su nivel de seguridad.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

8.3. El operador portuario debió prever la densidad de la sal en referencia a la capacidad de almacenamiento total de la tolva.

8.4. Debió haber existido una comunicación permanente entre el operador de la grúa móvil y el encargado de la operación portuaria a fin de establecer hasta que límite se debía llenar la tolva para que esta no se sobre cargara de producto.

8.5. Durante la operación portuaria de cargue a la tolva y posterior cargue a los vehículos, se debió haber previsto por parte del operador portuario que las zonas de cargue son exclusivas para la operación y no permitir ingresar debajo de la tolva personal de conductores o personas que no estén en la apertura y cierre de las escotillas de la tolva.

8.6. De acuerdo a los videos suministrados por la S.P.R. BUN., el día del siniestro, se logra evidenciar que pudo haber existido una sobreacumulación de producto (sal) ocasionando esto que los soportes de apoyo principales de la tolva cedieran debido al sobre peso.

8.7. Se presume que al momento del colapso de la tolva, esta pudiera haber tenido unas 150 toneladas de producto en su interior debido a la densidad de dicho producto ocasionando esto que pudiese haber fallado los soportes principales ya que su diseño estaba para 70 ton máximo.

8.8. De acuerdo al cálculo estructural realizado a la tolva se concluye que estaba diseñada para almacenar y soportar una carga de 70 Toneladas métricas.

9. RECOMENDACIONES.

9.1. Se debe verificar antes de la utilización de las tolvas o cucharas para el descargue de productos a granel la capacidad real de almacenamiento de la tolva, cuchara y la densidad del producto que se va a descargar.

9.2. Debe existir una comunicación permanente entre el winchero u operador de grúa y el capataz o supervisor de la operación portuaria a fin de poder controlar la cantidad depositada en la tolva.

9.3. El operador portuario durante la operación de descargue de gráneles en la tolva, solo debe permitir que la única persona que este debajo de la tolva sea el que haga la apertura y cierre de la tolva.

Hasta aquí la inspección preliminar sobre el caso, que se ampliará en el momento que se requiera.

El presente informe fue hecho sin prejuicio y por cuenta de quien ha de concernir.

Se anexan registros fotográficos.

Dado en Buenaventura a los 07 días del mes de Agosto de 2017".

De la prueba pericial, se puede apreciar según lo afirmado por el perito quien indica que el trabajador de la empresa Marco Portuario, señor José Vidal Cabezas, manifestó que ellos no eran los encargados de controlar el peso de las cucharas ni tolvas y que la S.P.R.BUN, se las había alquilado a la empresa Quimpac de Colombia; y que de igual forma el señor William Rivas, Gerente General de la empresa Marco Portuario había señalado que en la reunión pre operativa nunca se manifestó la capacidad total de la tolva, lo cual, de haberse manifestado por la S.P.R.BUN., habría podido evitar el siniestro fatal ya señalado.

De igual manera en la misma prueba pericial se indica que al momento del colapso de la tolva, se presume que esta contenía unas 150 toneladas de sal, ocasionando esto la falla de los soportes principales ya que su diseño estaba para 70 toneladas máximo, factor determinante en el siniestro, porque de haberse previsto en la reunión pre operativa, de la cual no existe prueba dentro del expediente del cumplimiento de este requisito, pudo haberse identificado ese riesgo potencial y así incluir las medidas preventivas de seguridad del personal involucrado en la operación, lo cual de haberse efectuado, pudo evitar el siniestro aquí debatido en el que resultaron afectadas 6 personas, 5 de ellas con lesiones de consideración y 1 trabajador fallecido el señor Gabriel Taborda.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Ahora bien se observa en los folios 275 al 283, el contrato No. 1520 del 27 de enero de 2010, suscrito entre la S.P.R.BUN y la empresa Soldarco Ltda., tiene como objeto la realización de la construcción de una tolva con capacidad de 70 metros cúbicos, lo cual determina que la tolva siniestrada es de propiedad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y de ahí el origen de sus obligaciones legales anteriormente señaladas.

Respecto de lo manifestado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en su escrito de alegatos de conclusión, radicado bajo el No. 20195605239842 del 15 de marzo de 2019, en el cual afirma que "(...)se puede evidenciar que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., cumplió a cabalidad las disposiciones que en materia de salud y seguridad en el trabajo consagra el Decreto 1072 de 2015, pues a través de la ficha pre operativa de la tolva de fecha 27 de julio de 2017 se logró probar que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura efectivamente cumplió su deber de hacer inspección a las máquinas y equipos que serían usados en operaciones portuarias, incluyendo de manera específica la tolva doble usada en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil número 3 en el muelle 08."(subrayado fuera del texto) de acuerdo a lo manifestado, este Despacho se permite reafirmar el análisis realizado anteriormente respecto de la ficha pre operativa de la Tolva Doble de fecha 27 de julio de 2017, en los siguientes términos:

En primer lugar la mencionada ficha pre operativa, no se encuentra debidamente diligenciada toda vez que varias de sus casillas se encuentran en blanco, además de presentar enmendaduras en la casilla de fecha, situación que no permite a esta Delegada, tener certeza que la ficha presentada corresponda a la operación de descarga de sal a granel realizada el día 30 de julio de 2017, sobre todo si se tiene en cuenta que la fecha de la mencionada ficha pre operativa es difusa, no se establece el producto a descargar, la cantidad del mismo y finalmente NO se establece la capacidad de carga.

En segundo lugar, no se tiene evidencia que permita establecer que se cumplió con el requisito de realizar la reunión pre operativa de seguridad, la cual debía llevarse a cabo antes de iniciar la operación de descargue y por el contrario si queda claro que los operarios de la Tolva, no tenían la información sobre la capacidad de carga de la misma.

Por lo tanto lo afirmado por la S.P.R. BUN, carece de sustento frente al acervo probatorio allegado al expediente, toda vez que el documento presentado no da fe del buen estado de operación de la Tolva Doble.

Con base en todo lo anterior, este Despacho puede concluir que la tolva doble no se encontraba en buenas condiciones de operación, así como tampoco fue realizada en debida forma su inspección general, es decir previa a la operación (con el objetivo de verificar su buen funcionamiento), y con ello los operarios de este equipo no conocían las características y limitaciones de la tolva doble, por lo tanto, no se corrigieron las anomalías encontradas que permitieran al operario identificar los riesgos en su lista pre uso. Situación que de haberse realizado podría haber evitado el colapso de la tolva y así la ocurrencia del siniestro fatal, lo cual a todas luces evidencia el incumplimiento por parte de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura a la obligación descrita en el literal b y c del capítulo 16 del Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial.

Numeral Segundo del Cargo Único

Respecto de la segunda disposición presuntamente violada por la S.P.R.BUN, señalada en el cargo formulado mediante la Resolución de apertura No. 15035 del 02 de abril de 2018, establecida en el literal c del capítulo 16.2 del Reglamento de Higiene, Seguridad Industrial y Medio Ambiente, el cual hace parte integral de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, y que señala lo siguiente:

"16.2. DESCARGUE Y CARGUE (...)"

C) Las carpas y tolvas utilizadas para el descargue/cargue de gránulos sólidos, deben encontrarse en perfecto estado, sin agujeros y tener una longitud que abarque la trayectoria de la cuchara durante el descargue para evitar vertimiento de producto al mar.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

De acuerdo a lo dispuesto anteriormente, se debe determinar con base en las pruebas recaudadas en la presente investigación, si la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura cumplió con la obligación de tener en perfecto estado la tolva doble.

Inicialmente es pertinente hacer una diferenciación, dentro del contexto del Reglamento Técnico de Operaciones Portuarias y sus anexos, entre lo que significa en buen estado y en perfecto estado; el primero se refiere a una situación, buena o mala, en que se encuentra algo no referido a ningún punto o aspecto en particular; y la palabra perfecto describe a la cosa, organismo o individuo que reúne el más alto nivel posible de excelencia en relación a los demás elementos de su misma especie o naturaleza.¹ lo anterior, teniendo en cuenta lo establecido en la Ley 57 de 1887 artículo 28:

"SIGNIFICADO DE LAS PALABRAS. Las palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras; pero cuando el legislador las haya definido expresamente para ciertas materias, se les dará en éstas su significado legal."

En este mismo sentido la Corte Constitucional se pronunció en la Sentencia C-820 de 2006.MP. Marco Gerardo Monroy Cabra, en la cual señala:

"(...)

22. A pesar de que el propio significado de interpretación jurídica ha sido discutido en la doctrina especializada porque, entre otras cosas, inmediatamente remite al debate de si interpretar una norma jurídica implica determinar el alcance de todos los textos legales o sólo los oscuros, lo cierto es que, en su sentido más obvio y elemental, interpretar es explicar, declarar, orientar algo, comprender las circunstancias, aprehender, entender los momentos de la vida social y atribuir un significado a un signo lingüístico. En fin, como lo advierten Gadamer² y Husserl³, la interpretación está directamente ligada con la comprensión y el lenguaje, de tal forma que, al referimos a la hermenéutica jurídica, la entendemos como la actividad dirigida a encontrar la solución al conflicto o al problema jurídico que se somete a estudio del intérprete.(...)"

Bajo este presupuesto, tenemos que si una cosa se encuentra en perfecto estado no hay posibilidades de mejorarla, ya que no tiene defectos o falencias y cumple con todos los requisitos establecidos, sin embargo, llevando este concepto a la realidad de la operación portuaria, mal haría esta Delegada al exigir la perfección absoluta a un equipo que por su naturaleza se encuentra sometido a un desgaste natural dentro de su operación diaria.

No obstante lo anterior, debe ponerse de presente que una cosa es no exigir la perfección absoluta y otra muy distinta es permitir que un equipo que no cumple con los requisitos mínimos de seguridad y que presenta deficiencias notables, sea utilizado en la operación portuaria, y es por eso, que esta Delegada entrará a analizar, de acuerdo al acervo probatorio recaudado, en qué estado general se encontraba la tolva doble.

Ahora bien, para establecer la obligación de tener en perfecto estado la tolva doble, inicialmente debemos tener en cuenta lo establecido en el análisis del numeral primero del cargo único, respecto de las conclusiones a las que se llegó luego de que esta Delegada realizó la visita de inspección en la S.P.R. BUN los días 31 de julio y 1 de agosto del 2017.

Este Despacho considera pertinente reiterar lo dicho en el mencionado numeral, en el cual se logró establecer que la tolva doble contrario a encontrarse en buenas condiciones de operación y de haberse verificado su buen funcionamiento antes de la operación, se evidenció que el equipo debido a su avanzado estado de deterioro no se encontraba en condiciones idóneas para realizar la operación portuaria para la cual se encontraba diseñada, lo que por simple lógica conduce a concluir que no se encontraba en un estado razonablemente cercano a la

¹ Porto J. Y Marina M (2012). Definición de perfecto. Definición De. Recuperado de <https://definicion.de/perfecto/>

² Gadamer, Hans-Georg. Verdad y Método. Ediciones Sígueme- Salamanca. 1998. Tercera Edición.

³Al respecto, ver análisis del pensamiento de Husserl en Aflen Da Silva, Nelly Susane. Hermenéutica Jurídica y Concreción Judicial. Editorial Temis. Bogotá. 2006.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

perfección establecida en el literal c del capítulo 16.2 del Reglamento de Higiene, Seguridad Industrial y Medio Ambiente.

Por otro lado y reafirmando lo anteriormente señalado, vale la pena recordar lo que se observa a folios 26 al 54, las constancias de certificados de conformidad en trámite de los equipos que prestan su servicio en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y las ordenes de trabajo para la realización de dichas inspecciones, lo cual, nos permite vislumbrar que la tolva doble, no contaba con el certificado de inspección, sin el cual no se tiene la certeza de su perfecto estado, así mismo en el informe de reparación de la tolva de fecha 29 de julio de 2017, que se encuentra en los folios 55 a 57 y el cual no se encuentra firmado, se observa que se realizó una reparación parcial a la tolva siniestrada, en la semana del 24 al 27 de julio de 2017, así mismo mediante radicado No. 20185604349402 del 04 de diciembre de 2018, la S.P.R.BUN, aportó dentro del periodo probatorio, 13 ordenes de trabajo las cuales se presentaron sin las correspondientes firmas, además que se debe tener en cuenta que con la presentación de estos documentos no se puede evidenciar que estas ordenes se hayan materializado con la correspondiente inspección a los equipos allí relacionados, y que de dicha inspección se generara los certificados correspondientes, por lo tanto no existe prueba documental recaudada en la visita de inspección ni tampoco allegada por la S.P.R. BUN dentro de las oportunidades procesales que le fueron concedidas en la presente investigación, que permita establecer que la tolva se encontraba en perfecto estado al momento de los hechos materia de investigación.

Respecto de lo señalado en el escrito de alegatos, en cuanto al inciso segundo del cargo formulado en la Resolución de apertura de investigación la S.P.R.BUN., manifestó lo siguiente:

"(...)

Con relación al anterior literal, de acuerdo con las inspecciones que realizo la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., a través de los inspectores Jorge Castañeda y Brian Quintero Arboleda de Internacional Superyos Port Services LTDA, la SPRBUN, está probado dentro que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., cumplió a cabalidad su obligación de tener en perfecto estado de operación la tolva precitada.

Para ello, es válido traer a colación las siguientes afirmaciones realizada por los inspectores respecto al uso de la tolva, tal como consta en el Certificado de inspección número GER I. S. P. S 45689-BUN / 30-07/ 2.017:

- 1. La parte estructural de la tolva se encontraba en buen estado antes del incidente de acuerdo a la información suministrada por mantenimiento de SPRBUN y el operador de la grúa móvil número 3.*
- 2. La tolva estaba diseñada para almacenar y soportar el peso total de 70m3. Sin embargo, al momento del colapso de la tolva, esta se encontraba con un sobrepeso, teniendo en cuenta que el cono de la tolva estaba totalmente lleno y por encima de su nivel de seguridad, presumiéndose entonces que esta pudiera haber tenido aproximadamente 150 toneladas.*

Asimismo, el estudio realizado por la empresa PSI (Soluciones de ingeniería S.A.S), el cual obra en el expediente de este proceso, reitera que:

"al momento del colapso de la tolva se encontraban allí un volumen extra de sal de aproximadamente 47 m3 (102 ton). Esto quiere decir que a ese momento la tolva estaba trabajando al 167%, lo cual ocasiono que elementos vitales de esta fallaran producto de esa sobrecarga".

Además, en dicho estudio también se concluye que: "la tolva de almacenamiento si era capaz de soportar las especificaciones de fabricación contratadas y registradas. Sin embargo, se ejercieron malas prácticas de diseño al dejar muy poco de margen de seguridad en elementos importantes como las soldaduras y los pernos de unión, los cuales fueron los que fallaron".(...)"

De lo anterior, este Despacho debe señalar, que independiente de la indebida operación de la tolva, por parte de las personas encargadas de la operación de descargue del granel, es responsabilidad de la Sociedad Portuaria mantener el equipo en buenas condiciones de operación y en perfecto estado, lo cual como se evidencia en el material probatorio obrante en el expediente, no se cumplió el 30 de julio de 2017.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Con base en todo lo anterior, este Despacho puede concluir, que la tolva doble, no se encontraba en perfecto estado, para realizar la operación de descarga de sal a granel llevada a cabo el día 30 de julio de 2017 en la SPRBUN.

Numeral Tercero del Cargo Único

En cuanto a la tercera disposición presuntamente violada por la S.P.R.BUN, señalada en el cargo formulado mediante la Resolución de apertura No. 15035 del 02 de abril de 2018, se manifestó lo siguiente:

"(...)

iii) El numeral 9.7 del Capítulo tercero de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SPRBUN, al probablemente no cumplir con su deber de hacer una inspección anual al equipo involucrado en el accidente del 30 de julio del 2017, esto es la tolva doble que laboraba en el servicio 2 de la motonave NORWAY PEARL que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8., ya que con este siniestro podría constatarse una posible falta de cuidado, custodia, mantenimiento e inspección rutinaria por parte de la SPRBUN, de la tolva previamente identificada".

Para determinar la responsabilidad por parte de la SPRBUN., Se debe señalar en primer lugar lo contenido en el numeral 3 del artículo 7 de la Resolución No. 071 de 1997, mediante la cual se determina el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos, expedida por la otrora Superintendencia General de Puertos, la cual señala lo siguiente:

"Artículo 7. Procedimiento para inspección de operaciones portuarias.

(...)

3. Inspección del equipo de operación portuaria. Es obligación de las sociedades portuarias o beneficiarios de autorizaciones y de los operadores portuarios, mantener el equipo de su propiedad o a su cargo en óptimas condiciones de operación y seguridad. No pudiéndose operar en los muelles y puertos equipos con deficiencia en capacidad de levante, accesorios y dispositivos de seguridad".

Así mismo, se debe señalar lo contenido en el numeral 9.7 del capítulo 3 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, aprobado mediante la Resolución No. 1107 del 10 de marzo de 2003, el cual establece lo siguiente:

"(...)

CAPÍTULO TERCERO

PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS

9.7. Los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias, deben ser inspeccionadas por cuenta de su propietario, por lo menos una vez al año o cuando lo disponga la Superintendencia de Puertos y Transporte, o la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., de oficio o a solicitud de usuarios, con el fin de establecer si se encuentra en condiciones óptimas de operación y seguridad. Los equipos que como resultado de dicha inspección no reúnan las condiciones mencionadas, no podrán permanecer en las instalaciones portuarias y se solicitará su retiro por parte de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. o la Superintendencia de Puertos y Transporte

(...)"

De acuerdo a las disposiciones anteriores, se debe determinar con base en las pruebas recaudadas dentro del expediente, si la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, cumplió con su obligación de hacer la inspección anual de la tolva doble, involucrada en el accidente ocurrido el día 30 de julio de 2017, lo cual haremos en los siguientes términos:

Se puede observar con claridad a folio 30, la constancia de certificación en trámite de los equipos que prestan su servicio en la Sociedad Portuaria regional de Buenaventura, entre ellos la tolva doble de fabricación nacional modelo 2009 con capacidad de 70 M3, identificada como la No. 1, lo cual, nos permite establecer que la tolva doble o mega tolva, es la misma que allí se relaciona, equipo para el cual se encontraba su certificado de inspección en trámite, quiere decir, que NO contaba con su certificado de inspección vigente para el momento de

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

los hechos aquí investigados, el cual es el documento idóneo que hubiera permitido tener la certeza de sus buenas condiciones de operación.

En este orden de ideas se tiene que al realizar la visita de inspección el 31 de julio y 01 de agosto de 2017, al solicitar documentos de la tolva se aportó por parte de la S.P.R. BUN un "certificado de conformidad en trámite", en el que se informa que el día 04 de agosto de 2017 se estaría expidiendo los certificados, posteriormente mediante periodo probatorio Res. 44073 del 17 de octubre de 2018, este Despacho solicitó a la S.P.R.BUN allegar copia de la hoja de vida de la tolva involucrada en el accidente, en respuesta la investigada mediante radicado No. 20185604349402 del 04 de diciembre de 2018 en la cual solo allegó 13 ordenes de trabajo, manual de operación y mantenimiento de "Tolva Samoet 1" y copia del contrato No. 1520 del 27 de enero de 2010 de construcción de la Tolva; de acuerdo a lo anterior se encuentra que pese a transcurrir más de 2 años de la fecha del accidente, y de otorgar las oportunidades procesales que consagra la ley para presentar pruebas, la S.P.R.BUN NO allegó el certificado de inspección vigente de la tolva doble y por consiguiente nos permite concluir que no se realizó la inspección anual, tal como lo dispone su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SPRBUN, incumpliendo de esta forma sus obligaciones.

Ahora bien, mediante escrito de descargos radicado No. 20185603448352 de fecha 09 de mayo de 2018, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, entre otras cosas manifestó lo siguiente:

"(...) Ahora bien, con respecto al cuidado, mantenimiento e inspección de la tolva, debo señalar que ésta se encontraba en condiciones normales de funcionamiento y operatividad, lo cual se puede constatar en la ficha preoperativa de la tolva de fecha 27 de junio de 2017 elaborada por la SPRBUN previamente hacer usada en la operación portuaria mencionada, el cual adjunto.

En el mismo sentido, la tolva y otros equipos portuarios se encontraban en proceso de certificación de conformidad tal como consta en oficio N° ISYPS LTDA 2&07/2017 — 001455 -BUN de la firma certificadora International Surveyors & Port Services Ltda., el cual adjunto.

Está claro que la tolva se realizó el mantenimiento previo a la operación portuaria y se encontraba en trámite de inspección y certificación. (...)" Subrayado fuera del texto original.

También en el escrito de alegatos de conclusión radicado No. 20195605239842 de fecha 15 de marzo de 2019, la SPRBUN., expresó lo siguiente:

"(...) Con relación al mencionado cargo número iii, se logró probar dentro de la investigación administrativa que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se encontraba en proceso de realizar su inspección anual al equipo involucrado en el accidente del 30 de julio de 2017, pues se encontraba en proceso de certificación de conformidad, tal como consta en el oficio No. ISYPS LTDA 25-07/2017 - 001455 - BUN.

En conclusión, con base en todos los argumentos presentados y las pruebas aportadas, se encuentran demostrados los elementos legales necesarios para declarar que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura cumplió a cabalidad todas las disposiciones mencionadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, incluyendo la obligación de mantener la tolva en óptimas condiciones de operación y seguridad, ejerciendo así su deber de cuidado, mantenimiento e inspección rutinaria respecto de la tolva previamente identificada(...)" Subrayado nuestro.

De acuerdo a lo expuesto en los escritos de descargos y alegatos, presentados en términos por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, esta Delegatura se permite precisar a la sociedad investigada que de acuerdo a lo establecido en el numeral 9.7 del capítulo 3 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la SPRBUN, en concordancia con el artículo 3 de la ley 1ª de 1991, la obligación de inspeccionar los equipos portuarios que operan y prestan sus servicios en la terminal portuaria de servicio público que administran, está en cabeza de sus propietarios y es la Sociedad Portuaria la encargada de velar por el cumplimiento de este requisito esencial para la seguridad de las operaciones, lo cual debe ser cumplido en estricto orden.

Esta inspección anual, tiene como objetivo principal la expedición de un certificado de inspección a cada equipo, el cual determina las condiciones de operatividad y seguridad para quienes realizan cada operación, razón por la cual, el hecho de contar con la constancia de certificación en trámite, no es eximente de responsabilidad para la

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Sociedad Portuaria, respecto de tener su certificado y está claro que esa constancia de trámite en ningún caso reemplaza el mencionado certificado.

Además de los cargos anteriormente analizados, considera pertinente este Despacho traer a colación otros incumplimientos evidenciados en la operación realizada el día 30 de julio de 2018, que si bien no le fueron imputados, permiten hacer un análisis en conjunto con otras obligaciones que tiene a cargo de la S.P.R. BUN y sobre las cuales también se evidencia la falta de diligencia por parte de dicha terminal portuaria en la operación realizada el día del accidente, a saber:

Que de acuerdo a las pruebas presentadas por la S.P.R. BUN, mediante radicado No. 20185603448352 del 9 de mayo de 2018, se encuentra el certificado No. GER I. S. P. S 45689-BUN / 30-07/ 2.017, en el cual se indica que el señor WILLIAM RIVAS Gerente General de la empresa Marco Portuario, manifestó que no se tenía la información sobre la capacidad máxima de carga (peso) de la tolva, y que la operación de los equipos utilizados era responsabilidad de la Sociedad Portuaria, al respecto, se encuentra que el propietario de la tolva doble, es decir la S.P.R. BUN, es responsable de las operaciones en el puerto y por lo tanto su actuar fue negligente al momento de realizarse la operación de descarga de sal a granel realizada el día 30 de julio de 2017 en la S.P.R.BUN.

Así mismo se observa la falta de previsión por parte de la S.P.R.BUN, toda vez, que los factores de riesgo potenciales dentro de una operación, son de obligatorio cumplimiento preverlos por parte de los administradores del terminal portuario y así está consignado en su Análisis de Tarea Segura de Descargue de Gráneles con cuchara, el cual se encuentra anexo al Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial en el numeral 7 del Título IX, el cual no se efectuó en debida forma y de haberse cumplido en estricto orden, pudo evitarse el siniestro ocurrido con la tolva doble y su desenlace fatal.

Para explicar al detalle lo anteriormente señalado, es pertinente revisar el Análisis de Tarea Segura (ATS) visto a folios 114 al 118 frente al cual se observa en el numeral 11.1.2. el procedimiento operativo para el descargue de gráneles con cucharas, en el cual está previsto como accidente especial el aplastamiento, estableciendo que durante la operación de vaciado del producto los conductores de los camiones y braceros deben permanecer por fuera del vehículo, lo cual se observa en la imagen a continuación:

Pasos básicos de la tarea	Factores de Riesgo Potenciales o existentes	Medidas preventivas o correctivas recomendadas
11. Vaciar producto de la Mega Tolva a los vehículos ubicados bajo la tolva y recoger producto derramado en el aproche.	<p>11.1. Manipulación del sistema de apertura de la boquilla de la tolva</p> <p>11.2. Presencia de material particulado en el ambiente (afección respiratoria, lesión ocular)</p> <p>11.3. Manipulación de implementos de trabajo y herramientas manuales (Golpeado contra; lesiones en manos).</p> <p>11.4. Tránsito de gran número de vehículos bajo las tolvas (colisión, volcamiento, atropellamiento).</p> <p>11.5. Ruido producido por los vehículos (pérdida de la capacidad auditiva).</p>	<p>11.1.1. Abrir y cerrar la boquilla de la tolva para el llenado del vehículo.</p> <p>11.1.2. Durante el vaciado del producto los conductores de los camiones y braceros deben permanecer por fuera del vehículo.</p> <p>11.1.3. Informar al conductor del vehículo que mueva el vehículo según se vaya realizando el llenado y una vez haya finalizado.</p> <p>11.2.1. Uso de protección respiratoria acorde al producto descargado, así como la protección visual requerida</p> <p>11.3.1. Usar elementos de protección visual y para manos (guantes de cuero).</p> <p>11.4.1. Asignar un trabajador específicamente para que regule el ingreso y salida de los vehículos que son cargados bajo la tolva</p> <p>11.4.2. Verificación permanente de Auxiliares de tráfico por la zona donde se realiza la operación</p> <p>11.5.1. Usar protección auditiva permanentemente</p>

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Ahora bien, respecto de la valoración probatoria, llevada a cabo en la presente investigación administrativa, la cual permite establecer la responsabilidad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, es pertinente indicar que se atendieron criterios de lógica y la experiencia, respecto de lo cual la Corte Constitucional en sentencia C- 202 de 2005, M.P., Jaime Araujo Rentería, se ha pronunciado en el siguiente sentido:

"Por regla general cada parte tiene la carga de probar sus afirmaciones, con las excepciones establecidas en la ley. Así se aplica desde el Derecho Romano, conforme a los aforismos "onus probandi incumbit actori", o sea que al demandante le incumbe el deber de probar los hechos en que funda su acción, y "reus in excipiendo fit actor", es decir que el demandado cuando excepciona o se defiende se convierte en demandante para el efecto de tener que probar los hechos en que funda su defensa.

En el ordenamiento colombiano esta regla está consagrada en el campo del Derecho Privado en los Arts. 1757 del Código Civil, en virtud del cual "incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquellas o ésta", y 177 del Código de Procedimiento Civil, según el cual "incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen".

En relación con la función de la prueba, uno de los grandes inspiradores del Derecho Procesal Civil, expresó:

"Probar indica una actividad del espíritu dirigida a la verificación de un juicio. Lo que se prueba es una afirmación; cuando se habla de probar un hecho, ocurre así por el acostumbrado cambio entre la afirmación y el hecho afirmado. Como los medios para la verificación son las razones, esta actividad se resuelve en la aportación de razones.

"Prueba, como sustantivo de probar, es, pues, el procedimiento dirigido a tal verificación. Pero las razones no pueden estar montadas en el aire; en efecto, el raciocinio no actúa sino partiendo de un dato sensible, que constituye el fundamento de la razón. En lenguaje figurado, también estos fundamentos se llaman pruebas; en este segundo significado, prueba no es un procedimiento, sino un quid sensible en cuanto sirve para fundamentar una razón".

De acuerdo con la doctrina jurídica procesal, en materia de apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza, o ausencia de ésta, de las afirmaciones de las partes en el proceso, existen tres (3) sistemas, que son:

i) El sistema de íntima convicción o de conciencia o de libre convicción, en el cual se exige únicamente una certeza moral en el juzgador y no se requiere una motivación de su decisión, es decir, no se requiere la expresión de las razones de ésta. Es el sistema que se aplica en la institución de los llamados jurados de conciencia o jueces de hecho en los procesos penales en algunos ordenamientos jurídicos.

ii) El sistema de la tarifa legal o prueba tasada, en el cual la ley establece específicamente el valor de las pruebas y el juzgador simplemente aplica lo dispuesto en ella, en ejercicio de una función que puede considerarse mecánica, de suerte que aquel casi no necesita razonar para ese efecto porque el legislador ya lo ha hecho por él.

Este sistema requiere una motivación, que lógicamente consiste en la demostración de que el valor asignado por el juzgador a las pruebas guarda total conformidad con la voluntad del legislador.

iii) El sistema de la sana crítica o persuasión racional, en el cual el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia.

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas.

El último de los sistemas mencionados es el consagrado en los códigos modernos de procedimiento, en las varias ramas del Derecho, entre ellos el Código de Procedimiento Civil colombiano vigente, que dispone en su Art. 187:

"Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

"El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba".

Acerca de las características de este sistema la Corte Constitucional ha señalado:

"De conformidad con lo establecido en el artículo 187 del Código de Procedimiento Civil, las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos, debiendo el juez exponer razonadamente el mérito que le asigne a cada una de ellas.

"Es decir, que dicha norma consagra, como sistema de valoración de la prueba en materia civil, el de la sana crítica:

"Ese concepto configura una categoría intermedia entre la prueba legal y la libre convicción. Sin la excesiva rigidez de la primera y sin la excesiva incertidumbre de la última, configura una feliz fórmula, elogiada alguna vez por la doctrina, de regular la actividad intelectual del juez frente a la prueba.

"Las reglas de la sana crítica son, ante todo, las reglas del correcto entendimiento humano. En ellas interfieren las reglas de la lógica, con las reglas de la experiencia del juez. Unas y otras contribuyen de igual manera a que el magistrado pueda analizar la prueba (ya sea de testigos, peritos, de inspección judicial, de confesión en los casos en que no es lisa y llana) con arreglo a la sana razón y a un conocimiento experimental de las cosas.

"El juez que debe decidir con arreglo a la sana crítica, no es libre de razonar a voluntad, discrecionalmente, arbitrariamente. Esta manera de actuar no sería sana crítica, sino libre convicción. La sana crítica es la unión de la lógica y de la experiencia, sin excesivas abstracciones de orden intelectual, pero también sin olvidar esos preceptos que los filósofos llaman de higiene mental, tendientes a asegurar el más certero y eficaz razonamiento".⁴

Con base en todo lo anterior y teniendo en cuenta el material probatorio obrante en el expediente, este Despacho puede concluir, que la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, incumplió su obligación de realizar la inspección anual, por lo tanto la tolva doble no contaba con las condiciones adecuadas de operación el día 30 de julio de 2017, día en que sucedió el siniestro en el que la referida tolva se desplomó, causando aplastamiento y muerte al señor Gabriel Taborda y lesiones de consideración a 05 personas más, incumpliendo de esta manera con la normatividad portuaria contenida en el numeral 9.7 del capítulo 3 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la S.P.R.BUN, aprobado mediante la Resolución No. 1107 del 10 de marzo de 2003 del Ministerio de Transporte.

Finalmente este Despacho debe advertir a la S.P.R.BUN que NO es posible bajo ninguna circunstancia, utilizar ningún equipo involucrado en las operaciones portuarias, sin que al mismo se le haya hecho la respectiva inspección y expedido su certificación de conformidad por una empresa acreditada para realizar la mencionada inspección.

Así mismo conforme lo establece el numeral 9.7 del capítulo 3 del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, aprobado mediante la Resolución No. 1107 del 10 de marzo de 2003 que señala "(...) Los equipos que operan dentro de las instalaciones portuarias, deben ser inspeccionados por cuenta de su propietario, por lo menos una vez al año o cuando lo disponga la Superintendencia de Puertos y Transporte, o la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., de oficio o a solicitud de usuarios, con el fin de establecer si se encuentra en condiciones óptimas de operación y seguridad (...)" subrayado fuera del texto, esta Delegada solicitará a la S.P.R.BUN la verificación de las condiciones de operación y la certificación de inspección anual de todos los equipos utilizados para la prestación de servicios portuarios en esta terminal, con el fin de corroborar que los mismos se encuentren en perfecto estado y garanticen la seguridad de los usuarios del puerto y la eficiencia en las operaciones del mismo.

⁴ Corte Constitucional, Sentencia C- 202 de 2005, M.P., Jaime Araujo Rentería

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

CONCLUSIÓN

A partir del análisis que antecede y con base en el material probatorio obrante en esta investigación administrativa, este Despacho concluye que la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN", identificada con Nit. 800215775-5, desconoció e infringió las disposiciones normativas contenidas en el numeral 3 del artículo 7 de la Resolución No. 071 de 1997, los literales b y d del capítulo 16, el literal c del capítulo 16.2 de su Reglamento de Higiene, seguridad Industrial y Medio Ambiente el cual hace parte de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y el numeral 9.7 del capítulo tercero de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, aprobado mediante la Resolución No. 1107 del 10 de marzo de 2003 del Ministerio de Transporte, en concordancia con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, el cual le otorgaba competencias al Superintendente General de Puertos, para definir las condiciones técnicas de operación de los puertos y el artículo 27 numeral 27.10 ibídem, que establece las facultades otorgadas a esta Superintendencia, para asumir de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones al reglamento de condiciones técnicas de operación, situación que se evidenció en la presente investigación administrativa.

En virtud de todo lo expuesto, y de acuerdo a la anterior conclusión, este despacho procede a sancionar a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN", identificada con Nit. 800215775-5, pues a todas luces es claro que incumplió con las obligaciones de tener en buenas condiciones de operación, haber realizado la inspección general antes de iniciar la operación, tener en perfecto estado y de realizar la inspección anual, a la tolva doble usada el día 30 de julio de 2017, en el servicio 2 de la motonave Norway Pearl, que descargaba sal a granel con la grúa móvil No. 3, en el muelle 8, de la SPRBUN, operación en la que perdió la vida el señor Gabriel Taborda y sufrieron lesiones de consideración los señores Arnulfo Vergara, Karen Arboleda, Luciano Banguera, Manuel Hinestroza y José Valencia, a causa del desplome de dicha Tolva.

Respecto de la finalidad, proporcionalidad y legalidad de la sanción administrativa la Corte Contitucional se ha pronunciado en los siguientes términos:

"(...) Hoy en día, la doctrina ius publicista reconoce claramente que la potestad sancionadora forma parte de las competencias de gestión que se atribuyen a la Administración, puesto que si un órgano tienen la facultad jurídica para imponer una obligación o regular una conducta con miras a lograr la realización del interés general, el incumplimiento de ese mandato implica que el órgano que lo impuso tenga atribuciones sancionatorias. Esta justificación de la potestad sancionadora de la Administración, parece haber sido acogida por la jurisprudencia constitucional, como puede apreciarse en el siguiente aparte de la Sentencia C- 214 de 1994:

"Así, se ha expresado, en forma reiterada, que i) la potestad sancionadora como potestad propia de la administración es necesaria para el adecuado cumplimiento de sus funciones y la realización de sus fines⁵, pues ii) permite realizar los valores del orden jurídico institucional, mediante la asignación de competencias a la administración que la habilitan para imponer a sus propios funcionarios y a los particulares el acatamiento, inclusive por medios punitivos, de una disciplina cuya observancia propende indudablemente a la realización de sus cometidos⁶ y iii) constituye un complemento de la potestad de mando, pues contribuye a asegurar el cumplimiento de las decisiones administrativas"⁷.

Resulta claro entonces que la finalidad de la potestad sancionadora de la administración consiste en permitirle el adecuado logro de sus fines, mediante la asignación de competencias para sancionar el incumplimiento de sus decisiones.

(...)

En cuanto al principio de proporcionalidad en materia sancionatoria administrativa, éste exige que tanto la falta descrita como la sanción correspondiente a la misma resulten adecuadas a los fines de la norma, esto es, a la realización de los principios que gobiernan la función pública. Respecto de la sanción administrativa, la

⁵ CORTE CONSTITUCIONAL Sentencia C-597 de 1996, M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁶ Ibidem.

⁷ CORTE CONSTITUCIONAL Sentencia C-214 de 1994, M.P. Antonio Barrera Carbonell.

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

proporcionalidad implica también que ella no resulte excesiva en rigidez frente a la gravedad de la conducta, ni tampoco carente de importancia frente a esa misma gravedad.⁸ (...) "subrayado fuera del texto.

Por lo anterior y de acuerdo a lo expresado por la Corte Constitucional se procede a explicar los criterios de graduación que se tendrán en cuenta para dosificar la sanción a imponer.

GRADUACIÓN DE LA SANCIÓN

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, por medio de la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas, se graduarán atendiendo a los siguientes criterios aplicables:

Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.

La SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, al incumplir con las siguientes obligaciones:

- Tener en buenas condiciones de operación la tolva doble.
- Realizar la inspección general antes de iniciar la operación.
- Tener en perfecto estado la tolva doble.
- Realizar la inspección anual a la tolva doble.

Respecto de la tolva doble usada el día 30 de julio de 2017, en el servicio 2 de la motonave Norway Pearl que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8, de haberse dado cumplimiento a las obligaciones anteriormente señaladas, pudo haberse evitado el accidente, en el que perdió la vida el señor Gabriel Taborda, quien falleció a causa del siniestro, así mismo se hubieran podido evitar las lesiones de consideración causadas a los señores Amulfo Vergara, Karen Arboleda, Luciano Banguera, Manuel Hinestroza y José Valencia; frente a lo cual es pertinente tener en cuenta el daño a los bienes jurídicos tutelados como lo son la vida, la integridad personal y la seguridad de quienes sufrieron lesiones.

De igual manera, la omisión de estas disposiciones legales, produjeron un daño a la carga y por consiguiente al dueño de la misma, viéndose afectado también el transportador, toda vez, que el tracto camión que estaba siendo cargado sufrió daños por el aplastamiento de la tolva.

De acuerdo a lo anterior, se considera que la afectación a los bienes jurídicos tutelados fue de un tipo grave, toda vez que las consecuencias de las infracciones descritas produjeron los daños anteriormente señalados, principalmente la pérdida de una vida, y además una afectación de la prestación de servicios portuarios en la terminal de servicio público administrada por la S.P.R.BUN, toda vez, que como consecuencia del mal estado de las tolvas en general esta Delegada se vio en la necesidad de ordenar la suspensión de la operación de las mismas hasta tanto fueran revisadas.

Beneficio económico obtenido por el infractor para sí.

La SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, obtuvo un beneficio económico, derivado de la prestación del servicio de la tolva doble, aun cuando la misma no se encontraba en buenas condiciones de operación y sin contar con su certificación vigente, lo que a su vez, generó una vulneración a los principios de seguridad e integridad de los operarios que participaron en la operación de descargue de graneles en el puerto administrado por la S.P.R.BUN.

⁸ CORTE CONSTITUCIONAL Sentencia C-125/03, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes.

La SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, al no cumplir con las siguientes obligaciones:

- Tener en buenas condiciones de operación la tolva doble.
- Realizar la inspección general antes de iniciar la operación.
- Tener en perfecto estado la tolva doble.
- Realizar la inspección anual a la tolva doble.

Respecto de la tolva doble usada el día 30 de julio de 2017, en el servicio 2 de la motonave Norway Pearl que descargaba sal con la grúa móvil No. 3 en el muelle 8, no fue diligente al permitir la operación de dicha tolva sin garantizar sus buenas condiciones de seguridad, sin el certificado de inspección anual, sin tener en perfecto estado la tolva doble y sin realizar la inspección general antes de iniciar la operación, situación esta que de haberse realizado hubiera podido evitarse el accidente y con ello el fallecimiento del señor Gabriel Taborda.

Con lo anterior a todas luces es clara la inobservancia de la S.P.R. BUN a sus deberes, toda vez, que de haberse cumplido a cabalidad se pudo haber evitado el accidente y la consecuente suspensión de las actividades portuarias de descarga de gráneles.

SANCIONES A IMPONER

En consecuencia de lo anterior, se debe sancionar a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, de acuerdo con el régimen sancionatorio preceptuado en el artículo 41 de la Ley 1 de 1991, por ser esta la norma especial en materia portuaria, disposición que establece lo siguiente:

"ARTICULO 41°. Sanciones. Las infracciones a la presente ley podrán sancionarse con multas, con la suspensión temporal del derecho a realizar actividades en los puertos, con la intervención de un puerto o con la caducidad de las concesiones, licencias o autorizaciones del infractor.

Podrán imponerse multas hasta por el equivalente de 35 días de ingresos brutos del infractor calculados con base en sus ingresos del mes anterior a aquel en el cual se impone la multa. El monto de la multa se graduará atendiendo al impacto de la infracción sobre la buena marcha de los puertos y de las instituciones portuarias, y al hecho de si se trata o no de una reincidencia. Si el infractor no proporcionare información suficiente para determinar el monto, se le aplicarán las otras sanciones que aquí se prevén."

Por lo tanto, la Superintendencia Delegada de Puertos considera procedente imponer a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, sanción de multa, según lo establecido en el artículo 41 de la Ley 1 de 1991.

De acuerdo a lo anterior, este Despacho mediante oficio No. 20196200110641 de fecha 29 de abril de 2019, le solicitó a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., el certificado de ingresos brutos del mes de abril de 2019, en ejercicio de su actividad portuaria con el objetivo de calcular la multa a imponer.

Que la referida Sociedad Portuaria allegó a esta Delegada, certificado de ingresos brutos operacionales suscrito por su Representante Legal y Contador, estableciendo que los ingresos brutos operacionales de la actividad portuaria generada durante el mes de abril de 2019 consistieron en la suma de TREINTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y DOS MILLONES OCHOCIENTOS ONCE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$ 33.872.811.675).

Que conforme a lo anterior se impone a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., identificada con NIT. 800215775-5, una multa correspondiente a TRES (03) días de sus ingresos brutos calculados con base

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

del mes anterior a aquel en el cual se impone esta multa, equivalente a la suma de TRES MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y UN MIL CIENTO SESENTA Y SIETE PESOS M/CTE (\$ 3.387.281.167).

Es pertinente indicar que la multa impuesta a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., equivale al 8.571% de la multa máxima imponible, lo que se estima proporcional a la falta en que incurrió, al impacto de la misma y al riesgo que tal conducta conlleva.

Que en mérito de lo expuesto este Despacho,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar responsable a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, por encontrarse probadas las infracciones a lo establecido en el numeral 3 del artículo 7 de la Resolución 071 de 1997, los literales b y d del capítulo 16, el literal c del capítulo 16.2 de su Reglamento de Higiene, seguridad Industrial y Medio Ambiente el cual hace parte de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación y el numeral 9.7 del capítulo tercero de su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, aprobado mediante la Resolución No. 1107 del 10 de marzo de 2003 del Ministerio de Transporte, en concordancia con lo establecido en el artículo 3 y 27 numeral 27.10 de la Ley 1 de 1991.

ARTÍCULO SEGUNDO: Sancionar a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, con multa correspondiente a TRES (03) días de sus ingresos brutos calculados con base del mes anterior a aquel en el cual se impone esta multa, equivalente a la suma de TRES MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y UN MIL CIENTO SESENTA Y SIETE PESOS M/CTE(\$ 3.387.281.167), de conformidad con la parte motiva de la presente resolución.

PARÁGRAFO PRIMERO: La multa impuesta en la presente Resolución, deberá ser pagada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, contados a partir de la ejecutoria de la presente decisión en la cuenta corriente para cheque No.223-03504-9 o para dinero en efectivo en la cuenta corriente No.223-03506-4 de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE CONTRIBUCIONES-MULTAS ADMINISTRATIVAS del Banco de Occidente.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Efectuado el pago de la multa, la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, deberá allegar a esta entidad vía fax: 3526700 extensión 254 o 221 o al correo electrónico: ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co o por correo certificado o a través de cualquier otro medio idóneo; copia legible del recibo de consignación indicando expresamente el número de resolución de fallo.

PARÁGRAFO TERCERO: Vencido el plazo de acreditación del pago sin que éste se haya demostrado, se procederá a su cobro persuasivo y/o coactivo por parte del Grupo de Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Puertos y Transporte, teniendo en cuenta que la presente Resolución presta mérito ejecutivo de acuerdo a lo consagrado en el artículo 99 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO TERCERO: Notificar el contenido de la presente Resolución al Representante Legal o quien haga sus veces de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN.", identificada con Nit. 800215775-5, en su domicilio principal en la siguiente dirección: AV. PORTUARIA EDIF. ADMON, en el distrito de Buenaventura, Departamento del Valle Del Cauca y en el correo electrónico: gerencia@sprbun.com; En cumplimiento de los artículos 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, información esta que deberá ser corroborada por el Grupo de Notificaciones de la Secretaría General.

RESOLUCIÓN No. 1978 del 23 MAY 2019

Por la cual se decide la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15035 del 02 de abril de 2018, en contra de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN" identificada con Nit. 800215775-5.

PARÁGRAFO: En caso de que se surta la notificación por aviso prevista en el artículo 69 del Código en mención remitase a este Despacho el presente acto administrativo por conducto del Grupo de Notificaciones de la Secretaría General, remitase copia del proceso de la comunicación junto con la prueba de la entrega y recibido.

ARTÍCULO CUARTO: Contra la presente Resolución procede el recurso de reposición ante el Superintendente Delegado de Puertos y el de apelación ante la Superintendente de Transporte, de los cuales el investigado podrá hacer uso por escrito durante la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según los artículos 74 y 76 de la Ley 1437 de 2011.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C.,

1978 23 MAY 2019

El Superintendente Delegado De Puertos

Alvaro Ceballos Suárez

Notificar

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., "S.P.R.BUN."
Representante Legal o quien haga sus veces
Correo electrónico: gerencia@sprbun.com
Dirección: AV. PORTUARIA EDIF ADMON.
Buenaventura – Valle del Cauca.

Proyectó: José Luis Alba – Abogado Contratista – Delegada de Puertos
Revisó: Gustavo Guzmán Ruiz – Abogado Contratista – Delegada de Puertos
Aprobó: Jenny Alexandra Hernández – Profesional Universitario – Delegada de Puertos
Ruta: y:\jose luis\2019\investigaciones administrativas\proyectos\decisiones\sanciones\toiva s.p.r.bun.docx

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

ASUNTO:	Proceso:	VERBAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL
	Radicado:	761093103003 2022-00046-00
	Demandante:	RUBEN DARIO JARAMILLO MOSQUERA
	Demandado:	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA Y OTROS

PAULA MARCELA MORENO MOYA, mayor de edad, vecina de Bogotá, identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.051.695 de Bogotá D.C., en mi calidad de representante legal de **AXA COLPATRIA SEGUROS S.A** legalmente constituida, domiciliada en Bogotá, sometida al control y vigilancia permanente de la Superintendencia Financiera, tal como consta en el certificado anexo, manifiesto que confiero poder especial amplio y suficiente al **Dr. GUSTAVO ALBERTO HERRERA AVILA**, mayor de edad, domiciliado en Cali, identificado con la cédula de ciudadanía No. 19.395.114 de Bogotá, abogado portador de la tarjeta profesional No. 39.116 del Consejo Superior de la Judicatura, correo notificaciones@gha.com.co para notificarse del auto admisorio de la demanda y/o del llamamiento en garantía, contestar la demanda y/o llamamiento en garantía, recibir, conciliar, transigir, desistir, sustituir y reasumir este poder y en general representar a la precitada compañía en el proceso citado en la referencia.

Sírvase reconocerle personería en los términos de ley.

Atentamente,



PAULA MARCELA MORENO MOYA
C.C. No. 52.051.695 de Bogotá

Aceptamos:

GUSTAVO ALBERTO HERRERA AVILA
C.C. No. 19.395.114 de Bogotá
T.P. No.39.116 del C.S.J

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 2820213693467194

Generado el 19 de julio de 2022 a las 14:52:17

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

EL SECRETARIO GENERAL

En ejercicio de las facultades y, en especial, de la prevista en el artículo 11.2.1.4.59 numeral 10 del decreto 2555 de 2010, modificado por el artículo 3 del decreto 1848 de 2016.

CERTIFICA

RAZÓN SOCIAL: AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. EN ADELANTE LA "SOCIEDAD"

NIT: 860002184-6

NATURALEZA JURÍDICA: Sociedad Comercial Anónima De Carácter Privado. Entidad sometida al control y vigilancia por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia.

CONSTITUCIÓN Y REFORMAS: Escritura Pública No 120 del 30 de enero de 1959 de la Notaría 9 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Bajo la denominación de COMPANIA DE SEGUROS PATRIA S.A.

Escritura Pública No 1648 del 14 de junio de 1976 de la Notaría 8 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Cambió su razón social por COLPATRIA COMPAÑÍA DE SEGUROS PATRIA S.A.

Escritura Pública No 1860 del 30 de mayo de 1991 de la Notaría 32 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Cambió su razón social por SEGUROS COLPATRIA S.A.

Escritura Pública No 4195 del 19 de diciembre de 1997 de la Notaría 32 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). Acto de escisión de la sociedad SEGUROS COLPATRIA S.A., la cual sin disolverse, segrega en bloque una parte de su patrimonio con destino a la creación de la sociedad denominada "PROMOTORA COLPATRIA S.A."

Resolución S.F.C. No 1090 del 29 de junio de 2007 la Superintendencia Financiera aprueba la escisión de Seguros Colpatría S.A. "Acciones y valores Nuevo Milenio S.A.", sociedad beneficiaria de dicha operación y que se crea como consecuencia de la misma, ingresará como accionista de Capitalizadora Colpatría S.A. y Seguros de Vida Colpatría S.A. en un porcentaje inferior, en ambos casos al 10%

Resolución S.F.C. No 1380 del 23 de julio de 2013 la Superintendencia Financiera autoriza la escisión de Seguros Colpatría S.A. de conformidad con la solicitud presentada. Como consecuencia de la escisión las sociedades beneficiarias no se encuentran sujetas a la vigilancia de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Escritura Pública No 1461 del 07 de mayo de 2014 de la Notaría 6 de BOGOTÁ D.C. (COLOMBIA). , modifica su razón social de SEGUROS COLPATRIA S.A. por el de AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. en adelante la "Sociedad"

AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO: Resolución S.B. 61 del 24 de abril de 1959

REPRESENTACIÓN LEGAL: PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTES. La Sociedad tendrá un presidente con un (1) suplente, quién reemplazará al presidente en caso de falta temporal o absoluta, designados por la junta directiva para períodos de dos (2) años. De conformidad con el Artículo Septuagésimo Séptimo.- durante el tiempo en el cual la Sociedad tenga un presidente adjunto, el presidente adjunto se desempeñará como suplente del presidente de la Sociedad, y reemplazará al presidente en caso de falta temporal o absoluta. Los vicepresidentes de la Sociedad cumplirán las funciones y tendrán las atribuciones propias de su respectiva área administrativa, en armonía con las que de manera específica les encomiende el presidente de la

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 2820213693467194

Generado el 19 de julio de 2022 a las 14:52:17

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

Sociedad. REPRESENTACIÓN LEGAL. La representación legal será ejercida en forma simultánea e individual por el presidente de la Sociedad y sus suplentes y por las personas designadas por la junta directiva y removibles en cualquier tiempo. La junta directiva podrá conferir a esas personas la representación legal de la Sociedad en forma general, o limitada a ciertos asuntos o materias específicas. FUNCIONES DEL PRESIDENTE. Al presidente de la Sociedad o a quien lo reemplace temporalmente, corresponden privativamente las siguientes funciones: (a) Usar la razón o firma social. (b) Representar legalmente a la Sociedad judicial o extrajudicialmente y ante cualquier tercero o Entidad Gubernamental. (c) Suscribir los documentos públicos o privados necesarios para instrumentalizar los actos o contratos que, dentro del objeto social, celebre la Sociedad. (d) Ejecutar y hacer ejecutar los decretos de la asamblea general de accionistas y las decisiones de la junta directiva y de los comités de ésta, lo mismo que todas las operaciones en que la Sociedad haya acordado ocuparse, desarrollando su actividad conforme a los estatutos. (e) Nombrar y remover libremente a los empleados de la Sociedad, salvo aquellos cuya designación corresponda a la asamblea general de accionistas o a la junta directiva. (f) Señalar las atribuciones de los gerentes de las sucursales de la Sociedad y modificarlas cada vez que lo estime conveniente. (g) Presentar anualmente a la junta directiva con no menos de veinte (20) días calendario de anticipación a la convocatoria a la reunión ordinaria de la asamblea general de accionistas, los estados financieros de fin de ejercicio, acompañados de un proyecto de distribución de utilidades repartibles o cancelación de pérdidas y el informe de gestión previsto en la ley. (h) Suspender a los empleados nombrados por la junta directiva cuando falten al cumplimiento de sus deberes, nombrar interinamente sus reemplazos si es necesario y dar cuenta de todo ello a dicha junta en su próxima reunión para que resuelva en definitiva. (i) Convocar a la junta directiva a sesiones extraordinarias y mantenerla detalladamente informada de los negocios sociales. (j) Autorizar con su firma los títulos o certificados de acciones. (k) Decidir sobre las acciones judiciales que deban intentarse, o la defensas que deban oponerse a las que se promuevan contra la Sociedad, desistir de unas y otras, someter las diferencias de la Sociedad con terceros a la decisión de árbitros o de amigables componedores y transigir sobre dichas diferencias. (l) Cumplir los deberes que la ley le imponga y desempeñar las demás funciones que le encomiende la asamblea general de accionistas o la junta directiva y todas aquellas otras que naturalmente le correspondan en su carácter de Primer Director Ejecutivo de la Sociedad. (m) Notificar a la junta directiva de cualquier adquisición que supere COP\$9.600.000.000. FUNCIONES DE LOS REPRESENTANTES LEGALES. Los representantes legales de la Sociedad, distintos del presidente de ésta, ejercerán las siguientes funciones. (a) Usar la razón o firma social. (b) Representar legalmente a la Sociedad judicial o extrajudicialmente. (c) Designar apoderados que representen a la Sociedad en procesos judiciales o fuera de ellos. (d) Suscribir los documentos públicos o privados necesarios para recoger los actos o contratos que, dentro del objeto social, celebre la Sociedad. (e) Ejercer la representación legal de la Sociedad, exclusivamente, en los asuntos específicamente asignados a cada uno de ellos. (Escritura Pública 1014 del 31 de marzo de 2014 Notaria 6 de Bogotá)

Que figuran posesionados y en consecuencia, ejercen la representación legal de la entidad, las siguientes personas:

NOMBRE	IDENTIFICACIÓN	CARGO
Bernardo Rafael Serrano López Fecha de inicio del cargo: 02/06/2016	CE - 486875	Presidente
Lorena Elizabeth Torres Alatorre Fecha de inicio del cargo: 05/11/2020	CE - 1156017	Suplente del Presidente
Myriam Stella Martínez Suancha Fecha de inicio del cargo: 04/07/2018	CC - 51732043	Representante Legal para Asuntos Judiciales
Nancy Stella González Zapata Fecha de inicio del cargo: 19/03/2015	CC - 51841569	Representante Legal para Reclamaciones de Seguros
Olga Victoria Jaramillo Restrepo Fecha de inicio del cargo: 24/11/2016	CC - 52410339	Representante Legal para Asuntos Laborales
Paula Marcela Moreno Moya Fecha de inicio del cargo: 18/09/2014	CC - 52051695	Representante Legal para Asuntos Judiciales y Administrativos o Policivos



SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 2820213693467194

Generado el 19 de julio de 2022 a las 14:52:17

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

NOMBRE	IDENTIFICACIÓN	CARGO
Aranzazu Treceño Puertas Fecha de inicio del cargo: 25/07/2019	CE - 932823	Representante Legal para Asuntos Generales
Karloc Enrique Contreras Buelvas Fecha de inicio del cargo: 30/08/2018	CC - 77157469	Representante Legal en Asuntos Generales (Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 164 del Código de Comercio, con información radicada con el número 2019060831-000 del día 3 de mayo de 2019, que con documento del 26 de marzo de 2019 renunció al cargo de Representante Legal en Asuntos Generales y fue aceptada por la Junta Directiva en Acta 712 del 26 de marzo de 2019. Lo anterior de conformidad con los efectos establecidos por la Sentencia C-621 de julio 29 de 2003 de la Constitucional).
Alexandra Quiroga Velasquez Fecha de inicio del cargo: 10/05/2018	CC - 52057532	Representante Legal para Asuntos Generales
Emmanuel Ramón Huertas Fecha de inicio del cargo: 07/11/2019	CE - 533415	Representante Legal para Asuntos Generales (Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 164 del Código de Comercio, con información radicada con el número 2021142796-000 del día 29 de junio de 2021, que con documento del 26 de mayo de 2021 renunció al cargo de Representante Legal para Asuntos Generales y fue aceptada por la Junta Directiva en Acta 738 del 26 de mayo de 2021. Lo anterior de conformidad con los efectos establecidos por la Sentencia C-621 de julio 29 de 2003 de la Constitucional).
Juan Guillermo Zuloaga Lozada Fecha de inicio del cargo: 16/06/2016	CC - 19391319	Representante Legal en Asuntos Generales
Diana Inés Torres Llerena Fecha de inicio del cargo: 10/05/2018	CC - 51719566	Representante Legal para Asuntos Generales

RAMOS: Resolución S.B. No 5148 del 31 de diciembre de 1991 Automóviles, Aviación, Corriente débil, Cumplimiento, Estabilidad y calidad de la vivienda nueva, Incendio, Lucro cesante, Manejo, Montaje y rotura de maquinaria, Responsabilidad civil, Riesgo de minas y petróleos, Sustracción, Terremoto, Todo riesgo para contratistas, Transporte, Vidrios.

Resolución S.B. No 1947 del 12 de septiembre de 1994 Accidentes personales, Salud, Vida grupo. Con Resolución 1452 del 30 de agosto de 2011 la Superintendencia Financiera revoca la autorización concedida a

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

Certificado Generado con el Pin No: 2820213693467194

Generado el 19 de julio de 2022 a las 14:52:17

**ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA ENTIDAD
HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN**

Seguros Colpatria S.A. para operar el ramo de Seguros de Salud.

Resolución S.B. No 169 del 06 de febrero de 1995 Ramo de seguro de Vida grupo.

Resolución S.B. No 390 del 14 de marzo de 1996 Autorizado para operar el Ramo de seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito.

Oficio No 95022871-9 del 27 de mayo de 1996 Ramo de casco navegación

Resolución S.B. No 723 del 28 de junio de 2002 Autorizado para operar el ramo de Enfermedades de alto costo.

Circular Externa No 052 del 20 de diciembre de 2002 a) El ramo de riesgos de minas y petróleos, se denominará en adelante ramo de minas y petróleo. b) se elimina el ramo denominado SECAL "Seguro de Estabilidad y Calidad de la Vivienda Nueva y Usada".

Resolución S.F.C. No 0239 del 26 de febrero de 2009 se autoriza operar el ramo de desempleo

Oficio No 2020030677 del 12 de marzo de 2020 ,autoriza el ramo de Seguro Agropecuario



**JOSUÉ OSWALDO BERNAL CAVIEDES
SECRETARIO GENERAL**

"De conformidad con el artículo 12 del Decreto 2150 de 1995, la firma mecánica que aparece en este texto tiene plena validez para todos los efectos legales."