

Contestación y Llamamiento en Garantía 76109 3103 003 2022 00046 00

Edgar Benitez Quintero <benitezquinteroabogado@gmail.com>

Mié 7/09/2022 3:25 PM

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

<j03ccbuenaventura@cendoj.ramajudicial.gov.co>;dannasatizabal@gmail.com

<dannasatizabal@gmail.com>;rubenda110@hotmail.com <rubenda110@hotmail.com>;Diana Vanessa

BENJUMEA FLOREZ <notificacionesjudiciales@axacolpatria.co>;Notificaciones Juridico

<notificacionesjuridico@sprbun.com>;corporativo@quimpac.com.co <corporativo@quimpac.com.co>;Jorge

Armando Lasso Duque <jlasso@btlegalgroup.com>;notificacionesjudiciales@suramericana.com.co

<notificacionesjudiciales@suramericana.com.co>

Srs. Juzgado 03 Civil del Circuito de Buenaventura

Dr. Erick Wilmar Herreño Pinzon

Buenas tardes.

Como apoderado judicial de la sociedad demandada Quimpac de Colombia S.A. de conformidad con el poder que se allega, me permito dentro del término legal adjuntar archivo que contiene el escrito de contestación de la demanda (80 Folios Archivo PDF)

Igualmente se adjunta archivo que contiene el escrito mediante el cual se realiza llamamiento en garantía a Seguros Generales Suramericana S.A. (32 Folios Archivo PDF)

De conformidad con el numeral 14 del artículo 78 del Código General del Proceso se remite el correo a los demás sujetos procesales.

Cordialmente,

Edgar Benitez Quintero

T.P 162.496 C. S de la J.

--

Benítez Quintero Abogados

Avenida 2G Norte N° 40-30

57 (2) 4465992 - 316 3012789

Cali - Valle

EDGAR BENITEZ QUINTERO
ABOGADO

Señor

JUEZ TERCERO (03) CIVIL DEL CIRCUITO DE ORALIDAD

Buenaventura - Valle del Cauca

RADICACIÓN: 76109 3103 003 2022 00046 00


REFERENCIA: Demanda Declarativa de Responsabilidad Civil Contractual instaurada por Rubén Darío Jaramillo Mosquera en contra de Quimpac de Colombia S.A. y Otros.

EDGAR BENITEZ QUINTERO, mayor de edad, vecino de Cali, identificado con la cédula de ciudadanía No. 16.789.181 y provisto con la Tarjeta Profesional de Abogado No. 162.496 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como apoderado judicial de la sociedad **QUIMPAC DE COLOMBIA S.A.** me permito dentro del término legal **CONTESTAR LA DEMANDA** presentada por el señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera

I. A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

En el mismo orden en que aparecen planteados los hechos de la demanda, me pronuncio a continuación de manera individual sobre cada uno de ellos, así:

FRENTE AL HECHO 1: Niego el hecho. De acuerdo al certificado de tradición del tractocamión de placas TTG 215 que se allega con la demanda como prueba documental, el aquí demandante señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera no es el propietario, que fue el propietario para la época de los hechos que aquí nos ocupa es otra situación. Debo de manifestar que el aquí demandante fue indemnizado por pérdida total del tractocamión de placas TTG 215 por la suma de \$64.675.000.00.

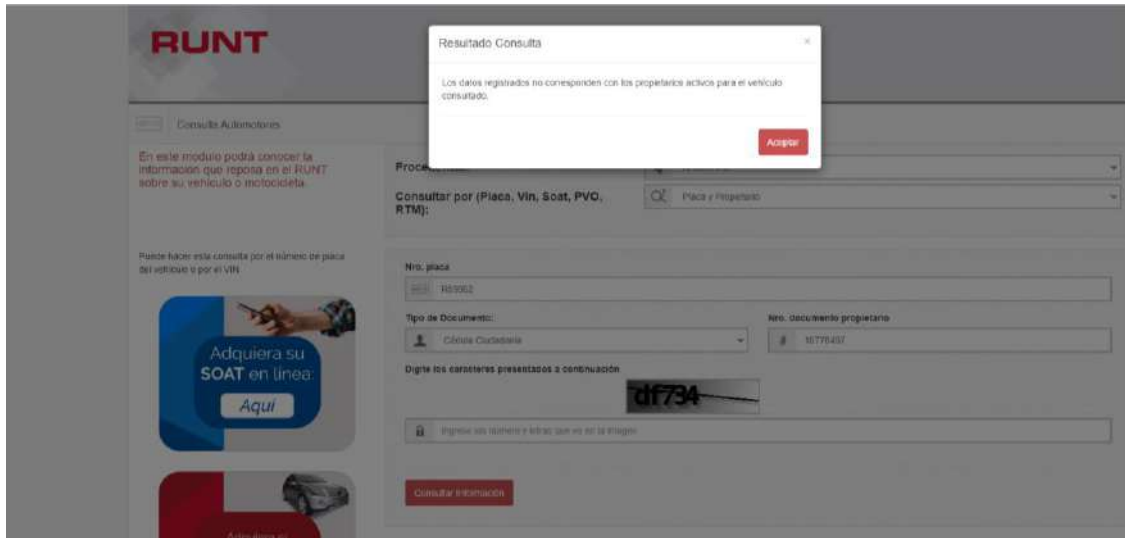

CASO: 98015

RECIBO DE INDEMNIZACION
SINIESTRO AU-249671815

Yo RUBEN DARIO JARAMILLO MOSQUERA, identificado(a) con CC No. 16778497 (asegurado) hago constar por medio del presente documento que recibiré a entera satisfacción de LA PREVISORA S.A. COMPAÑIA DE SEGUROS, la suma de: SESENTA Y CUATRO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL PESOS 00/100 MCTE (\$64,675,000), correspondiente a la siguiente liquidación:

VALOR ASEGURADO	\$	97,700,000.00
(+) ACCESORIOS	\$	-
SUBTOTAL 1	\$	97,700,000.00
(-) DEDUCIBLE 0% MINIMO \$0	\$	-
SUBTOTAL 2	\$	97,700,000.00
(-) PRIMAS PENDIENTES	\$	-
(-) VALOR SALVAMENTO	\$	33,025,000.00
SUBTOTAL 3	\$	64,675,000.00
(+) GASTOS DE TRANSPORTE	\$	-
TOTAL A INDEMNIZAR	\$	64,675,000.00

En cuanto al tráiler (Remolque) identificado con la placa R59362 según el registro en el RUNT no es de propiedad del aquí demandante, situación que es corroborada por el mismo demandante cuando allegue documento traslativo de dominio (contrato de compraventa) olvidando que este tipo de bienes están sujetos a registro para acreditar su propiedad, así las cosas, deberá la parte demandante demostrar lo manifestado en este hecho de conformidad con el artículo 167 del Código General del Proceso.



FRENTE AL HECHO 2: Admito el hecho. No obstante, lo anterior desde ya debemos manifestar que mi mandante Quimpac de Colombia SA no era quien operaba la tolva la cual cayó sobre el tractocamión de placas TTG 215.

FRENTE AL HECHO 3: Admito el hecho. No obstante, lo anterior debe tenerse en cuenta que el aquí demandante ya fue indemnizado por La Previsora S.A. Compañía de Seguros por los daños del tractocamión de placas TTG 215 (pérdida total) en la suma de \$64.675.000.00.

En cuanto al volcó (tráiler) como ya lo manifesté no existe prueba dentro del presente proceso que evidencie que el aquí demandante señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera es el propietario, por lo que deberá ser probado de conformidad con el artículo 167 del Código General del Proceso, les corresponde a los demandantes la obligación de suministrar la prueba que sustente lo manifestado en este hecho.

FRENTE AL HECHO 4: Admito el hecho parcialmente. Deberá tenerse como confesión por parte del apoderado de la parte demandante de conformidad con el artículo 193 del Código General del Proceso que el aquí demandante fue indemnizado por La Previsora S.A. Compañía de Seguros por los daños del tractocamión de placas TTG 215 (pérdida total).

Es cierto que el señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera fue indemnizado por la suma de \$64.675.000.00, como se evidencia con las pruebas allegadas con el escrito de demanda, fue reconocida como indemnización (Pérdida Total) por La Previsora S.A. Compañía de Seguros. Es importante tener en cuenta que la suma de \$97.700.000.00. suma en donde se incorporó el valor del salvamento.

FRENTE AL HECHO 5: Niego el hecho. Por lo que deberá ser probado de conformidad con el artículo 167 del Código General del Proceso, les corresponde a los demandantes la obligación de suministrar la prueba que sustente lo manifestado en este hecho.

En el expediente se observan pruebas documentales que hacen referencia a tales circunstancias, sin embargo, según se logra analizar de las pruebas allegadas con la demanda el tráiler de placas R59362 no es de propiedad del aquí demandante Rubén Darío Jaramillo Mosquera.

FRENTE AL HECHO 6: Niego el hecho. Por lo que deberá ser probado de conformidad con el artículo 167 del Código General del Proceso, les corresponde a los demandantes la obligación de suministrar la prueba que sustente lo manifestado en este hecho.

La prueba con la cual se pretende acreditar los supuestos ingresos que recibía el señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera, resulta no admisible, en razón a que no se anexo con el certificado expedido por contador alguna prueba contable sobre los ingresos percibidos por el demandante que permitan establecer la suma de dieciocho millones quinientos tres mil pesos (\$18.503.000.00) mcte. Al respecto, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta Sentencia 2005-00808 de marzo 16 de 2011, radicación: 66001-23-31-000-2005-00808 - 01 (16522), consejera Ponente: Carmen Teresa Ortiz de Rodríguez ha manifestado:

*“Para que las certificaciones de contador público o revisor fiscal se consideren pruebas suficientes, deben permitir llevar al convencimiento del hecho que se pretende probar, **sujetándose a las normas que regulan el valor probatorio de la contabilidad.**”*

Sin mayor esfuerzo se advierte que la certificación expedida por el contador Diego Fernando Marín Ríos con Tarjeta de Contador Público N° 92.599-T nada aporta sobre los reales ingresos del señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera.

*“Frente a la suficiencia probatoria del certificado del revisor fiscal, el Consejo de Estado ha manifestado en forma reiterada, y en el presente caso lo ha prohijado, también, una vez más el a quo, que aquel debe llenar una serie de requisitos que van más allá de meras afirmaciones (...) principalmente, deben permitir llevar al convencimiento del hecho que se pretende probar. **En la certificación del revisor fiscal de la sociedad que acaba de examinarse se advierte que ella no constituye plena prueba a favor del contribuyente, al no reunir los requisitos que posibiliten llegar al convencimiento de los hechos que allí se plasman, pues no permite demostrar los hechos que pretenden probarse, ni indica cuales son los soportes que sustentan tales afirmaciones que allí se hacen.** Concluye la sala que el certificado del revisor fiscal allegado al proceso no tiene la entidad suficiente para ser tenido como “prueba suficiente”¹*

FRENTE AL HECHO 7: Niego el hecho. Por lo que deberá ser probado de conformidad con el artículo 167 del Código General del Proceso, les corresponde a los demandantes la obligación de suministrar la prueba que sustente lo manifestado en este hecho.

Dentro del expediente no existe prueba alguna que permita acreditar la afirmación del apoderado de la parte demandante *“vio afectados sus ingresos en un periodo de tiempo equivalente a **417 días** desde el día 30 de julio de 2017 hasta el día 20 de septiembre de 2018”* razón por la cual es imperativo de conformidad con el artículo 167 del Código General del Proceso probar lo dicho.

¹ Consejo de Estado. Sección Cuarta. Sentencia del 8 de Julio de 2.010. Rad.25000-23-27-000-2005-01735-01 (16508) C.P William Giraldo Giraldo.

FRENTE AL HECHO 8: Admito el hecho parcialmente. Es cierto en cuanto a la fecha del lamentable hecho que hoy nos ocupa.

En cuanto a los "*perjuicios, son responsabilidad de los demandados*", Niego el hecho. Por lo que deberá ser probado de conformidad con el artículo 167 del Código General del Proceso, les corresponde a los demandantes la obligación de suministrar la prueba que sustente lo manifestado en este hecho.

De acuerdo al artículo 2341 del código civil, para que resulte comprometida la responsabilidad de una persona se requiere que el hecho lo haya cometido, con culpa, y que de esta culpa sobrevengan los perjuicios del demandante. O sea, deben concurrir tres elementos: culpa, daño y relación de causalidad, que en el caso que nos ocupa, el nexo causal se rompe respecto a la conducta de la aquí demandada Quimpac de Colombia S.A. ya que ésta no actuó con culpa, y además la causa eficiente de los hechos están en cabeza de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. quien era que operaba la tolva.

FRENTE AL HECHO 9: No nos constan. Este hecho no tiene que ver ni depende de Quimpac de Colombia S.A. Las manifestaciones de la parte actora aquí consignadas son ajenas a mi procurada, por lo cual deberán ser probadas de conformidad con lo previsto en el artículo 167 del Código General del Proceso.

FRENTE AL HECHO 10: No nos constan. Este hecho no tiene que ver ni depende de Quimpac de Colombia S.A. Las manifestaciones de la parte actora aquí consignadas son ajenas a mi procurada, por lo cual deberán ser probadas de conformidad con lo previsto en el artículo 167 del Código General del Proceso.

FRENTE AL HECHO 11: No nos constan. Este hecho no tiene que ver ni depende de Quimpac de Colombia S.A. Las manifestaciones de la parte actora aquí consignadas son ajenas a mi procurada, por lo cual deberán ser probadas de conformidad con lo previsto en el artículo 167 del Código General del Proceso.

FRENTE AL HECHO 12: Admito el hecho. Entre Quimpac de Colombia S.A. y Seguros Generales Suramericana S.A. se celebró contrato de Seguro que se hizo constar en la Póliza automóviles N° 0438663-4, la cual impone a cargo de Seguros Generales Suramericana S.A., la obligación de indemnizar en el evento que se le endilgue responsabilidad a la asegurada Quimpac de Colombia S.A.

de conformidad con las condiciones, amparos y sumas aseguradas estipuladas en la póliza antes mencionada.

FRENTE AL HECHO 13: No nos constan. Este hecho no tiene que ver ni depende de Quimpac de Colombia S.A. Las manifestaciones de la parte actora aquí consignadas son ajenas a mi procurada, por lo cual deberán ser probadas de conformidad con lo previsto en el artículo 167 del Código General del Proceso.

FRENTE AL HECHO 14: Es cierto en cuanto a la indemnización al grupo familiar del señor Gabriel Taborda Jaramillo quien falleció como consecuencia de los hechos que hoy nos ocupa, pero esto no quiere decir que se deberá de manera “*automática*” indemnizar al aquí demandante señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera, pues la supuesta obligación que pueda surgir en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. se encuentra supeditada a que efectivamente se compruebe la responsabilidad que de acuerdo con la ley hubiere incurrido y la legitimación del aquí demandante en exigir el pago de los perjuicios.

FRENTE AL HECHO 15: No nos constan. Este hecho no tiene que ver ni depende de Quimpac de Colombia S.A. Las manifestaciones de la parte actora aquí consignadas son ajenas a mi procurada, por lo cual deberán ser probadas de conformidad con lo previsto en el artículo 167 del Código General del Proceso. No obstante lo anterior, de probarse esta manifestación del apoderado de la parte demandante, deberá tenerse como confesión por parte del apoderado de la parte demandante de conformidad con el artículo 193 del Código General del Proceso que el aquí demandante fue indemnizado por La Previsora S.A. Compañía de Seguros por los daños del tractocamión de placas TTG 215 (pérdida total) en la suma de \$64.675.000.00.

I. FRENTE A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

Consideramos importante destacar que las pretensiones de la demanda no tienen prueba alguna de la cual se pueda inferir que la responsabilidad se encuentra en cabeza de Quimpac de Colombia S.A.

De acuerdo con el artículo 2341 del código civil, para que resulte comprometida la responsabilidad de una persona se requiere que el hecho lo haya cometido, con culpa, y que de esta culpa sobrevengan los perjuicios del demandante. O sea, deben concurrir tres elementos: culpa, daño y relación de

causalidad, que en el caso que nos ocupa, el nexo causal se rompe respecto a la conducta de la aquí demandada Quimpac de Colombia S.A. ya que éste no actuó con culpa, y además la causa eficiente de los hechos están en cabeza de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. quien era que operaba la tolva.

Como lo aceptan la jurisprudencia y la doctrina, el daño es la razón de ser de la responsabilidad y, en consecuencia, debe probarse que hubo un daño y cuantificarse.

Frente a la conceptualización del "Daño", señala el maestro Gilberto Martínez Rave, que este debe ser cierto y determinado, refiriéndose el elemento "certeza" a la realidad de su existencia.

Igualmente, como lo afirma el Dr. Juan Carlos Henao, en su libro "El daño", no basta, entonces, que en la demanda se hagan afirmaciones sobre la existencia del daño, porque *"el demandante no puede limitarse, si quiere sacar adelante su pretensión, a hacer afirmaciones sin respaldo probatorio"*, que por demás no pueden ser valoradas *"como si se tratara de hechos notorios o presumibles, y no de situaciones cuya comprobación, por mandato legal, le correspondía al demandante."*

Frente al lucro cesante, debo manifestar que *la doctrina excluye el daño meramente eventual o hipotético, puesto que la víctima solo tenía expectativas muy remotas de obtener un beneficio, del que se dice despojado.*² Y a ello hay que sumarle el hecho que no existe prueba de los aludidos perjuicios por lucro cesante. La prueba con la cual se pretende acreditar los supuestos ingresos que recibía el señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera, resulta no admisible, en razón a que no se anexo con el certificado expedido por contador Diego Fernando Marín Ríos alguna prueba contable sobre los ingresos percibidos por el demandante que permitan establecer la suma de dieciocho millones quinientos tres mil pesos (\$18.503.000.00) mcte.

Es deber de la parte demandante acreditar los hechos en los cuales se fundamenta la presunta obligación de indemnización y además, se debe cuantificar debidamente como lo han establecido nuestras altas cortes. En ese

² TAMAYO JARAMILLO, Javier. Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo II. Bogotá D.C. Editorial Legis. Segunda Edición 2007. Pág. 341.

orden de ideas, estamos frente a una demanda cuyas pretensiones no tienen un fundamento factico que las avalen debidamente.

CONSIDERACIONES

Frente al **Lucro Cesante Mi mandante se opone**. La parte demandante solicita que se le pague \$97.217.670.00, cuando el demandante no ha demostrado contablemente la cuantía real de los ingresos mensuales.

Frente al **Daño Emergente Mi mandante se opone**. La parte demandante solicita que se le pague \$83.070.800.00, cuando el demandante no ha demostrado que la suma que pretende salió de su patrimonio, aunado que no existe prueba dentro del expediente que el remolque (tráiler) de placas R59362 sea de propiedad del aquí demandante señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera.

Por lo anterior solicito a usted señor Juez, que niegue a la parte demandante todas las pretensiones solicitadas y en consecuencia se absuelva a mi mandante de toda la responsabilidad que pretenda endilgar la parte actora. Del mismo modo, solicito que se condene a la parte demandante en costas causadas en este proceso. Así las cosas, de manera respetuosa reiteramos lo siguiente:

FRENTE A LAS PRETENSIONES DECLARATIVAS

1: Mi mandante se opone. Debido a que consideramos que no existen elementos que configuren algún tipo de responsabilidad única y exclusivamente en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. dado que tal y como se infiere los elementos que configuran la responsabilidad brillan por su ausencia y carecen de demostración por la parte demandante. Es importante tener en cuenta que quien operaba la tolva era la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y de acuerdo con las pruebas allegadas al proceso se evidencia que el deterioro de la tolva fue determinante en el accidente del día 30 de julio de 2.017.

2: Mi mandante se opone. Debido a que consideramos que no existen elementos que configuren algún tipo de responsabilidad única y exclusivamente en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. dado que tal y como

se infiere los elementos que configuran la responsabilidad brillan por su ausencia y carecen de demostración por la parte demandante.

2.1: Mi mandante se opone. Debido a que consideramos que no existen elementos que configuren algún tipo de responsabilidad en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. dado que tal y como se infiere los elementos que configuran la responsabilidad brillan por su ausencia y carecen de demostración por la parte demandante.

Dentro del presente proceso no se ha acreditado la calidad de propietario del aquí demandante señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera del remolque (tráiler) de placas R59362, ni se allega la prueba que permita evidenciar que los dineros que aquí se pretende "*daño emergente*" salieron de su patrimonio.

2.2: Mi mandante se opone. Debido a que consideramos que no existen elementos que configuren algún tipo de responsabilidad en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. dado que tal y como se infiere los elementos que configuran la responsabilidad brillan por su ausencia y carecen de demostración por la parte demandante.

La prueba con la cual se pretende acreditar los supuestos ingresos que recibía el señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera, resulta no admisible, en razón a que no se anexo con el certificado expedido por contador Diego Fernando Marín Ríos alguna prueba contable sobre los ingresos percibidos por el demandante que permitan establecer la suma de dieciocho millones quinientos tres mil pesos (\$18.503.000.00) mcte, que arrojan un lucro cesante por la suma de \$97.217.670.000 *¿cabe preguntarse porque no se allego la declaración de renta?*

3: Mi mandante se opone. Ello en razón a que no se configuró responsabilidad alguna en cabeza de la aquí demandada y en consecuencia no hay lugar a que se le condene en costas.

PRETENSIONES EN FRENTE AL DEMANDADO AXA COLPATRIA SEGUROS S.A

Sin manifestación alguna por no estar dirigidas en contra de mi mandante Quimpac de Colombia S.A.

PRETENSIONES EN FRENTE AL DEMANDADO SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.

1: Mi mandante se opone. Debido a que consideramos que no existen elementos que configuren algún tipo de responsabilidad única y exclusivamente en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. dado que tal y como se infiere los elementos que configuran la responsabilidad brillan por su ausencia y carecen de demostración por la parte demandante. Es importante tener en cuenta que quien operaba la tolva era la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y de acuerdo con las pruebas allegadas al proceso se evidencia que el deterioro de la tolva fue determinante en el accidente del día 30 de julio de 2.017.

2: Mi mandante se opone. Debido a que consideramos que no existen elementos que configuren algún tipo de responsabilidad única y exclusivamente en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. dado que tal y como se infiere los elementos que configuran la responsabilidad brillan por su ausencia y carecen de demostración por la parte demandante.

2.1: Mi mandante se opone. Debido a que consideramos que no existen elementos que configuren algún tipo de responsabilidad en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. dado que tal y como se infiere los elementos que configuran la responsabilidad brillan por su ausencia y carecen de demostración por la parte demandante.

Dentro del presente proceso no se ha acreditado la calidad de propietario del aquí demandante señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera del remolque (tráiler) de placas R59362, ni se allega la prueba que permita evidenciar que los dineros que aquí se pretende "*daño emergente*" salieron de su patrimonio.

2.2: Mi mandante se opone. Debido a que consideramos que no existen elementos que configuren algún tipo de responsabilidad en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. dado que tal y como se infiere los elementos que configuran la responsabilidad brillan por su ausencia y carecen de demostración por la parte demandante.

La prueba con la cual se pretende acreditar los supuestos ingresos que recibía el señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera, resulta no admisible, en razón a que

no se anexo con el certificado expedido por contador Diego Fernando Marín Ríos alguna prueba contable sobre los ingresos percibidos por el demandante que permitan establecer la suma de dieciocho millones quinientos tres mil pesos (\$18.503.000.00) mcte, que arrojan un lucro cesante por la suma de \$97.217.670.000 *¿cabe preguntarse porque no se allego la declaración de renta?*

3. Mi mandante se opone. Debido a que consideramos que no existen elementos que configuren algún tipo de responsabilidad en cabeza de Quimpac de Colombia S.A. dado que tal y como se infiere los elementos que configuran la responsabilidad brillan por su ausencia y carecen de demostración por la parte demandante.

4: Mi mandante se opone. Ello en razón a que no se configuró responsabilidad alguna en cabeza de la aquí demandada y en consecuencia no hay lugar a que se le condene en costas.

II. FRENTE A LAS PRUEBAS ALLEGADAS CON LA DEMANDA

1. Pruebas Documentales

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 222 y 262 del CGP, solicitamos al Juez ordenar la ratificación de los documentos provenientes de terceros por parte de las personas que lo suscriben. Para lo cual, la parte actora deberá indicar, dirección física y electrónica.

- Certificado de ingresos del señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera expedido por el contador señor Diego Fernando Marín Ríos TP 92.599-T.
- Contrato de compraventa del tráiler de placas R59362 del 20 de abril de 2.017 suscrito por el señor Jaime Escobar Cortes con cedula de ciudadanía N° 3.068.896 como vendedor.
- Facturas expedidas por Transportes Graneles S.A.S.
- Manifiesto de carga expedido por BGP Container & Logistics S.A.
- Manifiesto de carga expedido por Transcarga S.A.S.
- Documento suscrito por el señor Carlos Alberto Vélez Franklin el día 31 de agosto de 2.017 respecto de la Valoración del tráiler R59362.

2. Confesión.

Sírvase tener como confesión de parte, al tenor de lo dispuesto en el artículo 193 del Código General del Proceso, todas las manifestaciones expresadas por la apoderada de la parte demandante en su escrito de demanda junto con sus anexos.

III. MEDIOS DE DEFENSA Y EXCEPCIONES DE MERITO O DE FONDO FRENTE A LA DEMANDA

1. FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA.

En tratándose de responsabilidad civil le corresponde a la parte actora, en primera medida, la acreditación de la existencia de la culpa, el daño y el nexo causal, ya sea por acción o por omisión, y en el presente caso brillan por su ausencia las pruebas que documenten esos elementos esenciales para que pueda surgir la responsabilidad extra convencional alegada.

“Según concepto de Chiovenda, acogido por la Corte, la legitimación ad-causam consiste en la identidad de la persona del actor con la persona a la cual la ley concede la acción (legitimación activa) y la identidad de la persona del demandado con la persona contra la cual es concedida la acción (legitimación Pasiva)” (Instituciones de Derecho Procesal Civil, I, pag. 185).

Efectivamente, no se ha demostrado, ni podrá hacerse, que Quimpac de Colombia S.A., haya incurrido en algún tipo de culpa que hubiera generado la ocurrencia del infortunado accidente que se presentó el día 30 de julio de 2017, cuya comprobación hace parte de la carga de la prueba de la parte actora y, por lo tanto, resulta inexistente la legitimación por pasiva que se debe tener para demandar a mi procurada, entidad que por ese hecho carece de legitimación para actuar como demandada en este proceso, ya que es extraña y ajena al incidente que se le imputa y que dio origen a la controversia sometida a consideración del Despacho.

Mi representada se opone a que se le condene a pagar cualquier suma de dinero por algún concepto a favor de la parte actora, por cuanto, como se expresó anteriormente, Quimpac de Colombia S.A., no es responsable de los

hechos acontecidos el 30 de julio de 2017, ni entre ella y los codemandados existe responsabilidad solidaria.

La demanda se fundamenta en el infortunado hecho ocurrido con ocasión de la caída de tolva que era de propiedad y operada por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. sobre el vehículo de placas TTG215 y el tráiler R59362.

Como bien lo reconoce el demandante, estando además acreditado en el expediente con la prueba documental allegada al plenario que quien era el propietario y quien operaba la tolva era la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y el deterioro de la tolva fue determinante en el accidente del día 30 de julio de 2017, lo que evidencia que Quimpac de Colombia S.A. no es la propietaria, ni la operaba ni tenía la guarda o custodia para la fecha del accidente y tampoco la ostenta actualmente. Adicionalmente, quienes operaban la tolva, no son empleados de mi mandante, por lo que sobre él la compañía que represento nunca ha ejercido funciones de subordinación, dirección o control, de suerte que no tiene posición de garante.

A lo expuesto se suma que el accidente ocurrido el 30 de julio de 2017 no es imputable a alguna acción u omisión de Quimpac de Colombia S.A. de manera que mal pueden pretender el accionante atribuirle responsabilidad por ese hecho a la sociedad que represento.

De acuerdo con lo anterior, se tiene esta excepción como la obvia conclusión de que la demanda de ninguna manera debió dirigirse contra Quimpac de Colombia S.A. pues claro ha quedado que no ha comprometido su responsabilidad en el presente caso y, por tanto, tampoco puede pretenderse en su contra el pago de algún tipo de indemnización. Por lo expuesto ruego declarar probada esta excepción.

2. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR HABERSE PRESENTADO UNA CAUSA EXTRAÑA QUIMPAC DE COLOMBIA S.A.

Fundamento esta excepción en el hecho de que el accidente ocurrió por circunstancias ajenas a la conducta y a la voluntad de Quimpac de Colombia S.A. Tal y como se indicó al formular el medio exceptivo anterior, la demanda se fundamenta en el infortunado accidente que se presentó el día 30 de julio de

2017, en el muelle 8 donde se presenta desprendimiento del cono de la Tolva doble que laboraba en el servicio 2, de propiedad de Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

El cono de la tolva implicada en el suceso no ha sido de propiedad de Quimpac de Colombia S.A. y tampoco mi mandante fue quien la operaba, por lo que no tenía su administración, guarda o custodia para la fecha del accidente, ni la ostenta actualmente. Adicionalmente, las personas que se encontraban en el muelle 8 operando la tolva, no son empleados de Quimpac de Colombia S.A. por lo que sobre ellos la compañía que represento nunca ha ejercido funciones de subordinación, dirección o control, de suerte que no tiene posición de garante.

5. DESCRIPCION DEL INCIDENTE/ACCIDENTE (que paso, cuando, donde, como y porque) Para eventos ambientales relacione las acciones de mitigación realizadas, los aspectos, procedimiento de control afectados o incumplidos.				
Siendo aproximadamente a las 01:24 del 30 de julio de 2017 en el muelle 8 se presenta desprendimiento del cono de la Tolva doble de 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 MOISÉS MARTÍNEZ CABEZAS, C.C. 16.505.790 Operador Supernumerario de Equipos y como Portalonero se encontraba HERNAN ANGULO CUENU C.C.10.387.516. En el evento resultan afectadas 6 personas que se encontraban en dicha operación.				
ÍTEM	NOMBRE	C.C.	CARGO/ EMPRESA	LESION
1	GABRIEL TABORDA (QEPD)	1.118.305.576	Conductor / TRANSPORTES GRANELES	Sufre múltiples traumas (Fallecido).
2	ARNULFO VERGARA	11.791.882	Operador Externo / MARCO PORTUARIO	Trauma cráneo encefálico
3	KAREN YALEINY ARBOLEDA	1.151.942.382	Operador Externo / MARCO PORTUARIO	Trauma en hombro Derecho (posible fractura pendiente confirmar por Rx)
4	LUCIANO BANGUERA RIASCOS	16.514.366	Estibador / MARCO PORTUARIO	Sufre herida leve en el pómulo derecho y laceración en el tórax lado derecho
5	MANUEL HINESTROZA MOSQUERA	6.158.660	Estibador / MARCO PORTUARIO	Sufre fractura en el tobillo izquierdo y golpe leve en la cabeza
6	JOSE JORGE VALENCIA	16.465.695	Estibador / MARCO PORTUARIO	Sufre fractura múltiple en pierna izquierda y fractura en una costilla

A lo expuesto se suma que el accidente ocurrido el 30 de julio de 2017 no es imputable a alguna acción u omisión de Quimpac de Colombia S.A. de manera que mal pueden pretender el accionante atribuirle responsabilidad por ese hecho a la sociedad que represento. En tal virtud, ninguna persona que se encontrara en paridad de circunstancias fácticas a aquellas en las que se hallaba mi mandante hubiera podido realizar alguna actividad para impedir que se presentara el infausto suceso.

Por lo tanto, Quimpac de Colombia S.A. debe ser exonerado de la responsabilidad que se le imputa, por la razón elemental de que esta compañía no incurrió en ninguna acción u omisión que configure algún tipo de negligencia, imprudencia, impericia o violación de reglamentos, como

tampoco violó el deber objetivo de cuidado que potencialmente le fuera exigible, siendo este hecho el resultado de una causa extraña, destruyendo la posibilidad de establecer un nexo causal entre la conducta desplegada por mi procurada y el daño alegado por la parte actora.

Las pruebas evidencian claramente en el actuar de Quimpac de Colombia S.A. una conducta diligente y cuidadosa, siendo la única causa del accidente un factor extraño, con la subsiguiente ruptura del nexo causal, pues el accidente se originó por circunstancias ajenas a la voluntad de la entidad hoy demandada. Sobre este particular, el tratadista Dr. Javier Tamayo Jaramillo en su obra "Tratado de Responsabilidad Civil" tomo II, págs. 135, indica lo siguiente:

"La doctrina es unánime en considerar que el hecho de un tercero exonera totalmente al demandado cuando pueda tenérsela como causa exclusiva del daño³ por ser imprevisible e irresistible⁴, o sea reunir todas las características de causa extraña. En realidad, el hecho de tercero y el hecho exclusivo de la víctima son considerados como especies de la causa extraña o de la fuerza mayor"

En este evento nace una causa extraña que exonera de responsabilidad teniendo en cuenta que, el daño alegado por el demandante, de llegar a probarse, debe considerarse como causado por un fenómeno exterior a la actividad de Quimpac de Colombia S.A. Para poder entender este planteamiento es necesario aclarar que la CAUSA EXTRAÑA "Es aquel efecto imprevisible e irresistible cuyo origen no es imputable a la esfera jurídica del deudor". (Javier Tamayo Jaramillo, De la responsabilidad civil, 2ª Edición, Tomo 1, Volumen 2, página 242).

La presente excepción está llamada a prosperar como quiera que el accidente se presentó por un hecho ajeno a la actividad de la entidad que represento, siendo una causa extraña de Quimpac de Colombia S.A. que configura una eximente de responsabilidad, por lo que mi mandante no debe responder en este proceso.

³ Philippe le Tourneau, ob. cit., nums. 511yss.; Mazeaud -Tunc -Chabas, ob. Cit., t. II, num .1622; Boris Starck, ob. Cit., núm 549; Alvaro Perez Vives, ob. cit., núm. 224; Jorge Santos Ballesteros, ob. cit., núm. 177

⁴ Philippe le Tourneau, ob. cit., núm. 612; Mazeaud -Tunc -Chabas, ob. Cit., t. II, num .1633.

3. AUSENCIA DE LOS ELEMENTOS QUE ESTRUCTURAN LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE QUIMPAC DE COLOMBIA S.A.

La ausencia de prueba que acredite la estructuración de la responsabilidad y la culpa que pretende endilgarse a Quimpac de Colombia S.A. siendo inane predicar la existencia de obligación indemnizatoria y, por lo tanto, condenar a la parte pasiva de este proceso sería apadrinar un enriquecimiento sin causa, toda vez que no existe razón legal alguna para que proceda dicho resarcimiento con motivo del acaecimiento del accidente que es objeto del presente proceso.

Para que se declare la existencia de la responsabilidad civil deprecada en contra de Quimpac de Colombia S.A. se requiere, imprescindiblemente, la acreditación del vínculo entre el hecho dañoso culpable o delictual y el perjuicio sufrido por quien se dice afectado, sin embargo, dicho sea de paso, este vínculo tiene que reunir determinadas condiciones, sin que sea suficiente una hipotética ligazón abstracta.

“El fundamento de la exigencia del nexo causal entre la conducta y el daño no solo lo da el sentido común, que requiere que la atribución de consecuencias legales se predique de quien ha sido el autor del daño, sino que el artículo 1616 del Código Civil, cuando en punto de los perjuicios previsibles e imprevisibles al tiempo del acto o contrato, señala que si no se puede imputar dolo al deudor, éste responde de los primeros cuando son consecuencia inmediata y directa de no haberse cumplido la obligación o de haberse demorado su cumplimiento. Por lo demás, es el sentido del artículo 2341 del Código Civil el que da la pauta, junto al anterior precepto, para predicar la necesidad del nexo causal en la responsabilidad civil, cuando en la comisión de un delito o culpa -es decir, de acto doloso o culposo- hace responsable a su autor, en la medida en que ha inferido daño a otro”.

Por lo anterior, es necesario concluir que la inexistencia del vínculo requerido para determinar la existencia de una Responsabilidad Civil genera la absolución del demandado, lo cual debe ocurrir en la presente litis ya que la parte demandante no logra elucidar de manera clara y precisa cómo el actuar de

Quimpac de Colombia S.A. fue la causa determinante y eficiente del perjuicio que exige se le repare.

4. LA ACTIVIDAD DESARROLLADA POR QUIMPAC DE COLOMBIA S.A. SE ENMARCA DENTRO DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LA CULPA PROBADA.

La actividad ejecutada por Quimpac de Colombia S.A., no es de aquellas consideradas peligrosas y, por tanto, no existe presunción de culpa, teniendo la parte actora la carga de probarla conforme lo ha señalado reiteradamente la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia. Bajo ese entendido la conducta de mi mandante debe abordarse desde la perspectiva del Artículo 2341 del Código Civil, esto es, al tenor de la normatividad de la culpa probada y no a la luz del Artículo 2356 de la misma codificación.

Según los documentos que obran en el expediente, Quimpac de Colombia S.A. no intervino directa ni indirectamente en el accidente que originó la demanda y tampoco tenía vínculo laboral con los operarios del muelle 8 donde se encontraba la tolva que se vio involucrado en ese evento, de modo que su actuar en ningún caso puede circunscribirse dentro de las denominadas actividades peligrosas. Entonces, para que pueda declararse el nacimiento de una responsabilidad civil en cabeza de la entidad que represento, no basta con la simple formulación del cargo en su contra ya que la carga de la prueba es de quien alegue un hecho del que pretenda derivar consecuencias jurídicas y/o económicas.

Siendo inexistente prueba de la responsabilidad civil que pretende endilgarse a Quimpac de Colombia S.A. no puede imponérsele obligación indemnizatoria de ningún tipo.

5. INEXISTENCIA DE PRUEBA POR LOS PERJUICIOS SUFRIDOS POR EL DEMANDANTE.

Esta excepción enerva las pretensiones en cuanto ellas se crean pese a la carencia absoluta de medios de pruebas de la producción, naturaleza e identidad del daño y, por supuesto, de la cuantía del supuesto detrimento alegado y este no es susceptible de presunción alguna, pues requiere su fehaciente demostración para poder ser considerada, luego la falta de certidumbre sobre el mismo se traduce en un obstáculo insalvable para su

reconocimiento. No existe prueba acerca de naturaleza y cuantía del supuesto perjuicio sufrido por el demandante.

Frente a la conceptualización del “Daño”, señala el maestro Gilberto Martínez Rave, que este debe ser cierto y determinado, refiriéndose el elemento “certeza” a la realidad de su existencia.

Así mismo, no sobra subrayar que la prueba de la existencia del daño bien patrimonial y la cuantía del mismo es de resorte exclusivo del demandante, quien procesalmente asume el deber de arrimar al plenario la demostración de su certeza, so pena de su descalificación por su inexistencia.

La parte demandante solicita que se le pague lo que ha dejado de percibir en la suma de \$97.217.000.00, como lucro cesante, al respecto debo manifestar que *la doctrina excluye el daño meramente eventual o hipotético, puesto que la víctima solo tenía expectativas muy remotas de obtener un beneficio, del que se dice despojado.*⁵ Y a ello hay que sumarle el hecho que no existe prueba de los aludidos perjuicios por lucro cesante. La prueba con la cual se pretende acreditar los supuestos ingresos que recibía el señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera, resulta no admisible, en razón a que no se anexo con el certificado expedido por contador Diego Fernando Marín Ríos alguna prueba contable sobre los ingresos percibidos por el demandante que permitan establecer la suma de dieciocho millones quinientos tres mil pesos (\$18.503.000.00) mcte., suma que simplemente quedaría probada con la declaración de renta del señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera y que desde ya se anuncia que se remitió derecho de petición a la Dian pidiendo se ponga a disposición del juzgado al declaración exógena del aquí demandante.

No es jurídica ni técnicamente aceptable que la parte actora no descuente los gastos propios por el mantenimiento del vehículo y demás gastos por los viajes e indique que ha dejado de percibir ingresos por 417 días desde el día 30 de julio de 2017 hasta el día 20 de septiembre de 2018, pues no existe lógica como si el vehículo no se detuviera y de ser así en donde está la prueba de esto, no debe olvidar la parte demandante que sus dichos deben ser probados de conformidad como lo establece el artículo 167 del Código General del Proceso.

⁵ TAMAYO JARAMILLO, Javier. Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo II. Bogotá D.C. Editorial Legis. Segunda Edición 2007. Pág. 341.

En cuanto al Daño Emergente la parte demandante solicita que se le pague \$83.070.800.00, en efecto, respecto a lo pretendido por la parte demandante por perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente, es necesario indicar que, además de no existir prueba fehaciente que demuestre que efectivamente el dinero salió del patrimonio del demandante no está acreditado la calidad de propietario del tráiler R59362 en cabeza del señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera.

Revisando de manera detallada los documentos allegados con la demanda como pruebas se evidencia lo siguiente:

- Se trata de un tráiler modelo 2010 comprado por el aquí demandante Rubén Darío Jaramillo Mosquera el día 20 de abril de 2017 por la suma de \$33.500.000.00.
- Se evidencia cotización en donde se indica que el valor de un tráiler nuevo está en la suma de \$72.000.000.00 más IVA.

¿Cuál es la prueba dentro del proceso que le permite al demandante pretender la suma de \$83.070.800.00 por el tráiler modelo 2010?

No debe perderse de vista en el evento que se logre endilgar una responsabilidad y/o un daño resarcible a cargo de los demandados, dicho daño solo debe repararse en su justa medida. Al comparar lo pretendido en la demanda con lo exigido por la Ley, concluimos que la demandante deberá probar claramente todos los perjuicios que pretenda, no dejando asomo de duda para la certidumbre de los mismos, por cuanto el perjuicio indemnizable debe ser cierto, y no meramente hipotético o eventual, ya que si bien es cierto, toda víctima tiene derecho a la total reparación del daño, nunca será permisible más que ello, ya que si la indemnización supera la magnitud del daño, no se podría hablar de resarcimiento sino de enriquecimiento indebido. Bastara para concluir, que no existe demostración alguna que dé certeza de los perjuicios reclamados, por tal razón los mismos no podrán ser declarados.

6. ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA.

Esta excepción se fundamenta en un hecho que es común denominador de la demanda, cual es la recurrente alusión a los supuestos perjuicios causados en

virtud de una hipotética culpa de Quimpac de Colombia S.A. que no está probada, por lo que las pretensiones de la demanda constituyen la búsqueda de una indemnización y el pago de un detrimento no padecido y que de ninguna manera podría ser imputable al demandado toda vez que es inexistente la responsabilidad que se le endilga.

En tal sentido, cualquier reconocimiento realizado en favor de la parte demandante, impuesto a cargo de la sociedad que represento, claramente constituiría un enriquecimiento sin causa en su favor, con el concerniente detrimento patrimonial de Quimpac de Colombia S.A. quien, al no haber comprometido su responsabilidad, no está legalmente obligado a asumir las cargas deprecadas en la demanda.

7. FALTA DE CAUSA PETENDI.

El fundamento de esta excepción surge claramente del contenido de la demanda, debido a la evidente carencia de una justificación válida para incoarla, por cuanto ninguna de las situaciones de hecho argüidas en el respectivo libelo tiene la virtud de explicar el porqué del petitum, ni lo justifican ante la clara ausencia de la culpa atribuida a Quimpac de Colombia S.A.

8. LA GENERICA.

Solicito comedidamente que cualquier hecho o derecho a favor de mi mandante y que resultare probado dentro del proceso, sea declarado como tal en la sentencia, como quiera que en este tipo de trámites el juez oficiosamente deba declarar probadas las excepciones que resulten de los hechos acreditados en el expediente.

IV. OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO.

Por no cumplir cabalmente el escrito de demanda con el requisito formal al juramento estimatorio de las pretensiones, respetuosamente presento objeción a la estimación que, sin fundamentos se formulan en la demanda, como quiera que no existen pruebas de la producción de los perjuicios alegados.

De conformidad con el artículo 206 del Código General del Proceso, presento **OBJECION A LA ESTIMACIÓN DE LA CUANTÍA DE PERJUICIOS MATERIALES** de la

demanda, como quiera que no solo es inexistente la prueba del perjuicio alegado, sino también de su valor y la cuantificación que del mismo hace la parte actora resulta del todo exorbitante y carente de sustento probatorio alguno, pues no se efectúan en debida forma las operaciones matemáticas y no se utilizan las fórmulas que de tiempo atrás se han venido utilizando por nuestras altas Cortes, y parte de premisas equivocadas por cuanto no tiene en cuenta en debida forma el porcentaje que dedicaba para el mantenimiento del vehículo con el cual tenía los ingresos que supuestamente destinaba para su manutención, ni tiene en cuenta para la liquidación del periodo indemnizable, por lo tanto la estimación de la cuantía que se hace en la demanda refleja una desmedida pretensión.

La parte demandante solicita que se le pague lo que ha dejado de percibir en la suma de \$97.217.000.00, como lucro cesante, al respecto debo manifestar que *la doctrina excluye el daño meramente eventual o hipotético, puesto que la víctima solo tenía expectativas muy remotas de obtener un beneficio, del que se dice despojado.*⁶ Y a ello hay que sumarle el hecho que no existe prueba de los aludidos perjuicios por lucro cesante. La prueba con la cual se pretende acreditar los supuestos ingresos que recibía el señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera, resulta no admisible, en razón a que no se anexo con el certificado expedido por contador Diego Fernando Marín Ríos alguna prueba contable sobre los ingresos percibidos por el demandante que permitan establecer la suma de dieciocho millones quinientos tres mil pesos (\$18.503.000.00) mcte., suma que simplemente quedaría probada con la declaración de renta del señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera y que desde ya se anuncia que se remitió derecho de petición a la Dian pidiendo se ponga a disposición del juzgado al declaración exógena del aquí demandante.

En cuanto al Daño Emergente la parte demandante solicita que se le pague \$83.070.800.00, en efecto, respecto a lo pretendido por la parte demandante por perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente, es necesario indicar que, además de no existir prueba fehaciente que demuestre que efectivamente el dinero salió del patrimonio del demandante no está acreditado la calidad de propietario del tráiler R59362 en cabeza del señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera.

⁶ TAMAYO JARAMILLO, Javier. Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo II. Bogotá D.C. Editorial Legis. Segunda Edición 2007. Pág. 341.

Por lo anterior, respetosamente solicito al señor Juez, se impongan las consecuencias legales previstas en el artículo 206 del Código General del Proceso, por ser infundados los supuestos daños que se reclaman.

VI. PRUEBAS SOLICITADAS

Solicito tener en cuenta como tales los documentos, diferentes diligencias que obran en el expediente y las aportadas y solicitadas con la demanda. Coadyuvo igualmente las pruebas testimoniales solicitadas por la parte demandante en el escrito de la demanda y para tales efectos en la respectiva audiencia formularé el cuestionario pertinente.

Solicito además que se decreten y tengan en cuenta las siguientes pruebas:

PRUEBA DOCUMENTAL:

1. Aporto Resolución N° 1978 del 23 de mayo de 2.018 expedida por el Ministerio de Transporte Superintendencia de Transporte en donde se evidencia la responsabilidad de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. del accidente del día 30 de julio de 2.017.
2. Convenio suscrito entre la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y Quimpac de Colombia S.A.

DOCUMENTALES A PEDIR:

Ruego a su señoría decretar las siguientes pruebas de conformidad con el artículo 169 del Código General del Proceso:

1. Conforme lo dispone el artículo 265 del Código General del Proceso, Oficiese a la **DIAN** ubicada en la calle 11 N° 3-18 de la ciudad de Cali, para que a costa de la parte demandada allegue al proceso copia completa de la información exógena del señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera con CC N° 16.778.497, igualmente si declaró renta para los años 2.016, 2.017 y 2.018, gravadas con impuesto a las ventas, u otro tributo y el monto de los ingresos declarados; o en su defecto se certifique si el señor Jaramillo Mosquera, como persona natural, sujeto probablemente a Régimen Simplificado, se encontraba registrado y tenía asignado un RUT.

Los anteriores documentos solicitados se encuentran en poder de un tercero y poseen reserva legal, razón por la cual no es posible gestionarlos mediante derecho de petición sino a través de orden judicial. No obstante, lo anterior se elevó derecho de petición de conformidad con lo establecido con el artículo 173 del Código General del Proceso.

PRUEBA TESTIMONIAL:

Con la finalidad de demostrar las afirmaciones hechas en este escrito de contestación de la demanda y con la observancia de los requisitos del artículo 212 del Código General del Proceso solicito a su señoría decrete la práctica del testimonio, teniendo en cuenta la ritualidad consagrada en los artículos 213 y SS del Código General del Proceso:

- Solicito señor Juez citar y hacer comparecer al señor **ANDRES CORAL CARVAJAL**, quien es mayor de edad identificado con cedula de ciudadanía N° 16.751.044, vecino de la ciudad de Cali y puede ser citado y notificado en Km 13 Autopista Yumbo- Aeropuerto Palmira - Valle, a fin que se sirva manifestar todo lo que le conste acerca sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que ocurrió el accidente del día 30 de julio de 2.017 que originó la demanda, el vínculo existente entre los codemandados Quimpac de Colombia SA con la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y cualquiera otra circunstancia relacionada con los hechos de la demanda, su contestación y del llamamiento en garantía que sea de su conocimiento.
- Solicito señor Juez citar y hacer comparecer al señor **JUAN CARLOS GONZALES** quien es mayor de edad identificado con cedula de ciudadanía N° 94.312.536, vecino de la ciudad de Cali y puede ser citado y notificado en Km 13 Autopista Yumbo- Aeropuerto Palmira - Valle, a fin que se sirva manifestar todo lo que le conste acerca sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que ocurrió el accidente del día 30 de julio de 2.017 que originó la demanda, el vínculo existente entre los codemandados Quimpac de Colombia SA con la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y cualquiera otra circunstancia relacionada con los hechos de la demanda, su contestación y del llamamiento en garantía que sea de su conocimiento.

INTERROGATORIO DE PARTE:

1. En los términos de los artículos 198 y SS del Código General del Proceso, Sírvase citar y hacer comparecer a su despacho a la señora **RUBEN DARIO JARAMILLO MOSQUERA** mayor de edad, quien puede ser ubicado en la dirección aportada por el en la demanda, para que, en fecha y hora que se le señale, absuelva interrogatorio en relación con los hechos que sirven de soporte a las pretensiones de la demanda y de las excepciones. Me reservo el derecho de presentar oportunamente el cuestionario escrito o verbalmente en la audiencia que se fije para tal fin.

DECLARACION DE PARTE:

En los términos de los artículos del artículo 191 del Código General del Proceso, Sírvase citar y hacer comparecer a su despacho al señor **Representante Legal** de Quimpac de Colombia S.A. quien es mayor de edad, quien puede ser ubicado en la dirección aportada en la contestación de la demanda, con el fin que declare sobre todo cuanto le consta referente a los hechos del día 30 de julio de 2.017. Me reservo el derecho de presentar oportunamente el cuestionario escrito o verbalmente en la audiencia que se fije para tal fin.

RATIFICACION Y ACLARACION DE CONTENIDO:

Con fundamento en el artículo 262 Código General del Proceso, solicito señor Juez la ratificación de los documentos que presentó la demandante como pruebas documentales so pena de no ser tenidas en cuenta como pruebas documentales al momento de tomar la decisión de fondo.

- Certificado de ingresos del señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera expedido por el contador señor Diego Fernando Marín Ríos TP 92.599-T.
- Contrato de compraventa del tráiler de placas R59362 del 20 de abril de 2.017 suscrito por el señor Jaime Escobar Cortes con cedula de ciudadanía N° 3.068.896 como vendedor.
- Facturas expedidas por Transportes Graneles S.A.S.
- Manifiesto de carga expedido por BGP Container & Logistics S.A.
- Manifiesto de carga expedido por Transcarga S.A.S.
- Documento suscrito por el señor Carlos Alberto Vélez Franklin el día 31 de agosto de 2.017 respecto de la Valoración del tráiler R59362.

CONFESIÓN.

Sírvase tener como confesión de parte, al tenor de lo dispuesto en el artículo 193 del Código General del Proceso, todas las manifestaciones expresadas por la apoderada de la parte demandante en su escrito de demanda junto con sus anexos.

VIII. NOTIFICACIONES

1. Mi poderdante en el Km 13 Autopista Yumbo- Aeropuerto Palmira – Valle.
corporativo@quimpac.com.co

2. A la parte demandante en la dirección por ellos aportada.
dannasatizabal@gmail.com

3. El suscrito las recibirá en la avenida 2G Norte N° 40-30 en la ciudad de Cali o en la secretaría del despacho. Correo electrónico
benitezquinteroabogado@gmail.com

Del señor Juez. Atentamente,

A handwritten signature in black ink on a light-colored, slightly textured paper. The signature is cursive and appears to read 'Edgar Benitez Quintero'.

EDGAR BENITEZ QUINTERO

T.P. No. 162.496 del C. S. de la J.

EDGAR BENITEZ QUINTERO
ABOGADO

Señores:

JUZGADO TERCERO (03) CIVIL DEL CIRCUITO

Buenaventura – Valle del Cauca

E. S. D.

REF:

Asunto:	Otorgamiento de Poder
Demandante:	Rubén Darío Jaramillo Mosquera
Demandado:	Quimpac de Colombia SA y Otro.

Radicación: 76109 3103 003 2022 00046 00

LUIS MIGUEL GUZMAN PIEDRAHITA, mayor de edad, vecino de La Ciudad de Cali, identificado con la cédula de ciudadanía número 14.891.454, obrando en mi condición de Representante Legal de **QUIMPAC DE COLOMBIA S.A.** sociedad con domicilio principal en la ciudad de Palmira, de conformidad con el Certificado de Existencia y Representación Legal que se allega como anexo, respetuosamente manifiesto por medio del presente escrito, confiero Poder especial, amplio y suficiente al Dr. **EDGAR BENITEZ QUINTERO**, identificado con la cédula de ciudadanía 16.789.181 de Cali, abogado titulado, inscrito y en ejercicio y portador de la tarjeta profesional número 162.496 del Consejo Superior de la Judicatura, correo electrónico inscrito en SIRNA benitezquinteroabogado@gmail.com para que actúe como APODERADO ESPECIAL en nombre y representación de la compañía dentro del proceso del asunto como demandada.

En consecuencia, el doctor **EDGAR BENITEZ QUINTERO** tiene todas las facultades señaladas en el artículo 77 del Código General del Proceso para realizar todos los actos inherentes al objeto del presente mandato y, de manera especial, para recibir, desistir, transigir, sustituir, llamar en garantía, conciliar y representar mis intereses económicos.

Sírvase reconocer personería suficiente.

Otorgo,



LUIS MIGUEL GUZMAN PIEDRAHITA

C.C. 14.891.454

Representante Legal

Quimpac de Colombia SA

Acepto,

EDGAR BENITEZ QUINTERO

C.C. 16.789.181 de Cali

T.P. 162.496 del C.S. de la Judicatura

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO

Artículo 34 Decreto 2148 de 1.983

Compareció LUIS ALWEL

GUILLERMO PIEDRAHITA

Quien exhibió C.C. No.

14.891.454

Y declaró que la firma y huella
que aparecen en el presente
documento son suyas y que el
contenido del mismo es cierto.

Hoy [Firma]

El Declarante:

05 SEP 2022



JORGE ENRIQUE CALVO AMORANO
Notario del C.I.

[Firma]





CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

EL PRIMER JUEVES HÁBIL DE DICIEMBRE DE ESTE AÑO SE ELEGIRÁ JUNTA DIRECTIVA DE LA CAMARA DE COMERCIO DE PALMIRA. LA INSCRIPCIÓN DE LISTAS DE CANDIDATOS DEBE HACERSE DURANTE LA SEGUNDA QUINCENA DEL MES DE OCTUBRE. PARA INFORMACIÓN DETALLADA PODRÁ COMUNICARSE AL TELÉFONO 2806912 O DIRIGIRSE A LA SEDE PRINCIPAL, A LAS SEDES AUTORIZADAS PARA ESTE EFECTO O A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB www.ccpalmira.org.co

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

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón Social : QUIMPAC DE COLOMBIA S.A.
Nit : 890322007-2
Domicilio: Palmira

MATRÍCULA

Matrícula No: 19741
Fecha de matrícula en esta Cámara de Comercio: 14 de junio de 1982
Ultimo año renovado: 2022
Fecha de renovación: 09 de marzo de 2022
Grupo NIIF : GRUPO I - NIIF PLENAS

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal : Km 13 autop. Yumbo aeropuerto - Palmaseca
Municipio : Palmira
Correo electrónico : corporativo@quimpac.com.co
Teléfono comercial 1 : 2806888
Teléfono comercial 2 : 2806896
Teléfono comercial 3 : No reportó.

Dirección para notificación judicial : Km 13 autop. Yumbo aeropuerto - Palmaseca
Municipio : Palmira
Correo electrónico de notificación : corporativo@quimpac.com.co
Teléfono para notificación 1 : 2806888
Teléfono notificación 2 : 2806896
Teléfono notificación 3 : No reportó.

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

CONSTITUCIÓN

Por Escritura Pública No. 580 del 25 de mayo de 1982 de la Notaría Treinta Y Uno de Bogotá, inscrita inicialmente en la Camara De Comercio De Cali, el 14 de junio de 1982 bajo el No. 54290 del Libro y posteriormente inscrita en esta Cámara de Comercio el 15 de febrero de 1990, con el No. 9720 del Libro IX, se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada QUIMICOS DE OCCIDENTE S.A.



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

REFORMAS ESPECIALES

Por Escritura Pública No. 4137 del 26 de septiembre de 1985 de la Notaría Tercera de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el 15 de febrero de 1990, con el No. 9729 del Libro IX, se decretó Cambio de razon social de Quimicos de Occidente S.A. a Productos Derivados de la Sal S.A.

Por Escritura Pública No. 244 del 25 de enero de 1990 de la Notaría Tercera de Cali, inscrita inicialmente en la Camara De Comercio De Cali, el 31 de enero de 1990 bajo el No. 25529 del Libro y posteriormente inscrita en esta Cámara de Comercio el 15 de febrero de 1990, con el No. 9737 del Libro IX, Cali a palmira

Por Escritura Pública No. 5764 del 16 de diciembre de 2005 de la Notaria Tercera de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el 20 de diciembre de 2005, con el No. 4559 del Libro IX, se decretó Fusion entre sociedad absorbente: Productos derivados de la S.A. Y sociedad absorbida:Quimpac de Colombia S.A.

Por Escritura Pública No. 6169 del 22 de diciembre de 2006 de la Notaria Tercera de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el 28 de diciembre de 2006, con el No. 1108 del Libro IX, se decretó Fusion entre sociedad: Absorbente: Productos derivados de la sal S.A. Y sociedad absorbida: Productos derivados de la sal del cauca S.A.

Por Escritura Pública No. 3117 del 22 de julio de 2009 de la Notaría Tercera de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el 04 de agosto de 2009, con el No. 1882 del Libro IX, se decretó Cambio de razon social de Productos Derivados de la Sal S.A. a Quimpac de Colombia S.A.

TÉRMINO DE DURACIÓN

La persona jurídica no se encuentra disuelta y su duración es hasta el 31 de diciembre de 2040.

OBJETO SOCIAL

Objeto: El objeto de la sociedad es: A) establecer y explotar en Colombia y en el exterior fabricas para producir, mediante electrolisis de salmuera productos tales como cloro, soda caustica, hidrogeno, hidroxidos, cloratos, percloratos o derivados de estos y productos similares, y mediante combinacion, física y/o química, de estos productos, otros tales como acido clorhidrico, hipocloritos o derivados de estos y productos similares. B) formular y/o transformar productos quimicos industriales, en especial productos derivados del cloro o sus coproductos quimicos naturales, tales como: Soluciones de hipoclorito de sodio, soluciones de acido clorhidrico otros hipocloritos incluyendo el de calcio, cloruros inorganicos como cloruro de calcio y zinc entre otros; así como también productos derivados o relacionados con la materia prima de los anteriores tales como la purificacion y refinacion de sal para consumo humano y animal, mezclas de estas como sales de la misma y acidos inorganicos. C) comercializar, formular y/o transformar alimentos para animales, sales minerales e insumos agropecuarios. D) la sintesis, formulacion, transformacion, almacenamiento y empaque, propios o por encargo de productos para usu pecuario. E) realizar toda clase de actividades agricolas y ganaderas en los predios de su propiedad o de terceros. F) adquirir en Colombia o en el exterior, directamente o por traspaso, adjudicaciones, aportes, arrendamientos, concesiones o permisos de exploracion y explotacion de fuentes de materias primas e insumos para los procesos electroliticos y de combinacion de sus productos. G) realizar en los mercados nacionales e internacionales todas las operaciones comerciales e industriales relacionadas con la adquisicion de materias primas, insumos, equipos, tecnologia, de servicios técnicos y los requeridos por la sociedad para la comercializacion y venta de los productos, subproductos, etc que se produzcan o no en las



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

plantas industriales operadas por la sociedad. H) promover, formar, organizar, sociedades comerciales cuyo objeto social semejante o complementario al suyo y suscribir acciones o tomar cuotas de interés social en ellas y en aquellas que tengan por objeto abrir mercados o facilitar su distribución o el uso a los productos de la sociedad. I) celebrar contratos de cualquier naturaleza que se requieran para el debido cumplimiento y realización de sus funciones. I) celebrar contratos de cualquier naturaleza que se requieran para el debido cumplimiento y realización de sus funciones. J) realizar toda clase de servicios relacionados con la actividad portuaria: Manejo de carga marítima, manejo de carga terrestre, almacenamiento, alquiler de equipos y suministro de aparejos, otras actividades a la carga. K) realizar actividades correspondientes a la exploración, explotación, beneficio, comercialización y aprovechamiento de toda clase de minerales.

CAPITAL

* CAPITAL AUTORIZADO *

Valor	\$ 65.002.120.000,00
No. Acciones	287.620.000,00
Valor Nominal Acciones	\$ 226,00

* CAPITAL SUSCRITO *

Valor	\$ 7.730.357.346,00
No. Acciones	34.205.121,00
Valor Nominal Acciones	\$ 226,00

* CAPITAL PAGADO *

Valor	\$ 7.730.357.346,00
No. Acciones	34.205.121,00
Valor Nominal Acciones	\$ 226,00

REPRESENTACIÓN LEGAL

Para los fines de su dirección, administración y representación, la compañía tiene los siguientes órganos: A. Asamblea General de accionistas; b. Junta directiva; c. Gerencia. Adicionalmente tendrá un presidente.

cada uno de estos órganos ejercerá las funciones y atribuciones que se determinan en los estatutos, con arreglo a las normas especiales expresadas y a las disposiciones legales.

la Junta Directiva se compone de cuatro (4) miembros o consejeros principales o en su defecto de los suplentes personales de estos, designados por la Asamblea General de accionistas.

la Junta Directiva será presidida por el presidente de la compañía, y a falta de este designará entre sus miembros presentes el presidente para que sea quien presida la reunión.

funciones: En la Junta Directiva se entiende delegado el más amplio mandato para administrar la compañía y por consiguiente, tendrá atribuciones suficientes para ordenar que se ejecute o celebre cualquier acto o contrato comprendido dentro del objeto social y para adoptar las decisiones necesarias en orden a que la compañía cumpla sus fines y de manera especial tendrá



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

las siguientes funciones: Autorizar al gerente la celebración de contratos cuyo valor supere los trescientos mil dólares americanos (us\$300.000) o su equivalente en pesos Colombianos, a la tasa representativa del mercado que rija a la fecha de su celebración en los casos de licitaciones, invitaciones y adjudicaciones en el suministro de productos manufacturados y/o comercializados cuando este supere los cinco millones de dólares americanos (us\$5.000.000) o su equivalente en pesos Colombianos, a la tasa representativa del mercado que rija a la fecha de su celebración.

gerente: La administración inmediata de la compañía, su representación en juicio y fuera de juicio, y la gestión de los negocios estarán a cargo de un empleado titulado gerente, designado por la Junta Directiva. Todos los empleados de la compañía, a excepción del revisor fiscal y de los dependientes de este, si los hubiere, estarán sometidos al gerente en el desempeño de sus labores. El gerente dedicara todo su tiempo al ejercicio de sus funciones y solo podrá desempeñar otras labores en cargo de forzosa aceptación de que no pueda eximirse conforme a la Ley o en cargo no incompatible con el de la gerencia previa autorización expresa de la Junta Directiva.

son suplentes del gerente: A) el gerente financiero. B) el gerente administrativo, contraloría y de gestión humana y c) a falta de estos dos últimos los miembros principales de la Junta Directiva, en el orden de su designación. En caso de falta absoluta del gerente, entendiéndose por tal la muerte, la renuncia aceptada o la separación del cargo por más de treinta (30) días consecutivos sin licencia; la Junta Directiva nombrara un nuevo gerente para el resto del periodo; mientras se hace el nombramiento, la gerencia será ejercida por los suplentes indicados en el artículo.

FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL

Facultades: Como representante legal de la compañía, en juicio y extrajudicialmente, el gerente tiene facultades para celebrar o ejecutar sin otras limitaciones que las establecidas en los estatutos en cuanto se trate de operaciones que deban ser previamente autorizadas por la Junta Directiva o por la Asamblea General de accionistas, todos los actos o contratos comprendidos dentro del objeto social o que tengan carácter simplemente preparatorio, accesorio o complementario para la realización de los fines que persigue la compañía y los que se relacionen directamente con la existencia y el funcionamiento de la misma.

el gerente queda investido de poderes especiales para: A) transigir, arbitrar y comprometer los negocios sociales; b) promover o coadyuvar acciones judiciales, administrativas en que la compañía tenga interés y deba interponer todos los recursos que sean pertinentes conforme a la Ley; c) desistir de las acciones o recursos que interponga; d) novar obligaciones o créditos; e) suscribir títulos valores de contenido crediticio a condición de que exista contraprestación cambiaria a favor de la compañía; y f) dar o recibir bienes en pago.

atribuciones: Son atribuciones del gerente; a. Ejecutar las decisiones de la Asamblea General de accionistas y las de la Junta Directiva; b. Velar porque todos los trabajadores de la compañía cumplan satisfactoriamente sus deberes; c. Constituir los apoderados extrajudiciales que juzgue necesarios para que, obrando bajo sus órdenes, representen a la compañía, y determinar sus facultades, previa autorización de la Junta Directiva; d. Constituir apoderados judiciales; e. Revocar mandatos y sustituciones; f. Ejecutar los actos y celebrar los contratos correspondientes a licitaciones, invitaciones, y adjudicaciones con entidades públicas, mixtas y



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

privadas en el suministro de productos manufacturados y/o comercializados cuyo valor no supere los cinco millones de dólares americanos (us\$5.000.000), o su equivalente en pesos Colombianos a la tasa representativa del mercado que rija a la fecha de la celebración; en los demás actos y contratos el valor no podrá superar la suma de trescientos mil dólares americanos (us\$300.000) o su equivalente en pesos Colombianos, a la tasa representativa del mercado que rija a la fecha de la celebración. Si el valor de los contratos exceden las cifras indicadas, se requiere autorización de la Junta Directiva; g. Cuidar la recaudación e inversión de los fondos de la compañía y de que todos los valores pertenecientes a ella y los que reciban en custodia se mantengan con la seguridad debida; h. Asistir a las reuniones de la Asamblea o juntas de asociados de las compañías, corporaciones o comunidades en que la compañía tenga interés, dar su voto en ellas en representación de esta, de acuerdo con las instrucciones que reciba de la Junta Directiva; I. Convocar a la Asamblea General de accionistas a reuniones extraordinarias; j. Cumplir las funciones que, en virtud de la delegación expresa de la Asamblea General de accionistas o de la Junta Directiva, le sean confiadas; k. Nombrar, y remover libremente a los empleados de la compañía y resolver sobre las excusas, licencias y renunciaciones del personal cuyo nombramiento y remoción no correspondan a la Junta Directiva o a la Asamblea General de accionistas; l. Delegar en los empleados de la compañía alguna o algunas de las atribuciones o facultades señaladas en los estatutos a su juicio y bajo su responsabilidad; m. Las demás que le correspondan de acuerdo con la Ley o por la naturaleza de su cargo.

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES

Por Acta No. 191 del 23 de enero de 2002 de la Junta de Socios, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 27 de febrero de 2002 con el No. 910 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
GERENTE GENERAL	MAURICIO MEJIA PARDO	C.C. No. 16.601.625

Por Acta No. 272 del 07 de mayo de 2014 de la Junta Directiva, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 05 de junio de 2014 con el No. 794 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
GERENTE ADMINISTRATIVO CONTRALORIA Y DE GESTION HUMANA	LUIS MIGUEL GUZMAN PIEDRAHITA	C.C. No. 14.891.454

Por Acta No. 211 del 17 de diciembre de 2003 de la Junta Directiva, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 13 de mayo de 2005 con el No. 3873 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
GERENTE FINANCIERO	FERNANDO AUGUSTO PARRADO GOMEZ	C.C. No. 16.627.066

JUNTA DIRECTIVA

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

PRINCIPALES



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

PRIMER RENGLON	MARCOS SHULIM FISHMAN COTLEAR	PAS. No. 3167999
SEGUNDO RENGLON	MAURICIO MEJIA PARDO	C.C. No. 16.601.625
TERCER RENGLON	SEGUNDO ESTEBAN VITON RAMIREZ	PAS. No. 3007793
CUARTO RENGLON	FERNANDO AUGUSTO PARRADO GOMEZ	C.C. No. 16.627.066
SUPLENTE		
PRIMER RENGLON	KARIN LERNER RUB DE FISHMAN	PAS. No. 3167869
SEGUNDO RENGLON	SIMON FISHMAN LERNER	PAS. No. 5669389
TERCER RENGLON	LUIS MIGUEL GUZMAN PIEDRAHITA	C.C. No. 14.891.454
CUARTO RENGLON	GONZALO HINCAPIE NARVAEZ	C.C. No. 94.413.244

Por Acta No. 49 del 27 de febrero de 2007 de la Asamblea General, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 20 de diciembre de 2007 con el No. 1181 del libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRIMER RENGLON	MARCOS SHULIM FISHMAN COTLEAR	PAS. No. 3167999
TERCER RENGLON	SEGUNDO ESTEBAN VITON RAMIREZ	PAS. No. 3007793

SUPLENTE

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRIMER RENGLON	KARIN LERNER RUB DE FISHMAN	PAS. 3167869

Por Acta No. 56 del 24 de febrero de 2010 de la Asamblea De Accionistas, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 07 de mayo de 2010 con el No. 2739 del libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
SEGUNDO RENGLON	MAURICIO MEJIA PARDO	C.C. No. 16.601.625
CUARTO RENGLON	FERNANDO AUGUSTO PARRADO GOMEZ	C.C. No. 16.627.066

SUPLENTE

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
CUARTO RENGLON	GONZALO HINCAPIE NARVAEZ	C.C. 94.413.244

Por Acta No. 63 del 25 de febrero de 2014 de la Asamblea De Accionistas, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 16 de mayo de 2014 con el No. 692 del libro IX, se designó a:

SUPLENTE

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



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

SEGUNDO RENGLON

SIMON FISHMAN LERNER

PAS. 5669389

Por Acta No. 70 del 26 de octubre de 2016 de la Asamblea De Accionistas, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 03 de noviembre de 2016 con el No. 3918 del libro IX, se designó a:

SUPLENTE

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
TERCER RENGLON	LUIS MIGUEL GUZMAN PIEDRAHITA	C.C. 14.891.454

REVISORES FISCALES

Por Acta No. 73 del 08 de marzo de 2018 de la Asamblea De Accionistas, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 30 de julio de 2018 con el No. 12023 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION	T. PROF
REVISOR FISCAL	PWC CONTADORES Y AUDITORES S.A.S	NIT No. 900.943.048-4	

Por documento privado del 28 de octubre de 2021 de la Pwc Contadores Y Auditores S.a.s, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 04 de noviembre de 2021 con el No. 20479 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION	T. PROF
REVISOR FISCAL PRINCIPAL	STEPHANY PANESSO CASTILLO	C.C. No. 1.144.087.317	285894-T

Por documento privado del 02 de julio de 2021 de la Pwc Contadores Y Auditores S. A. S, inscrita/o en esta Cámara de Comercio el 07 de julio de 2021 con el No. 19844 del libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION	T. PROF
REVISOR FISCAL SUPLENTE	VALENTINA SEGURA MUÑOZ	C.C. No. 1.143.158.269	275447-T

REFORMAS DE ESTATUTOS

Los estatutos de la sociedad han sido reformados así:

DOCUMENTO	INSCRIPCIÓN
*) E.P. No. 6762 del 16 de noviembre de 1982 de la Notaría Segunda Cali	9721 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 4271 del 05 de julio de 1983 de la Notaría Segunda Cali	9722 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 5031 del 16 de agosto de 1983 de la Notaría Segunda Cali	9723 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 3442 del 06 de junio de 1984 de la Notaría Segunda Cali	9725 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 4723 del 24 de julio de 1984 de la Notaría Segunda Cali	9726 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 3856 del 09 de septiembre de 1985 de la Notaría Tercera Cali	9728 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 4137 del 26 de septiembre de 1985 de la Notaría Tercera Cali	9729 del 15 de febrero de 1990 del libro IX



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

*) E.P. No. 3641 del 05 de septiembre de 1986 de la Notaría Tercera Cali	9730 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 4901 del 27 de noviembre de 1986 de la Notaría Tercera Cali	9732 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 5088 del 28 de octubre de 1987 de la Notaría Tercera Cali	9733 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 3272 del 15 de junio de 1988 de la Notaría Tercera Cali	9734 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 2405 del 17 de mayo de 1989 de la Notaría Tercera Cali	9736 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 244 del 25 de enero de 1990 de la Notaría Tercera Cali	9737 del 15 de febrero de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 1777 del 10 de abril de 1990 de la Notaría Tercera Cali	9968 del 23 de abril de 1990 del libro IX
*) E.P. No. 2470 del 05 de junio de 1991 de la Notaría Tercera Cali	11127 del 07 de junio de 1991 del libro IX
*) E.P. No. 3953 del 30 de junio de 1993 de la Notaría Tercera Cali	13052 del 12 de julio de 1993 del libro IX
*) E.P. No. 3414 del 01 de junio de 1994 de la Notaría Tercera Cali	13860 del 21 de junio de 1994 del libro IX
*) E.P. No. 1826 del 24 de marzo de 1995 de la Notaría Tercera Cali	220 del 04 de abril de 1995 del libro IX
*) E.P. No. 1222 del 14 de marzo de 1996 de la Notaría Tercera Cali	169 del 20 de marzo de 1996 del libro IX
*) E.P. No. 1506 del 08 de abril de 1997 de la Notaría Tercera Cali	1103 del 22 de abril de 1997 del libro IX
*) E.P. No. 3381 del 14 de julio de 1997 de la Notaría Tercera Cali	1326 del 16 de julio de 1997 del libro IX
*) E.P. No. 3625 del 30 de agosto de 2001 de la Notaría Tercera Cali	542 del 31 de agosto de 2001 del libro IX
*) E.P. No. 4345 del 05 de septiembre de 2002 de la Notaría Tercera Cali	1398 del 20 de septiembre de 2002 del libro IX
*) E.P. No. 5776 del 29 de noviembre de 2002 de la Notaría Tercera Cali	1535 del 03 de diciembre de 2002 del libro IX
*) E.P. No. 5776 del 29 de noviembre de 2002 de la Notaría Tercera Cali	1535 del 03 de diciembre de 2002 del libro IX
*) E.P. No. 5776 del 29 de noviembre de 2002 de la Notaría Tercera Cali	1535 del 03 de diciembre de 2002 del libro IX
*) Acta No. 39 del 30 de julio de 2003 de la Actas Asamblea General De Accionistas	2138 del 09 de septiembre de 2003 del libro IX
*) E.P. No. 1773 del 19 de abril de 2005 de la Notaría Tercera Cali	3793 del 02 de mayo de 2005 del libro IX
*) E.P. No. 1773 del 19 de abril de 2005 de la Notaría Tercera Cali	3794 del 02 de mayo de 2005 del libro IX
*) E.P. No. 3927 del 29 de agosto de 2005 de la Notaría Tercera Cali	4274 del 01 de septiembre de 2005 del libro IX
*) E.P. No. 3927 del 29 de agosto de 2005 de la Notaría Tercera Cali	4275 del 01 de septiembre de 2005 del libro IX
*) E.P. No. 5404 del 25 de noviembre de 2005 de la Notaría Tercera Cali	4499 del 30 de noviembre de 2005 del libro IX
*) E.P. No. 5764 del 16 de diciembre de 2005 de la Notaria Tercera Cali	4559 del 20 de diciembre de 2005 del libro IX
*) E.P. No. 5764 del 16 de diciembre de 2005 de la Notaría Tercera Cali	4559 del 20 de diciembre de 2005 del libro IX
*) E.P. No. 5764 del 16 de diciembre de 2005 de la Notaría Tercera Cali	4559 del 20 de diciembre de 2005 del libro IX
*) E.P. No. 6169 del 22 de diciembre de 2006 de la Notaria Tercera Cali	1108 del 28 de diciembre de 2006 del libro IX



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

*) E.P. No. 6371 del 17 de diciembre de 2007 de la Notaría Tercera Cali	1182 del 20 de diciembre de 2007 del libro IX
*) E.P. No. 6371 del 17 de diciembre de 2007 de la Notaría Tercera Cali	1182 del 20 de diciembre de 2007 del libro IX
*) E.P. No. 1096 del 26 de marzo de 2008 de la Notaría Tercera Cali	296 del 04 de abril de 2008 del libro IX
*) E.P. No. 4287 del 06 de octubre de 2008 de la Notaría Tercera Cali	944 del 09 de octubre de 2008 del libro IX
*) E.P. No. 1234 del 26 de marzo de 2009 de la Notaría Tercera Cali	1427 del 26 de marzo de 2009 del libro IX
*) E.P. No. 1234 del 26 de marzo de 2009 de la Notaría Tercera Cali	1427 del 26 de marzo de 2009 del libro IX
*) E.P. No. 3117 del 22 de julio de 2009 de la Notaría Tercera Cali	1882 del 04 de agosto de 2009 del libro IX
*) E.P. No. 3117 del 22 de julio de 2009 de la Notaría Tercera Cali	1882 del 04 de agosto de 2009 del libro IX
*) E.P. No. 3117 del 22 de julio de 2009 de la Notaría Tercera Cali	1882 del 04 de agosto de 2009 del libro IX
*) E.P. No. 4450 del 22 de octubre de 2010 de la Notaría Tercera Cali	3303 del 26 de octubre de 2010 del libro IX
*) E.P. No. 2990 del 03 de agosto de 2011 de la Notaría Tercera Cali	889 del 16 de agosto de 2011 del libro IX
*) E.P. No. 1383 del 25 de abril de 2014 de la Notaría Tercera Cali	609 del 07 de mayo de 2014 del libro IX
*) E.P. No. 1383 del 25 de abril de 2014 de la Notaría Tercera Cali	609 del 07 de mayo de 2014 del libro IX
*) E.P. No. 5084 del 09 de noviembre de 2016 de la Notaría Tercera Cali	4000 del 17 de noviembre de 2016 del libro IX
*) E.P. No. 2587 del 17 de julio de 2018 de la Notaria Tercera Del Circulo De Cali Cali	12020 del 30 de julio de 2018 del libro IX
*) E.P. No. 5350 del 27 de diciembre de 2019 de la Notaria Tercera Del Circulo Cali	16736 del 03 de enero de 2020 del libro IX

RECURSOS CONTRA LOS ACTOS DE INSCRIPCIÓN

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

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

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

SITUACIONES DE CONTROL Y GRUPOS EMPRESARIALES

Que el 22 de enero de 2007, bajo el no. 52 Del libro ix, se inscribio el documento privado del 15 de enero de 2007, donde consta la configuracion de situación de control que ejerce quimpac S.A. Sobre quimpac de Colombia S.A, en razon a que posee mas del 80,10% del capital suscrito y pagado en dicha sociedad. Certifica



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

que el 20 de diciembre de 2011, bajo el no. 1424 Del libro ix, se inscribio el documento privado del 12 de diciembre de 2011, donde consta la configuracion de situación de control que ejerce quimpac de Colombia S.A. Sobre quimpac logistica s a s, en razon a que posee el 100% del capital suscrito y pagado en dicha sociedad. Certifica

que el 23 de octubre de 2017, bajo el nro 5786 del libro ix se inscribio un documento privado de fecha 20 de octubre de 2017 donde consta la configuracion de situación de control asi:

Sociedad controlante

quimpac de Colombia S.A.
Nit. 890. 322.007-2
Registro mercantil no. 19741-4
Domicilio km 13 autopista yumbo aeropuerto
ciudad - Palmira - Valle del cauca
nacionalidad colombiana

sociedades controladas

transquim S.A.S
nit. 900.440.999-4
Registro mercantil no. 96515-16
Domicilio km 13 autopista yumbo aeropuerto
ciudad - Palmira - Valle del cauca
nacionalidad colombiana

empresa general de aguas S.A.S.
Nit. 830.131.938-6
Registro mercantil no. 00057325
Km 2.5 Via madrid puente piedra
ciudad - Madrid - Cundinamarca
nacionalidad Colombiana.

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal Código CIIU: C2011
Actividad secundaria Código CIIU: G4664
Otras actividades Código CIIU: C1090

ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO, SUCURSALES Y AGENCIAS

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

ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO

Nombre: QUIMPAC DE COLOMBIA S.A.
Matrícula No.: 19742
Fecha de Matrícula: 15 de febrero de 1990
Último año renovado: 2022



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

Categoría: Establecimiento de Comercio
Dirección : Km 13 autop. Yumbo aeropuerto - Palmaseca
Municipio: Palmira

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

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

INFORMA - TAMAÑO DE EMPRESA

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

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

Ingresos por actividad ordinaria : \$372,086,159,235
Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el periodo - CIIU : C2011.

CONTRATOS

Por documento privado del 12 de agosto de 2002 de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el 19 de noviembre de 2002, con el No. 73 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 22 de octubre de 2002 de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el 28 de noviembre de 2002, con el No. 75 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 06 de septiembre de 2002 de Barranquilla, inscrito en esta Cámara de Comercio el 28 de noviembre de 2002, con el No. 76 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 03 de diciembre de 2002 de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el 09 de diciembre de 2002, con el No. 77 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 26 de noviembre de 2002 de Bogotá, inscrito en esta Cámara de Comercio el 09 de diciembre de 2002, con el No. 78 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 26 de noviembre de 2002 de Bogotá, inscrito en esta Cámara de Comercio el 09 de diciembre de 2002, con el No. 79 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 01 de enero de 1111 de Palmira, inscrito en esta Cámara de Comercio el 09 de diciembre de 2002, con el No. 80 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 26 de noviembre de 2002 de Manizales, inscrito en esta Cámara de Comercio el 09 de diciembre de 2002, con el No. 81 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 22 de noviembre de 2002 de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el



CÁMARA DE COMERCIO DE PALMIRA
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 11/08/2022 - 13:21:56
Recibo No. H000018828, Valor 6500

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN gvwSAz7UBP

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

23 de enero de 2003, con el No. 83 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 03 de diciembre de 2002 de Cali, inscrito en esta Cámara de Comercio el 17 de febrero de 2003, con el No. 87 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 29 de agosto de 2002 de Bogotá, inscrito en esta Cámara de Comercio el 17 de febrero de 2003, con el No. 88 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 13 de diciembre de 2002 de Bogotá, inscrito en esta Cámara de Comercio el 20 de febrero de 2003, con el No. 89 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

Por documento privado del 06 de diciembre de 2002 de Palmira, inscrito en esta Cámara de Comercio el 20 de febrero de 2003, con el No. 90 del Libro XI, se inscribió Cancelacion de prendas.

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

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

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

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

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

*** FINAL DEL CERTIFICADO ***

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 cono 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 volco del vehículo de placas TTG-215."

Que este Despacho en virtud 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 Bultrinding.
- 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 ibidem, 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 10.190.690 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 SERVICES 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 SERVICES 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
delagante
Fórmula Médica
I.R.S.
Fecha 08.11.18
Nombre: JORGE WILSON CASTAÑEDA CARDONA S.
R.I.

Jorge Wilson Castañeda Cardona
- Vinosos

*Incapacidad por lesión en pierna
de la tolva*

Jorge Wilson Castañeda Cardona
C.C. 10.198.690

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, reilera 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 causas 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 sí 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

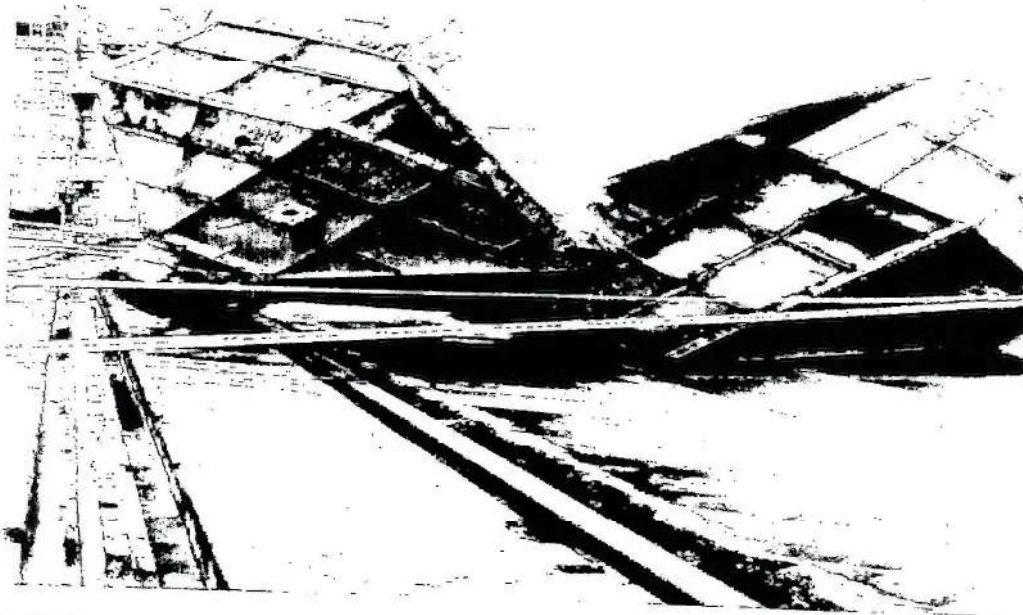
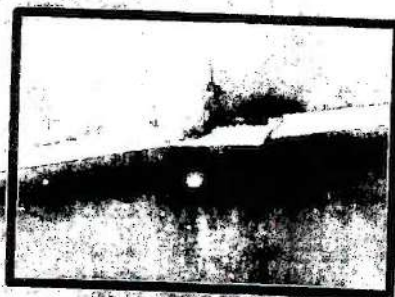
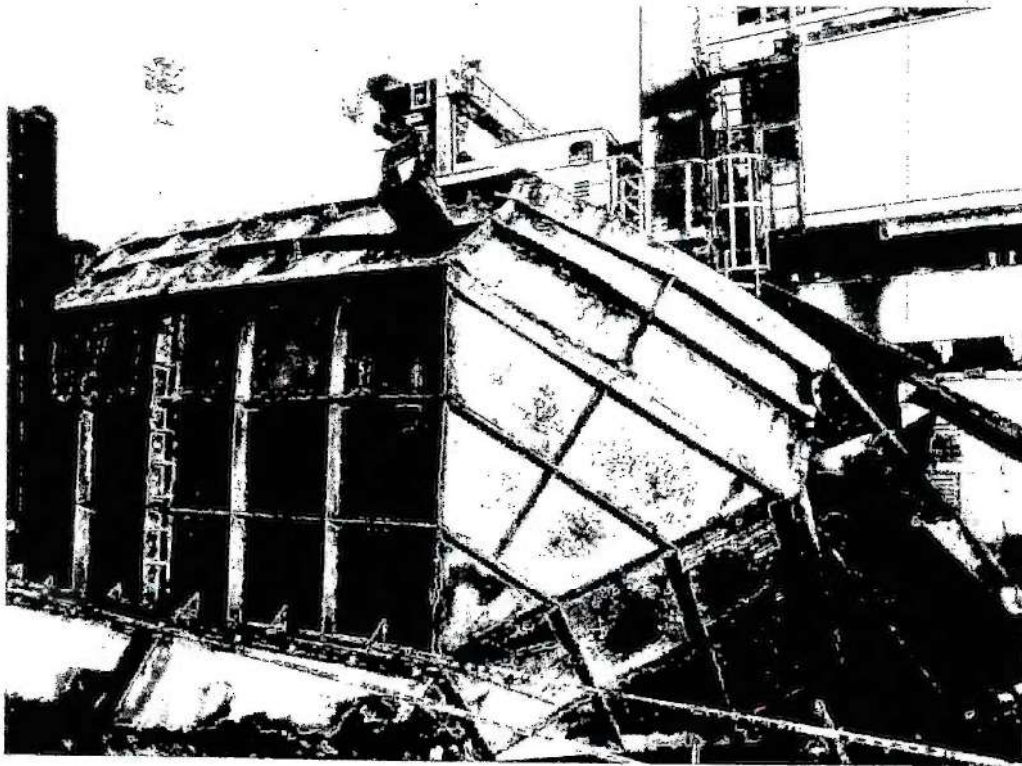


Foto No. 2



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 doble, 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?</p> <p>¿Se ha cumplido con el programa de mantenimiento preventivo del equipo? ¿Verificar el registro de los últimos mantenimientos?</p>		<p>RESERVA DOCUMENTAL</p> <p>30 pesos</p> <p>Plan de mto requerido</p>	
<p>¿La tolva cuenta con las vigas diagonales o ángulos en buen estado? Se deben revisar en las estructuras vigas, columnas y los elementos de unión de juntas de soldadura?</p> <p>¿La tolva tiene el cuerpo en buen estado (Verificar condiciones de soldadura, fatiga, estado de apertura, etc)? Verificar la función de las partes móviles 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 a bordo de los cuales se inspecciona el estado de los equipos?</p> <p>¿Se el producto a descargar lo requiere, ¿La tolva cuenta con encendido?</p> <p>¿Los columnas de la tolva se encuentran en buen estado?</p> <p>¿El equipo cuenta con sistema de freno para frenar la tolva?</p> <p>¿Los puntos de anclaje de transporte de la tolva se encuentran en buen estado?</p>		<p>VERIFICACIÓN ESTRUCTURAL</p> <p>Se realizó inspección a la estructura</p> <p>Se realizaron pruebas de apertura y cierre de las partes móviles</p> <p>Se realizaron pruebas en vacío</p> <p>Cuanto en total</p> <p>Producto no usado</p> <p>Es tan en perfecto estado</p> <p>No se</p> <p>Se transmiten sin</p>	
<p>Se realizaron unos correctivos</p> <p>...Fijar puntos de anclaje, para bien de vida de los operarios de las partes de la tolva</p> <p>...Retorcionamiento de 2 puntos de apoyo de la tolva a la estructura</p> <p>...Instalación de un cable en borde superior de la tolva</p> <p>...Instalación de un cable en la parte superior de la tolva</p>			
FIRMA DE LOS PARTICIPANTES DE LA VERIFICACIÓN:			
NOMBRE	CARGO	EMPRESA	FIRMA
Carlos A. Martínez	Sup. Mto	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 Gránulos 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			
Área o Sección: Cualquier puesto de atraque	Responsable: portuarios Verificador: SPRBUN	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, aplastamiento, 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 términos:

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 óbvio, 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 Afien 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 (perdida 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 41º. 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 remítase a este Despacho el presente acto administrativo por conducto del Grupo de Notificaciones de la Secretaría General, remítase 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



**Sociedad Portuaria
Buenaventura**
EL ALIADO DE LA COMPETITIVIDAD

NIT.: 800.215.775-5

1.1- 006022

Buenaventura, 7 DIC 2016

Señor
JUAN CARLOS GONZALEZ
Quimpac S.A.
Avenida Portuaria 18 A-97
Buenaventura

Asunto: Remisión convenio.

Cordial saludo:

Para los fines pertinentes, comedidamente me permito remitir copia del convenio suscrito entre la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y Quimpac de Colombia S.A.

Atentamente,


ENRIQUE FERRER MORCILLO
Gerente Jurídico

Anexo: Uno

Ana Laura M.
Cartas externas

Servicios Portuarios y Logísticos Que Generan Competitividad

AV. Portuaria
Edificio Administración
PBX (57) 201 0700 al 09
FAX: (57) 242 2700 - 242 2043
Buenaventura - Valle
Colombia



CONVENIO ENTRE LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. Y QUIMPAC DE COLOMBIA S.A.

Entre los suscritos, a saber: VICTOR JULIO GONZÁLEZ RIASCOS, vecino de Buenaventura, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía número 16.465.297, hábil para contratar y obligarse, obrando en el presente acto en su calidad de Gerente General y por lo tanto como representante legal de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A., sociedad comercial de carácter anónimo, constituida mediante escritura pública número 3306, otorgada el 21 de diciembre de 1993 en la Notaría Segunda (2ª) del Circuito de Buenaventura, registrada en la Cámara de Comercio de Buenaventura el tres (3) de enero de 1994, bajo el número 6209 del Libro IX, identificada con la matrícula mercantil número 19882-4 y con el Número de Identificación Tributaria (NIT) 800215775-5, con domicilio principal en la Avenida Portuaria edificio administración de la ciudad de Buenaventura (V), quien en adelante y para los efectos del presente convenio se conocerá simplemente como SPRBUN por una parte, y por la otra, MAURICIO MEJIA PARDO, vecino de Palmira, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía número 16.601.625, hábil para contratar y obligarse, obrando en el presente acto en su calidad de Gerente General y por lo tanto como Representante Legal de QUIMPAC DE COLOMBIA S.A. constituida por escritura pública Nro. 580 del 25 de Mayo de 1982 de la Notaría treinta y uno de Bogotá, inscrita en la Cámara de Comercio el 15 de febrero de 1990 bajo el número 9720 del libro IX, con matrícula Mercantil Nro. 19741-4 y NIT. 890.322.907- 2, con domicilio principal en el Km 13 autopista Yumbo Aeropuerto de la ciudad de Palmira (V), quien en adelante y para los efectos del presente convenio se conocerá simplemente como QUIMPAC hemos acordado celebrar el presente convenio previa las siguientes

CONSIDERACIONES

1. La SPRBUN en su terminal marítimo presta sus servicios de descarga a QUIMPAC.
2. QUIMPAC requiere para realizar sus operaciones de descarga de gránulos sólidos (sal) por la SPRBUN la disponibilidad de 2 grúas móviles, 2 tolvas y 2 cucharas para la total atención en descarga de la motonave al momento de su arribo con atraque preferencial al muelle que se le asigne por parte de la SPRBUN.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, las partes acuerdan celebrar el presente convenio el cual se regirá por las siguientes

CLAUSULAS

CLAUSULA PRIMERA. OBJETO:

El convenio tiene por objeto satisfacer las necesidades específicas en el descargue de sal de QUIMPAC en el terminal marítimo de la SPRBUN.

CLAUSULA SEGUNDA. COMPROMISOS Y ACUERDOS.

Para alcanzar el objeto del Convenio

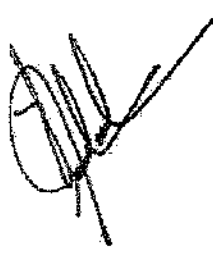

SPRBUN se compromete a:

1. QUIMPAC requiere para realizar sus operaciones de descarga de sal marina a granel, por parte de la SPRBUN la disponibilidad de:
 - a. Dos (2) grúas móviles con sus respectivos operarios y portaloneros.
 - i. Tolva de doble boca de sprbun
 - ii. Tolva grande
 - b. Dos (2) cucharas, entendiéndose que una de las grúas Liebherr tiene su propia cuchara y que para la segunda Grúa multipropósito, es necesario adaptarle una cuchara que SPRBUN conseguirá por su cuenta y que deberá ser de una capacidad

no inferior a 7 toneladas. Las cucharas deben estar en perfecto estado operacional y de mantenimiento.

2. SPRBUN garantizará el perfecto funcionamiento de sus equipos durante todo el tiempo que esté en operación el buque. En el evento de daños durante la descarga de alguno de los equipos, SPRBUN los reemplazará en un tiempo no mayor a 60 minutos de haber ocurrido la novedad.
3. Para la total atención en descarga de la motonave al momento de su arribo la Sprbun coordinará atraque directo a muelle de la motonave contratada por QUIMPAC. Si Sprbun no cuenta con disponibilidad de puesto de atraque al arribo deberá asignar uno en un periodo no mayor a 24 horas después del ETA de la nave.
4. Sprbun podrá retirar una grúa móvil de la operación si se afecta el fluido eléctrico del terminal impidiendo la normal operación de las grúas pósticos (O evento fortuito, fuerza mayor, fallas mecánicas) por el tiempo que sea necesario, y ante esta eventualidad, SPRBUN dispondrá de las cucharas y tolvas necesarias para habilitar y operar a su costo las grúas de la motonave que fuesen necesarias, para compensar y sostener el ritmo y la rata de descarga que haya mantenido la grúa móvil. En todo caso sostendrá la rata pactada por Quimpac en los términos del charter de la motonave.
5. Sprbun garantizará la anticipada ubicación de todos los equipos involucrados en la operación en el muelle asignado para las operaciones de descargue de las motonaves de Quimpac.
6. SPRBUN hará el mantenimiento preventivo a las tolvas y cucharas de Sprbun para que estén 100% operativas.
7. La SPRBUN podrá atender los buques de sal en los muelles donde tenga acceso las grúas móviles.
8. SPRBUN dará todas las instrucciones y aclaraciones que sean necesarias a todo su personal de las áreas de Vigilancia y Seguridad, Seguridad Salud y Medio Ambiente, Gerencia de Operaciones, Equipos Portuarios, Mantenimiento, Comercial y Mercadeo, acerca de los aspectos de la operación de la descarga y tránsito de vehículos de urbaneo por el terminal marítimo, con el fin de que el ritmo y continuidad de las operaciones, no se vean entorpecidas en ningún momento.
9. Se revisará con el área de SESAMA de la SPRBUN para que realicen la verificación de los estados de los vehículos antes del atraque de la nave y no durante la operación y se haga de forma aleatoria.
10. Posterior al inicio de operaciones el área de Seguridad, Salud y Medio Ambiente realizará inspecciones de rutina a los tracto-camiones y/o volquetas que realicen la operación de urbaneo de sal. Todo tracto-camión y/o volqueta que no cumpla con los requerimientos de seguridad y Salud y Medio Ambiente no se le permitirá continuar en la operación hasta que se corrija la novedad.

Por su parte, QUIMPAC se compromete a:

- 
1. Movilizar el 100% de su carga de sal marina a granel y otros gráneles que llegará por buenaventura por el terminal marítimo de la SPRBUN. Se tiene como referencia un promedio de 75.000 toneladas por año de sal marina a granel.
 2. Pagar a la SPRBUN la tarifa acordada.
 3. QUIMPAC en lo posible ajustará el arribo de estos buques en los días donde SPRBUN tenga disponibilidad de las grúas móviles (lunes a jueves).
 4. QUIMPAC realizará pesaje en sus propias básculas y hará reporte de báscula cada 4 horas y lo enviará a la Subgerencia de Operaciones y a la Coordinación Terrestre para los controles.
 5. QUIMPAC debe presentar, previo al inicio de operaciones, resultado del Draft Survey Inicial a la Subgerencia de Operaciones y a la Coordinación Terrestre.
 6. QUIMPAC debe presentar, al finalizar operaciones, resultado del Draft Survey Final a la Subgerencia de Operaciones y a la Coordinación Terrestre
- 

7. QUIMPAC dispondrá del número de vehículos necesarios para sostener el rendimiento de la operación.
8. QUIMPAC debe continuar realizando la carta donde exonera a SPRBUN por faltantes durante las operaciones de descargue de sal.
9. De presentarse sobrantes de sal deben quedar sobre los vehículos en el interior del Terminal mientras realizan el proceso de nacionalización de la carga.
10. Quimpac debe implementar las medidas de seguridad necesarias que garanticen que los vehículos o conductores asignados al urbaneo no pongan en riesgo la mercancía descargada.
11. Suministrar y responsabilizarse por el personal de servicios varios que estará encargado de la manipulación de apertura y cierre de las tolvas en el Aprovecho.
12. Suministrar oportunamente el equipo cargador, con su respectivo Operario, cuando sea necesario ingresarlo al interior de la bodega del buque para realizar el acopio del producto por finalización de las escotillas.

CLAUSULA TERCECERA. TARIFAS: QUIMPAC pagará a la SPRBUN la suma de USD\$0.85/TONELADA por el servicio integral de grúa móvil con la tolva y cuchara.

CLAUSULA CUARTA. DURACION:

El presente convenio tendrá un término de duración de 2 años contados a partir de la fecha de la firma del presente documento. No obstante lo anterior, las partes de común acuerdo podrán prorrogarlo, acuerdo que se hará constar por escrito.

CLAUSULA QUINTA. CAUSALES DE TERMINACION DEL CONVENIO:

Serán causales de terminación de este convenio:

- A. La expiración del plazo pactado, salvo las previsiones de la cláusula anterior
- B. El mutuo acuerdo entre las partes, expresado en documento firmado por los representantes legales de las empresas.
- C. La imposibilidad técnica, administrativa o legal para continuar con la ejecución del convenio.
- D. El acaecimiento de circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor que impidan la continuidad del convenio.

CLAUSULA QUINTA.- CESIÓN:

Este convenio no podrá ser cedido total o parcialmente por ninguna de las partes a terceros, a menos que medie autorización escrita firmada por las partes.

CLAUSULA SEXTA. SUSPENSION:

Se podrá suspender temporalmente la ejecución del presente convenio por mutuo acuerdo de las partes, en los eventos de fuerza mayor o caso fortuito, mediante la suscripción de un acta de suspensión en la que se señalarán los motivos que dieron lugar a la misma y la fecha en que se reiniciarán las actividades

CLAUSULA SEPTIMA. DOMICILIO: Para todos los efectos a que haya lugar en desarrollo de este convenio, se fija como domicilio el Municipio de Buenaventura.

CLAUSULA OCTAVA. PERFECCIONAMIENTO: El presente convenio se entiende perfeccionado con la suscripción de las partes.

CLAUSULA NOVENA. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS:

En el evento de presentarse un conflicto en cuanto a la interpretación y/o aplicación de las cláusulas del presente convenio y de los Acuerdos y o compromisos específicos que se deriven, se resolverá de común acuerdo por las partes.

CLAUSULA DECIMA: INFORMACION CONFIDENCIAL

Se entiende como confidencial cualquier dato técnico que tenga el carácter de confidencial, secreto comercial, saber hacer u otra información confidencial revelada en forma escrita, de mensaje de datos, oral o de cualquier otra manera y que sea señalada expresamente por SPRBUN o por QUIMPAC como confidencial, reservada, patentada o privilegiada. No obstante hasta que las partes no establezcan de forma expresa lo contrario se entiende que toda la información revelada tendrá el carácter de confidencial.

Parágrafo Primero: QUIMPAC se obliga a mantener en confidencialidad la información de SPRBUN, obtenida por las personas que participen en el desarrollo del presente convenio y el uso indebido de dicha información dará lugar a la terminación del convenio, sin perjuicio de las acciones legales y las respectivas indemnizaciones a que haya lugar.

CLÁUSULA DECIMA PRIMERA. AUTORIZACION PARA EL TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES:

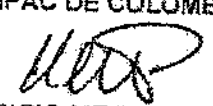
En cumplimiento de las normas vigentes sobre protección de datos personales, la SPRBUN cuenta con una Política de Privacidad, Tratamiento y Protección de Datos Personales (en adelante, la Política de Privacidad), la cual se entiende incorporada al presente convenio. Teniendo en cuenta que en la celebración y ejecución del presente convenio se requiere o podría requerirse la recopilación, uso y tratamiento de algunos datos personales de QUIMPAC y/o de sus empleados o contratistas, QUIMPAC declara que conoce y acepta el contenido de la Política de Privacidad de SPRBUN que se encuentra disponible en www.SPRBUN.com, y la autoriza expresamente para incorporar en sus bases de datos los datos personales que sean suministrados para la celebración y durante la ejecución del presente convenio, y darles el tratamiento que estime necesario de conformidad con los términos de la mencionada Política de Privacidad y las finalidades allí señaladas.

En constancia de lo anterior se firma a los.... días del mes de Agosto de dos mil quince (2015).


SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.

VICTOR JULIO GONZALEZ RIASCOS
C.C. Nro. 16.465.297
Gerente General

QUIMPAC DE COLOMBIA S.A.


MAURICIO MEJIA PARDO
C.C. Nro. 16.601.625
Gerente


NOTA: Este convenio rige a partir del 01 OCT 2015

Señores

DIAN

defensoria@dian.gov.co

Carrera 3 N° 10-60

La ciudad.

Asunto: **Derecho de Petición**

EDGAR BENITEZ QUINTERO, ciudadano Colombiano, identificado con la cedula de ciudadanía número 16.789.181 de Cali - Valle, con oficina profesional de abogado en la avenida 2G Norte 40-30 la ciudad de Cali, teléfono 316-3012789, en ejercicio del Derecho de Petición consagrado en el artículo 23 de la Constitución Política de Colombia y con el lleno de los requisitos del artículo 5 del Código Contencioso Administrativo, respetuosamente me dirijo a ustedes, con el fin que se allegue al Juzgado Tercero (03) Civil del Circuito de Buenaventura, al proceso declarativo de responsabilidad civil iniciado por la señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera vs Quimpac de Colombia S.A. y Otros, radicación 76109 3103 003 2022 00046 00, a fin de que allegue al proceso copia completa de la información exógena del señor Rubén Darío Jaramillo Mosquera con CC N° 16.778.497, igualmente si declaró renta para los años 2.016, 2.017 y 2.018, gravadas con impuesto a las ventas, u otro tributo y el monto de los ingresos declarados; o en su defecto se certifique si el señor Jaramillo Mosquera, como persona natural, sujeto probablemente a Régimen Simplificado, se encontraba registrado y tenía asignado un RUT.

Favor responder dentro del término legal y al amparo del Derecho Constitucional invocado, al Juzgado Tercero (03) Civil del Circuito de Buenaventura calle 3ª N° 2A-35
j03ccbuenaventura@cendoj.ramajudicial.gov.co

Atentamente,



EDGAR BENITEZ QUINTERO

TP 162.496 C.S de la J.