



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN NÚMERO

341 DE 10/02/2022

"Por medio de la cual se imparte una orden administrativa"

LA DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial, las que le confieren la Ley 1 de 1991, la Ley 105 de 1993, y los numerales 6 y 9 del artículo 16 del Decreto 2409 de 2018 y,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que el artículo 2 de la Constitución Política dispuso entre los fines esenciales del Estado el servicio a la comunidad, la promoción de la prosperidad general y la garantía efectiva de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; la defensa de la independencia nacional, el deber de mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Así mismo, estableció que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes del país en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

SEGUNDO: Que el artículo 209 de la Constitución Política establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales; siempre en observancia de principios tales como la igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, de acuerdo con la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

TERCERO: Que el artículo 365 de la Constitución Política establece que al Estado le corresponde asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional de acuerdo con el régimen jurídico que para el efecto fije la ley, sin desconocer que estos servicios pueden ser prestados por el mismo Estado de manera directa o indirecta, por comunidades organizadas o por particulares, evento en el cual, aquel mantiene la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

CUARTO: Que el artículo 4 de la Ley 472 de 1998¹, por el cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política, introdujo un listado enunciativo de aquellos derechos colectivos de interés constitucional y, en su literal j), incluyó dentro de estos *"[e]l acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna"*.

QUINTO: Que el artículo 1 de la Ley 1 de 1991, actual Estatuto de Puertos Marítimos, instituyó los principios generales que se desarrollarían en las actividades portuarias:

"Artículo 1. Principios Generales. En desarrollo del artículo 32) de la Constitución Política, la Dirección General de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta ley.

La creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público.

Tanto las entidades públicas, como las empresas privadas, pueden constituir sociedades portuarias, para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios, o muelles, y para prestar todos los servicios portuarios en los términos de esta ley

(...)

Las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los operadores portuarios que desarrollen actividades en los puertos de servicio público, deben adelantarlas de acuerdo con reglas de aplicación general, que eviten privilegios y discriminaciones entre los usuarios de sus servicios; y abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o

¹ Ley 489 de 1998. *"Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones"*.

crear prácticas restrictivas de la misma. Serán responsables civilmente por los perjuicios que ocasionen al apartarse de tales reglas o al incurrir en estas prácticas.

(...)"

SEXTO: Que el artículo 27 de la mencionada Ley 1 de 1991 estableció las funciones de la Superintendencia General de Puertos, hoy Superintendencia de Transporte, quien entre otras, ostenta las siguientes:

"Artículo 27. Funciones generales de Superintendencia General de Puertos. El Superintendente General de Puertos ejercerá las siguientes funciones:

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.

(...)

27.16. Ejercer las demás facultades de derecho público que posee la empresa Puertos de Colombia, y que no hayan sido atribuidas a otras autoridades ni resulten incompatibles con esta ley".

SÉPTIMO: Que con fundamento en lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 489 de 1998² y según lo previsto en el artículo 4 del Decreto 2409 del 2018, las funciones de inspección, control y vigilancia atribuidas al Presidente de la República, como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte e infraestructura, le fueron delegadas a la Superintendencia de Transporte en los siguientes términos:

"Artículo 4. Objeto. La Superintendencia de Transporte ejercerá las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la ley y la delegación establecida en este decreto. El objeto de la delegación en la Superintendencia de Transporte es:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.

2. Vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte, terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.

(...)

De conformidad con las funciones delegadas y otorgadas en la normativa vigente, la Superintendencia de Transporte velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector.

OCTAVO: Que el artículo 16 del Decreto 2409 del 2018 estableció las funciones de la Dirección de Investigaciones de Puertos. En esa medida, se resaltan las siguientes:

"Artículo 16. Funciones de la Dirección de investigaciones de puertos: Son funciones de la Dirección de Investigaciones de Puertos, las siguientes:

² **ARTÍCULO 13. DELEGACION DEL EJERCICIO DE FUNCIONES PRESIDENCIALES.** <Artículo modificado por el artículo 45 del Decreto 19 de 2012. El nuevo texto es el siguiente:> Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 142 de 1994 y en otras disposiciones especiales, el Presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamento administrativo, representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes, gobernadores, alcaldes y agencias del Estado el ejercicio de las funciones a que se refieren el artículo 129 y los numerales 13, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27 y 28 del artículo 189 de la Constitución Política".

(...)

5. Ordenar a los infractores la modificación o terminación de las conductas que sean contrarias a las disposiciones sobre puertos.

6. Decretar medidas especiales, provisionales y las demás contenidas en la ley.

(...)

9. Las demás que se le asignen y correspondan a la naturaleza de la dependencia”.

NOVENO: Que en el ejercicio de las facultades conferidas por el numeral 1 del artículo 16 del Decreto 2409 del 2018³, la Dirección de Investigaciones de Puertos practicó algunas visitas administrativas, declaraciones y solicitó información con la finalidad de recaudar elementos materiales probatorios que le permitieran determinar la necesidad de expedir la presente orden administrativa. En ese sentido, la Dirección tendrá en cuenta la totalidad de los elementos de prueba que obran en el expediente, con el fin de realizar el análisis de los supuestos fácticos y jurídicos del caso concreto.

DÉCIMO: Que a continuación se presentarán las consideraciones de rango constitucional, legal y reglamentario que fundamentan la obligación para las instalaciones portuarias y de otros agentes de prestar los servicios portuarios de manera eficiente.

Se debe resaltar que dentro de las prerrogativas con las que cuenta el Estado, existe una de especial importancia para el caso particular. Dicha facultad es la relacionada con la cláusula de intervención en la economía establecida en el artículo 334 de la Constitución Política de Colombia, la cual señala que:

“Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

De conformidad con la norma constitucional mencionada, la intervención del Estado en la economía podrá darse entre otras cosas, en la prestación de servicios públicos y privados como es el caso particular, y con lo anterior se define que dicha intervención está orientada hacia cuatro fines específicos a saber –“el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de oportunidades y los beneficios del desarrollo y el ambiente sano”.

En línea con lo anterior, el artículo 365 de la Constitución Política de 1991 se refirió a lo atinente a los servicios públicos, y advirtió que los mismos pueden ser prestados por entidades estatales o particulares. Así mismo, especificó que el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. El artículo mencionado manifestó lo siguiente:

“Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. (...)”

Finalmente, el artículo 1 de la constitución política señaló que siempre prevalecerá el interés general sobre el particular, así:

³ **ARTÍCULO 16. FUNCIONES DE LA DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS.** Son funciones de la Dirección de Investigaciones de Puertos, las siguientes:

1. Realizar visitas de inspección, interrogar, tomar declaraciones y, en general, decretar y practicar pruebas, con observancia de las formalidades previstas en la ley para los medios probatorios, con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones legales cuyo control le compete.

"ARTICULO 1o. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general".

A partir de las normas constitucionales citadas, la Ley 1 de 1991 es una representación clara de la cláusula de intervención del Estado en la economía, en particular en lo que se refiere a los servicios públicos y privados. En efecto, el inciso segundo del artículo 1 de la mencionada ley estipuló que *"La creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público."* El Estatuto de Puertos Marítimos o Ley 1 de 1991 estableció un modelo de concesión en lo que a puertos se refiere, en virtud del cual el Estado le concede a las sociedades comerciales un derecho, limitado en el tiempo, para ocupar playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de puertos a cambio de una contraprestación⁴.

Sin embargo, a pesar de que el modelo de concesión incentiva la inversión privada y las dinámicas propias de los mercados, es dable concluir que el ejercicio de dicha iniciativa privada por parte de las sociedades comerciales no es absoluta ni ilimitada, en el entendido que están proscritas todas las conductas abusivas o lesivas del régimen de libre competencia económica. Así las cosas, es claro que la prestación del servicio portuario es una actividad reglada que tiene como pilares fundamentales la seguridad, la libertad de acceso y la eficiencia en la prestación de los servicios⁵.

La Corte Constitucional ha manifestado que la iniciativa privada que promueve la Ley 1 de 1991 se da en un marco constitucional afín. Así, en la sentencia C-068 de 2009 se manifestó:

"4.2.1. Esta Corte ha puesto de presente que la libre competencia y la libertad económica que reconocen los artículos 333 y 334 de la Constitución Política no son absolutas. Deben ejercerse «dentro de los límites del bien común» y, desde luego, con estricta sujeción a sus mandatos. A su vez, la garantía de la libertad económica y de la libre empresa en modo alguno impide a las autoridades ejercer sus competencias de regulación normativa ni establecer incentivos o estímulos para que por medio de la inversión privada se promueva el bienestar general, ya que estas modalidades de intervención se basan en mandatos constitucionales expresos y realizan otros fines constitucionalmente legítimos.

4.2.2. La determinación del plazo de prórroga de las concesiones portuarias, en proporción a la cuantía y al plazo de las inversiones a efectuarse por la Sociedad Portuaria, lejos de desconocer la libertad económica y la libre competencia, es expresión de los límites y condicionamientos constitucionales que al ejercicio de los derechos económicos imponen la protección del interés general, la prevalencia del bien común y la promoción del bienestar general. No puede aducirse el derecho a la libertad económica, la libertad de empresa y el derecho a la libre competencia económica, como si se tratase de barreras infranqueables capaces de impedir la eficaz protección del interés público mediante la adopción de medidas que dinamicen el desarrollo y promuevan el crecimiento económico, máxime cuando es deber de las autoridades hacer efectiva la prevalencia del interés público y la construcción de un orden justo.

4.2.3. El Constituyente de 1991 dispuso en el artículo 333 de la Constitución Política que «la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común». Y en su inciso final señaló: «la ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación». Así, de los artículos 333 y 334 de la Constitución Política no puede inferirse que las restricciones y limitaciones impuestas a las libertades económicas, en procura del bien común, las hagan nugatorias.

Por el contrario, para la Corte la norma demandada es desarrollo de los artículos 365 y 366 Constitucionales, a cuyo tenor es obligación del Estado asegurar la prestación eficiente y eficaz de los servicios públicos, entre ellos, el de transporte marítimo. Mediante el incentivo a la inversión privada en el sector portuario, el Estado asegura el cumplimiento del deber de garantizar la adecuación de la infraestructura portuaria a las especificaciones técnicas y tecnológicas necesarias para atender las exigencias del creciente comercio internacional, conforme a los requerimientos planteados por la globalización de los mercados".

(Énfasis ajenos al original).

⁴ El numeral 5.2. del artículo 5 de la Ley 1 de 1991 define Concesión Portuaria de la siguiente manera: *"La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos."*

⁵ Ver por ejemplo el inciso 6 del artículo 1, el artículo 3 y el artículo 22 de la Ley 1 de 1991.

Otra manifestación de la cláusula de intervención del Estado en la economía vía "mandato de la ley" son los reglamentos de condiciones técnicas de operación. El artículo 3 de la Ley 1 de 1991 señala que las condiciones técnicas de operación de los puertos se refieren, entre otras cosas, al almacenamiento y entrega de la carga, los servicios a las naves, reglas sobre turnos, atraques y zarpes, tiempo de uso de servicios y seguridad industrial. En consecuencia, los actos administrativos mediante los cuales se acogen las condiciones técnicas de operación requeridas por la ley, entre otras cosas, deben tener en cuenta "3.2 Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año" y "3.3 Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias", en los términos del numeral 3.2 y 3.3 del artículo 3 de la Ley 1 de 1991 respectivamente⁶.

En línea con las condiciones técnicas de operación de los puertos, se han expedido una serie de actos administrativos de especial relevancia para el caso concreto, a saber: la Resolución 153 de 1992, la Resolución 71 de 1997 y la Resolución 850 del 6 de abril de 2017. Esta última resolución contiene varias disposiciones específicas relacionadas con la prestación eficiente de los servicios portuarios, especialmente con miras a los transportadores o conductores de vehículos de carga, considerados usuarios. En particular, el artículo 7 de dicha resolución contiene algunas disposiciones relacionadas con la eficiencia y la continuidad en la prestación de los servicios, en desarrollo de los mandatos constitucionales y legales mencionados. Del referenciado artículo se resalta lo siguiente:

"Artículo 7º. Obligaciones de los autorizados y quienes realicen actividades portuarias. Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, los autorizados que realicen operaciones en las terminales portuarias deberán:

(...)

7. Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias, así como del control de los accesos de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo, en desarrollo de sus funciones.

(...)

11. Adecuar espacios apropiados para el parqueo y la estadia de los vehículos de transporte de carga por vía terrestre y su tripulación, previo al ingreso a la terminal portuaria para el respectivo cargue y descargue, siempre que el modelo operativo implementado por la terminal portuaria lo requiera.

12. Desarrollar zonas de servicios previo al ingreso a la terminal portuaria en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo. Los autorizados deberán velar por facilitar el libre acceso a las plataformas de agendamiento de citas, y de entumamiento, que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios. El concesionario deberá garantizar el acceso directo a la información de entumamiento y citas agendadas, haciendo uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones, en los espacios antes indicados, con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en los recintos portuarios

(...)

Parágrafo. Cuando la prestación de los servicios deba ser interrumpida por fuerza mayor o caso fortuito, los autorizados deberán adoptar las medidas de emergencia a que haya lugar para restablecer el servicio en el menor tiempo posible".

⁶ **ARTÍCULO 3. Condiciones técnicas de operación.** Corresponde al Superintendente General de Puertos y de conformidad con esta Ley, definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prefecciones y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; periodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la Empresa Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.

(...)

3.2. Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año.

3.3. Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias".

Es así que el marco jurídico de la prestación del servicio portuario reivindica la eficiencia como uno de los objetivos o propósitos principales que se deben garantizar a todos los actores de la cadena de valor de la actividad portuaria. Ahora bien, la eficiencia no se puede predicar exclusivamente de las operaciones que se surten al interior de la terminal portuaria, sino que también se debe materializar en aquellas actividades que se desarrollan fuera de éstas y nótese como un entendimiento diferente haría completamente nugatoria la intención del legislador. Debido a lo anterior, un terminal portuario que presente inconvenientes en algunas de sus actividades relacionadas con el servicio como tal, conlleva en consecuencia un impacto negativo en todos los partícipes de la cadena de valor, entiéndase usuarios, trabajadores, entre otros.

En línea con lo anterior y dado que la eficiencia juega un rol fundamental en la actividad portuaria, es de sustancial relevancia para esta Superintendencia ejercer las prerrogativas que le ha concedido el ordenamiento jurídico a efectos de garantizar que el servicio que nos ocupa se preste en debida forma, en el entendido que las alteraciones al mismo se traducirán, para unos actores, en beneficios, y para otros, en afectaciones y/o erogaciones adicionales propiciadas, precisamente, por esas ineficiencias en la prestación del servicio.

DÉCIMO PRIMERO: A continuación se presentará una descripción de las instalaciones portuarias que prestan el servicio público portuario en la zona de Buenaventura (Valle del Cauca) y que dentro de las actividades que se desarrollan, se encuentra la atención de carga contenerizada, en particular, el recibo y almacenamiento de contenedores vacíos.

11.1. SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE (en adelante SPIA)

11.1.1. Contrato de concesión portuaria No. 010 del 28 de diciembre de 2007

La primera salvedad que quiere hacer esta Dirección, es que con el presente acto administrativo no se pretende valorar el cumplimiento o incumplimiento del clausulado contractual obrante en el Contrato de Concesión portuaria No. 010 de 2007, debido a que dicha prerrogativa se encuentra en cabeza de otras Autoridades y de la Entidad concedente. Entonces, lo que sí se pretende es que en ejercicio de las funciones citadas en precedente, se garantice la prestación eficiente del servicio público portuario, y en esa medida se involucren de manera sistemática y armónica todos los elementos que hacen parte de la cadena logística relacionada con la prestación del servicio portuario.

Advertido lo anterior, se tiene que el 28 de diciembre de 2017 se suscribió el contrato de concesión portuaria No. 010, entre el **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO)**, hoy **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** (en adelante **ANI**) y **SPIA**. Conforme con la cláusula primera de ese contrato, referida al objeto del mismo, se le otorgó a la sociedad portuaria una concesión por el término de treinta (30) años para construir y operar un puerto multipropósito de servicio público a cambio de una contraprestación en la bahía de Buenaventura.

A su vez y conforme con el clausulado contractual, **SPIA** tiene la obligación de cumplir todas las obligaciones legales y contractuales asociadas a su actividad, como lo son desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes; mantener en buen estado de operación y mantenimiento las zonas de uso público y la infraestructura portuaria; suministrar a la Superintendencia de Transporte los informes o documentos necesarios para el ejercicio normal de sus funciones en especial aquellas de vigilancia y control; efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias; mantener vigente y actualizado el Reglamento de condiciones técnicas de operación portuaria y darle cumplimiento al mismo, entre otras.

11.1.2. Condiciones previstas en el reglamento de condiciones técnicas de operación

El reglamento de condiciones técnicas de operación es un documento por medio del cual se establecen los lineamientos técnicos de operación mínimos de la instalación portuaria, que son de imperativo cumplimiento en el marco de la operación que adelanta la sociedad portuaria con sus usuarios. Lo anterior tiene como finalidad garantizar que la operación se desarrolle en armonía con las normas que rigen la actividad portuaria y, en especial, que se garantice la debida prestación del servicio, en términos de calidad, eficiencia, continuidad y seguridad.

Es un requisito *-sine qua non-* que el mencionado reglamento sea presentado por el concesionario a la entidad competente, conforme con los criterios establecidos en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y reglamentados en las Resoluciones No. 71 del 11 de febrero de 1997 y 850 del 6 de abril de 2017 expedidas por la Supertransporte y el Ministerio de Transporte, respectivamente.

En línea con lo anterior, mediante la Resolución No. 1528 del 13 de octubre de 2016, la ANI aprobó el reglamento de condiciones técnicas de operación portuaria de SPIA (en adelante RCTO). Sobre el particular y para efectos del presente acto administrativo, se pondrán de presente algunos lineamientos de dicho reglamento, relacionados con la debida prestación del servicio público portuario.

En lo que se refiere al objetivo del RCTO de SPIA, se destaca entre otras cosas, que debe:

"(...)

3. Garantizar la operación del terminal durante las 24 horas, todos los días del año.
4. Propiciar la eficiencia en las operaciones y en el uso de las instalaciones portuarias en el terminal".

(Énfasis ajeno al original)

En relación con lo anterior y en lo que corresponde con las funciones principales que desarrollaría SPIA como administrador y beneficiario de la concesión, se tiene que el artículo 2 del RCTO estableció:

"Artículo 2. Principales funciones del TERMINAL

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

(...)

- c. Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que soliciten los usuarios dentro de la instalación portuaria, dentro de la línea de negocios del Terminal.

(...)

- h. Prestar un servicio público eficiente y seguro.

- k. Invertir en el mejoramiento de la infraestructura portuaria con el propósito de dar facilidades a los usuarios y mejorar la eficiencia del terminal".

(Énfasis ajeno al original)

Todas las disposiciones contenidas en el RCTO de SPIA, así como aquellas disposiciones obrantes en las normas y resoluciones que han regulado las condiciones técnicas de operación están determinadas para asegurar que el servicio público portuario se preste en debida forma. En efecto, entre los asuntos regulados por el RCTO de SPIA, se encuentran lineamientos que aseguran el ejercicio de la actividad portuaria en términos técnicos, idóneos y apropiados, así como medidas que garantizan el ejercicio eficiente de las operaciones al interior de la terminal portuaria, en concordancia con los procesos y procedimientos que se establezcan para adelantar la operación de forma segura. Lo anterior, a efectos de garantizar el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, en garantía del interés general tal como se indicó anteriormente.

11.2. SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. (SPRBUN)

11.2.1. De la suscripción del contrato de concesión portuaria No. 009 del 21 de febrero de 1994

Mediante el contrato de concesión portuaria No. 009 del 21 de febrero de 1994, la Superintendencia de Transporte⁷ le otorgó a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. (SPRBUN)** una concesión portuaria por medio de la cual tendría el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas, donde operará el terminal de uso público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicios de toda clase de carga. El contrato tiene como objeto el siguiente:

"CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO DEL CONTRATO LA SUPERINTENDENCIA en virtud del presente contrato, otorga a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**, una concesión portuaria en los siguientes términos: a.) Se otorga a **EL CONCESIONARIO** el derecho a ocupar y utilizar el forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas

⁷ Dicho contrato fue suscrito por la Superintendencia de Puertos, hoy Superintendencia de Transporte, en el marco de la facultad prevista en los artículos 5.2 y 38 de la Ley 1 de 1991.

*o éstos, descritos en la cláusula Segunda del presente contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la Clausula Décima Primera de este contrato, a favor de la Nación y del Municipio de Buenaventura, donde operará el mencionado puerto. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio a toda clase de carga. b.) Se otorgará a **EL CONCESIONARIO** el derecho a utilizar temporalmente los muelles, bodegas, cobertizos, edificios, patios, obras de urbanismo, muros de cerramiento, vías y en general los bienes relacionados en las Cláusulas Tercera y Quinta del presente contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la Cláusula Décima Primera del mismo, a favor de la Nación exclusivamente.”⁸*

Posteriormente, por medio del Decreto 1800 del 26 de junio de 2003, se creó el **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES** (en adelante **INCO**), para que este asumiera la ejecución y administración de las concesiones en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario⁹. Adicionalmente, mediante la Resolución No. 7546 del 5 de septiembre de 2003, el Ministerio de Transporte le cedió al **INCO** los derechos y obligaciones frente a la **SPRBUN** que tiene en relación con el contrato de concesión No. 9 del 21 de febrero de 1994. Por otro lado, mediante el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del **INCO**, pasando a una agencia nacional estatal de naturaleza especial denominada **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** (en adelante, **ANI**) adscrita al Ministerio de Transporte. Según lo estipulado en el artículo 25 del decreto mencionado¹⁰, los derechos y obligaciones que a la fecha de su expedición estuvieran a cargo del **INCO**, continuarán a favor y a cargo de la **ANI**.

Para el desarrollo del objeto mencionado se definió como plazo de ejecución y explotación de dicha concesión portuaria un término de 20 años contados a partir del 21 de febrero de 1994 (fecha del perfeccionamiento del contrato), pero este plazo fue modificado mediante otrosí No. 2 del 30 de mayo de 2018, estipulando que el plazo de la concesión se prolongaría hasta el 21 de febrero de 2034, teniendo en cuenta las inversiones previstas en el plan de inversión y el cronograma para su ejecución.

“CLÁUSULA SEXTA. Modificación del plazo de la concesión portuaria: El plazo de la concesión portuaria será por (20) años adicionales, contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo original, esto es hasta el 21 de febrero de 2034, teniendo en cuenta las inversiones previstas en el Plan de Inversión y el cronograma para su ejecución.”¹¹

En virtud de este contrato, el concesionario se obligó a cumplir todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo del mismo, y en especial a: desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes, abstenerse de toda práctica anticompetitiva que pueda afectar el mercado, permitir el control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con los términos legales y contractuales; mantener en buen estado de operación las zonas de uso público y la infraestructura portuaria; a efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias, entre otras¹².

Finalmente, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y las obligaciones establecidas en el contrato de concesión, la **SPRBUN** cuenta con un **RCTO** aprobado mediante la Resolución No. 315 de 2020¹³, para regular las condiciones mínimas de operación del puerto que debe cumplir como sociedad portuaria y como operador portuario, sin perjuicio del acatamiento de las demás disposiciones legales aplicables.

11.2.2. Aspectos destacados del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

El **RCTO** es un documento por medio del cual se establecen las reglas técnicas mínimas de operación del puerto que deberán ser aplicadas por la instalación portuaria y sus usuarios con el fin de garantizar la operación de forma eficiente, continua y segura. Dicho reglamento debe presentarse por la sociedad portuaria que tenga la concesión a la entidad correspondiente bajo los criterios establecidos en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y reglamentados en las Resoluciones Nrs. 71 del 11 de febrero de 1997 y 850 del 6 de abril de 2017 expedidas por la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte, respectivamente.

⁸ Contrato de concesión No. 9 del 21 de febrero de 1994.

⁹ Decreto 1800 del 26 de junio de 2003. “Artículo 2º. Objeto. El Instituto Nacional de Concesiones, Inco, tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.”

¹⁰ Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011. “Artículo 25. Derechos y Obligaciones. Los Derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del presente decreto tenga el instituto nacional de concesiones –inco, continuarán a favor y a cargo de la agencia nacional de infraestructura”.

¹¹ Contrato de concesión No. 9 del 21 de febrero de 1994. OTROSI No. 2 del 30 de mayo de 2008.

¹² Contrato de concesión No. 9 del 21 de febrero de 1994. Cláusula décima segunda. Obligaciones del concesionario.

¹³ Mediante la Resolución No. 315 del 27 de febrero de 2020, la ANI aprobó la actualización del RCTO de la SPRBUN, en virtud del contrato de concesión portuaria No. 009 de 1994.

La ANI, por medio de la Resolución No. 315 de 2020 aprobó la actualización del RCTO presentado por la SPRBUN, el cual, según el numeral 1.2, deberá ser ejecutado por todos los operadores portuarios, para el uso de las instalaciones y equipos presentes en el puerto. En ese sentido, vale la pena destacar lo previsto en el inciso primero del artículo 2.1.2 del RCTO, en el que se estableció que una de las funciones principales de SPRBUN es administrar, operar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria. Así mismo, el inciso décimo cuarto del artículo mencionado indicó que la SPRBUN tiene el deber de prestar un servicio público eficiente y seguro. A su vez, el inciso décimo quinto del mismo artículo puntualizó que la SPRBUN deberá estimular el buen manejo, eficiencia y actualización de equipos de los operadores portuarios.

Lo anterior debe ser entendido desde el contexto de la debida prestación del servicio, pues bien se ha indicado que el objetivo de garantizar la prestación de un servicio portuario eficiente a cargo de la SPRBUN, es un deber que está definido en el marco normativo aplicable, y en especial, a partir de las reglas definidas en la Ley 1 de 1991; en los lineamientos generales establecidos en las resoluciones que definen los criterios mínimos del RCTO; aquellas contenidas en su propio RCTO y las estipulaciones contenidas en el contrato de concesión.

11.3. SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A. (en adelante, T.C. BUEN S.A.)

11.3.1. De la suscripción del contrato de concesión portuaria No. 005 del 22 de junio de 2007

Mediante el contrato de concesión portuaria No. 005 del 22 de junio de 2007, el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO le otorgó a T.C. BUEN S.A. una concesión portuaria por medio de la cual tendría el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para que construya, opere y mantenga la infraestructura de un terminal de uso público, habilitado para la prestación de servicios portuarios de manejo y almacenamiento de carga en general y otros, ubicados en la ciudad de Buenaventura – Valle del Cauca. El contrato tiene como objeto el siguiente:

"CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO DEL CONTRATO: EL INCO. El presente contrato tiene por objeto otorgar al CONCESIONARIO, una concesión portuaria para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva la zona de uso público que incluye el sector de playa, terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o éstos, que se encuentran ubicados al oriente del Terminal Marítimo de Buenaventura-Valle del Cauca, entre los esteros de El Piñal, El Aguacate y Brazo Angosto del municipio de Buenaventura – Valle del Cauca, por el término establecido en la cláusula Sexta del Otrósi No. 03 de 2014, a cambio de la contraprestación establecida en la Cláusula Cuarta del mismo, para que construya, opera y mantenga la infraestructura de un Terminal de servicio público especializado en la prestación de servicios portuarios de manejo y almacenamiento de carga general y en contenedores, ubicado en jurisdicción de la ciudad de Buenaventura – Valle del Cauca."

Posteriormente, mediante el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO, pasando a una agencia nacional estatal de naturaleza especial denominada AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (en adelante, ANI), adscrita al Ministerio de Transporte. En el artículo 25 del decreto mencionado⁴ se indicó que los derechos y obligaciones que a la fecha de su expedición estuvieran a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO, continuarán a favor y a cargo de la ANI.

Para el desarrollo del objeto mencionado se definió como plazo de ejecución y explotación de dicha concesión portuaria un término de 30 años contados a partir del 22 de junio de 2007 (fecha del perfeccionamiento del contrato), pero este plazo fue modificado mediante el Otrósi No. 3 del 23 de diciembre de 2014, estipulando que el plazo de la concesión se prolongaría hasta el 21 de agosto de 2044. Dicha concesión podría ser prorrogada de conformidad con el procedimiento que para el efecto se disponga en la normatividad vigente, y solo si se ha ejecutado el 100% del plan de inversión aprobado para el plazo inicial de la concesión, tal y como lo estipulan las cláusulas décima y décima primera del contrato.

"CLÁUSULA DÉCIMA. PLAZO: El plazo de la concesión con ocasión de la presente modificación contractual y para efectos de la recuperación de las inversiones efectuadas se extenderá hasta el 21 de agosto de 2044, sujetándose para todos los efectos a lo establecido en la normatividad vigente."

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA. PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN. - La prórroga podrá darse siempre y cuando se realice con sujeción al procedimiento que para tal efecto disponga la normatividad vigente y podrá solicitarse por EL CONCESIONARIO, sólo si este ha ejecutado el cien por ciento (100%) del Plan de Inversión aprobado para el plazo inicial de la concesión."

En virtud de este contrato, el concesionario se obligó a cumplir todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo del mismo, y en especial a: desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes; cumplir con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte; mantener en buen estado de operación las zonas de uso público y la infraestructura portuaria; efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias, entre otras. Para los efectos anotados, el concesionario se obligó a realizar obras tales como el mantenimiento y/o reposición de equipos; tal y como lo estipula la cláusula décima quinta.

11.3.2. Aspectos destacados del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación

Mediante la Resolución No. 1132 de 2019, la ANI aprobó la actualización del RCTO presentado por T.C. BUEN S.A., que será de aplicable y de obligatorio cumplimiento para todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones portuarias o servicios de T.C. BUEN S.A. en el Estero del Aguacate ubicado en la Bahía de Buenaventura (Valle del Cauca), tal y como lo dispone el numeral 1.2.2 de dicho reglamento.

A su turno, vale la pena destacar que de conformidad con lo previsto en el literal a del artículo 2.1.2 del RCTO, una de las funciones principales de T.C. BUEN S.A. es administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria. Por su parte, el literal f del artículo mencionado, establece la obligación de la sociedad portuaria de generar condiciones de seguridad para las operaciones y actividades del terminal. Finalmente, el literal g del mismo artículo indicó el deber de T.C. BUEN S.A. de prestar un servicio público eficiente y seguro.

DÉCIMO SEGUNDO: De la misma manera como se presentó una descripción general de las instalaciones portuarias que prestan el servicio público portuario en la zona de Buenaventura (Valle del Cauca), así como de los objetos contractuales que desarrollan, a continuación se realizará una breve descripción de aquellos otros agentes y Operadores Portuarios que se suman con su actividad en el procedimiento relacionado con el recibo y almacenamiento de contenedores vacíos. Esto bajo el entendimiento, conforme con el cual, el estricto cumplimiento de esta decisión, así como la efectividad de las medidas urgentes que se pretenden implementar, obliga que se impartan órdenes y advertencias a todos los agentes que participan en el procedimiento de recibo y almacenamiento de contenedores vacíos, según corresponda con su actividad y con sus obligaciones legales, sin dejar de lado el marco de sus relaciones comerciales. Sobre esto, se insiste, el propósito de esta resolución no es otro diferente que restablecer la debida prestación del servicio público portuario.

Al punto, también es menester recordar que esta actuación administrativa se enfoca en gestionar una realidad que se advierte lesiva para la debida prestación del servicio público portuario, resultando imperioso para esta Dirección pronunciarse respecto de aquellas actividades que desarrollan en el mercado otros agentes, quienes, junto con las sociedades portuarias, participan directamente en la cadena logística, dentro de estos, las líneas navieras, los patios de contenedores vacíos y las zonas de entumamiento. Entonces, entendiendo que esta actuación no es carácter sancionatorio, sumado a lo dicho en el párrafo anterior, se considera que las órdenes y advertencias que esta Autoridad imparta, con criterios de proporcionalidad y razonabilidad, son tendientes a que los diferentes agentes del mercado den estricto cumplimiento tanto a la normatividad que regula el sector transporte como a lo convenido dentro de sus relaciones comerciales, no conlleva la vulneración de ningún derecho procesal o sustancial.

12.1. Actividades adelantadas por las líneas navieras relacionadas con los hechos materia de esta actuación

Dentro de la cadena logística relacionada con el servicio público portuario existe un segmento de la misma que cobra especial relevancia en la operación, y es el que se refiere a las líneas navieras. Dicho lo anterior, las líneas navieras son personas jurídicas que por cuenta propia o de terceros celebran contratos de transporte marítimo de bienes con un usuario para transportarlos de una instalación portuaria a otra. Para el cumplimiento del objeto contractual las líneas navieras transportan los bienes en motonaves cuya capacidad de almacenamiento determina la posibilidad de transportar un número determinado de contenedores representados en TEUS (Twenty-foot Equivalent Unit) que son la regla general, y en otros casos en FEUS (Forty-foot Equivalent Unit).

La operación descrita tiene como finalidad, entre otras cosas, realizar operaciones de importación, exportación en el territorio nacional, y el retiro de los contenedores vacíos una vez son devueltos por las empresas de transporte y/o transportadores en las instalaciones de la terminal portuaria, o en los patios externos de almacenamiento de contenedores vacíos que existen en Colombia, y en particular, para lo que corresponde en el caso objeto de estudio, en la zona de Buenaventura. En esa medida, y en lo que se refiere al almacenamiento de los contenedores vacíos, las líneas navieras, por lo general, suscriben acuerdos comerciales con las sociedades portuarias a efectos de que éstas reciban y almacenen una cantidad -determinada- de contenedores vacíos, y sean retirados por aquellas posteriormente (*free pool*), según las dinámicas relativas a sus operaciones marítimas. En otras ocasiones suscriben acuerdos comerciales directamente con los patios externos a efectos de contar con un espacio propio para el almacenamiento de sus contenedores vacíos.

Para la devolución de los contenedores vacíos, las líneas navieras tienen sistemas de agendamiento que los integran con los aplicativos de las sociedades portuarias, y es dentro de ese escenario que las empresas transportadores y/o transportadores encuentran la posibilidad de agendar una cita para la respectiva devolución del contenedor vacío en el lugar que determine en su momento la línea naviera.

Para los efectos que se deriven del presente acto administrativo, la Dirección tendrá en cuenta las siguientes líneas navieras que, en el marco de su actividad comercial, hace parte de la cadena logística del servicio público portuario que se presta en la ciudad de Buenaventura: **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY- MSC COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT 900.298.043-0; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 901.154.391-4; **COMPAÑÍA LOGÍSTICA COLOMBIANA S.A.S.**, identificada con NIT 811.022.799-2 y **NAVES S.A.S** identificada con NIT 860.532.426-7 en representación de **WAN HAI LINES LTDA** y **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 900.146.342-6; **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S.**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 901.295.223-1; **ROLCO SHIPPING SAS**, identificada con NIT 900.606.944-4, en representación de **YANG MING MARINE TRANSPORT CORPORATION**; **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT 860.031.615-2, en representación de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**; **MAERSK COLOMBIA S.A** identificada con NIT 800.235.053-1.

12.2. Zonas de entornamiento de contenedores vacíos

En la cadena logística también se identificó un actor importante: aquel agente que administra y pone a disposición de quien lo requiera las zonas de entornamiento de contenedores vacíos. Este procedimiento es previo a la devolución material del contenedor y se ha consolidado como necesario para el fin en particular. Debido a lo anterior, las empresas de transporte y/o transportadores se presentan en dichas zonas a efectos de que les indique el lugar en el que se va realizar la inspección del contenedor vacío y/o el sitio de entrega del mismo.

Para el caso particular se identificaron en Buenaventura las zonas de entornamiento de contenedores vacíos que se señalan a continuación: **CENTRO DE MONITOREO UNIFICADO PARA EL ENTORNAMIENTO S.A.S.**, identificado con NIT. 900.589.819-8, con operaciones en Parador del Pacífico y Zol; **CENTRO DE TRANSPORTE DE CARGA DE BUENAVENTURA S.A.S.**, identificado con NIT 900.558.851-1; **LOINSA S.A.S.**, identificado con NIT. 901.247.153-8 y **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 S.A.S.**, identificado con NIT 900.368.831-9.

12.3. Patios externos de almacenamiento de contenedores vacíos

En los patios externos de almacenamiento se realizan entre otras actividades el almacenaje, custodia e inspección de contenedores. En lo que se refiere al almacenamiento es importante resaltar que los agentes que brindan el servicio de patio externo suscriben acuerdos comerciales con las sociedades portuarias y/o con las líneas navieras para la finalidad mencionada. En el primer caso, las sociedades portuarias buscan aliados estratégicos a efectos de poderle ofrecer a las líneas navieras, dentro de sus negociaciones, espacios adicionales para el almacenamiento de contenedores vacíos cuando las mismas han excedido el *free pool* convenido dentro de las instalaciones de la terminal portuaria. En el segundo caso, en circunstancias inherentes al ejercicio de la autonomía de la voluntad, las líneas navieras cuentan con espacios para el almacenamiento de contenedores vacíos y, en esa medida, le indican a las empresas transportadoras y/o transportadores el sitio en donde deberá realizar la entrega de sus contenedores vacíos que puede ser la terminal portuaria o el patio externo que resulte determinado.

En el caso particular se identificaron en la ciudad de Buenaventura los siguientes patios externos de almacenamiento de contenedores vacíos: **KENIER DANIEL RIVAS AMARILES (PATIO DE CONTAINERS NOVITA)**, identificado con NIT. 1.077.476.284-9; **ALIANZA LOGÍSTICA L&R S.A.S.**, identificado con NIT. 900.454.173-9; **CY DE COLOMBIA S.A.S.**, identificado con NIT. 806.006.601-8; **GALOTRANS S.A.**, identificado con NIT. 800.199.898-3; **ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA S.A.S.** identificado con NIT. 900.324.294-4; **LOGISTIC GROUP R3 S.A.S.**, identificado con NIT. 901.214.170-1; **AGUNSA LOGISTICS S.A.S.**, identificado con NIT. 900.373.731-0; **SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS S.A.S.**, identificado con NIT. 900.394.396-6; **INTERMODAL S.A.S.**, identificado con NIT. 860.053.047-3; **NAUTISERVICIOS S.A.S (PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA S.A.S.)**, identificado con NIT. 800.123.264-8¹⁴.

DÉCIMO TERCERO: SITUACIÓN FÁCTICA

14 La Superintendencia de Transporte adelantó visitas a las zonas de entornamiento en el lapso comprendido entre el 3 y el 4 de febrero de 2022. Así mismo, visitó las instalaciones de SPIA, realizó acompañamiento y revisión de las condiciones que se tenían dispuestas para la prestación del servicio en las zonas de entornamiento en el lapso comprendido entre el 1 y el 5 de febrero de 2022.

A través de diferentes medios de convicción, esta Superintendencia conoció las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las cuales algunos usuarios de las sociedades portuarias de Buenaventura se han visto afectados, como consecuencia de las demoras en la recepción de los contenedores vacíos que, en algunos casos, ha trascendido hasta el término de cinco (05) días. Lo anterior se ha presentado, al parecer, debido a que los usuarios de las instalaciones portuarias que proceden a devolver un contenedor vacío, debido a la relación que se sostiene con una línea naviera en particular, no encuentran citas disponibles para la devolución del mismo en las terminales portuarias existentes en Buenaventura para tal efecto. Para ilustrar lo anterior, a continuación se ponen de presente las evidencias relacionadas con el asunto materia de análisis:

En el artículo denominado "*Fedetranscarga solicitó suspender tránsito aduanero en el puerto de Buenaventura*", publicado el 26 de enero de 2022 en el diario de amplia circulación "La República"¹⁵, se señaló que:

"(...)

Fedetranscarga, solicitó suspender los términos de tránsito aduanero con la Zona Portuaria de Buenaventura, debido a la demora en la devolución de contenedores vacíos, lo que ha causado millonarias moras, según el gremio.

En la misiva, Henry Alberto Cárdenas, presidente de *Fedetranscarga*, afirmó que el problema ha sido reiterativo e impacta negativamente la operación logística interna de las empresas de transporte terrestre de carga, trayendo como consecuencia los pagos, a manera de multa, en favor de las navieras¹⁶.

En línea estrecha con la anterior noticia publicada en ese medio de comunicación, se encuentra la carta que la Federación Colombiana de Transportadores de carga por carretera (en adelante **COLFECAR**) dirigió el 28 de enero de 2022 a la Ministra de Transporte Ángela María Orozco, en la cual, entre otras cosas, se manifestó que:

"(...)

El ineficiente proceso de entrega de contenedores vacíos, que se viene presentando en el puerto de Buenaventura, sigue constituyéndose en una de las problemáticas que más está afectando las operaciones logísticas de comercio exterior en el país, dado el impacto negativo que tiene en extra tiempos y altísimos sobre costos. Antes el proceso de entrega de vacíos se podía tardar un (1) día lo cual ya era muy ineficiente y nos generaba graves sobre costos para el sector transportador, pero desde la semana pasada este proceso se está tardando de 3 a 5 días incrementando significativamente los sobrecostos para nuestras empresas de transporte afiliadas. Esta es una problemática que no solo afecta a las empresas de transporte de carga, que son quienes tienen que pagar viáticos a los conductores de sus flotas propias por esos días perdidos en el puerto o el stand by cuando despachan a vehículos terceros, el lucro cesante de los vehículos de unos y otros, sino que además, deben asumir multas injustificadas de las navieras por "demoras por la entrega tardía de contenedores vacíos". Además, cuando los transportadores tienen que esperar hasta por 5 días, baja la rotación y la disponibilidad de estos, y en consecuencia se incrementan significativamente los fletes para los importadores y exportadores (incrementos entre 40% y 60%).

Esta situación ocurre porque las navieras no se están llevando los contenedores vacíos generando así un gran represamiento de estos en las terminales portuarias (en especial Aguadulce) y como en los patios externos. Es importante tener en cuenta que estos patios de contenedores trabajan para las navieras".

La carta señalada anteriormente fue replicada en varios medios de comunicación¹⁷, V.Gr. en el artículo "*Crisis de contenedores encarecen fletes hasta de un 60%: Colfecar*", publicado el 1 de febrero de 2022 en la página web de Caracol¹⁸. En dicha publicación se manifestó que:

¹⁵Consultado en: <https://www.larepublica.co/economia/fedetranscarga-solicito-suspender-transito-aduanero-por-demoras-con-contenedores-3292455> el 2 de febrero de 2022.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ En el mismo sentido, artículo "*Colfecar calificó como insostenibles la situación que se vive en el Puerto de Buenaventura*", publicado el 2 de febrero de 2022 en la página web de W radio. Consultado en <https://www.wradio.com.co/2022/02/01/colfecar-califico-como-insostenible-la-situacion-que-se-vive-en-el-puerto-de-buenaventura/> el 2 de febrero de 2022; Artículo "*El SOS que lanza el gremio de transporte de carga por fuerte crisis de contenedores*", publicado el 2 de febrero de 2022 en la página web de la revista Semana. Consultado en: <https://www.semana.com/economia/empresas/articulo/el-sos-que-lanza-el-gremio-de-transporte-de-carga-por-fuerte-crisis-de-contenedores/202231/> el 2 de febrero de 2022; Artículo "*Transportistas Colombianos exigen agilizar recepción de contenedores*", publicado el 3 de febrero de 2022 en la

"La situación en este puerto **pasó de crítica a insostenible** debido a las ineficiencias en el proceso de entrega de contenedores vacíos que estamos viviendo en las últimas semanas", afirmó la presidenta del gremio de transportadores de carga Colfecar Nidia Hernández Jiménez.

Agregó, que esa situación hace que esa entrega **les demore entre tres y seis días** o cual está ocasionando altos sobre costos, lucro cesante, pero lo más grave los cobros por parte de las navieras, debido a la supuesta entrega tardía de contenedores vacíos¹⁹.

Otro de los medios de comunicación que difundió la carta enviada por COLFECAR a la Ministra de Transporte, fue el diario de amplia circulación El Nuevo Siglo, quien a través de su artículo "Falta de contenedores afecta puerto de Buenaventura" del 2 de febrero de 2022²⁰, indicó lo siguiente:

"El gremio de transportadores de carga, Colfecar, expresó que la falta de capacidad de recibo de contenedores vacíos por los patios y los terminales marítimos, agrava la actividad en el puerto de Buenaventura, que pasó de **"una situación crítica a una insostenible"**.

Nidia Hernández Jiménez, presidenta ejecutiva Colfecar, precisó que **esta crisis se debe al ineficiente proceso de entrega de contenedores vacíos en el puerto**, lo cual repercute en las operaciones logísticas de comercio exterior en el país, dado el impacto negativo que tiene en tiempos extras y altísimos sobrecostos²¹.

La problemática descrita también fue puesta en conocimiento de esta Superintendencia a través de correos electrónicos²², en los cuales se puede evidenciar la situación en la que se encuentran algunos usuarios de las terminales portuarias, quienes presuntamente no encuentran citas disponibles para la devolución de contenedores vacíos. En ese orden de ideas, se destaca la siguiente cadena de correos electrónicos:

Cadena de correos iniciada el 29 de enero de 2022 con un mensaje que Paola Sabi, en su calidad de Analista de servicios al cliente de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, le dirigió a Samira Niebles (snieblest@hubemar.com). En dicho mensaje se evidencia que el cupo de la línea Cosco se encuentra en el límite permitido, tal como se indica a continuación:

ESPACIO EN BLANCO

página web de PortalPortuario, Consultado en: <https://portalportuario.cl/transportistas-colombianos-exigen-aquilar-recepcion-de-contenedores/> el 3 de febrero de 2022.

¹⁸ Consultado en: https://caracol.com.co/radio/2022/02/01/economia/1643742692_106228.html el 2 de febrero de 2022.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Consultado en: <https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/02-01-2022-falta-de-contenedores-agrava-situacion-del-puerto-de-buenaventura> el 2 de febrero de 2022.

²¹ Ibidem.

²² Estas comunicaciones se remitieron directamente al sistema de la Superintendencia de la Transporte y obran en dichos registros para lo correspondiente.

Imagen 1. Situación de devolución contenedor No. CSLU1815309

SOLICITUD DE CITA INGRESO CONTENEDOR VACIO // ETEX COLOMBIA S.A // CONT N° CSLU1815309

RE: NOVEDAD CITA DE INGRESO VACIO // ETEX COLOMBIA S.A// CONTENEDOR N° CSLU1815309

BAC Asistencia

Puede el Estado, Colombia, Asistencia

Cordial saludo,

El sistema de usuarios del cupón de la línea CC 500 ya está en el límite permitido, por favor revisar con el representante de la línea que es la agencia operadora.

Para las demás líneas autorizadas en SPIA las citas están disponibles.

Horario de atención del botón.
Lunes a Viernes: 08:00h a 12:00h / 14:00h a 18:00h
Sábados: 08:00h a 11:00h

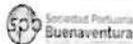
Cordial saludo,

Puede el

Asistencia de Servicios al Cliente

Comercio Exterior

P.O. Box 11211070, Calle República



Fuente: Información remitida a la Superintendencia de Transporte a través del correo habilitado para la radicación vvr@supertransporte.gov.co

De la situación anteriormente mencionada, se señala una cadena de correos electrónicos iniciada el 2 de febrero de 2022 con un mensaje que Wilmar Suárez dirigió a Samira Niebles (snieblest@hubemar.com); Leonardo Grillo (leonardogrillo@cadegran.com); Daniela Toro (daniela.toro@etexgroup.com); csd.import.co@coscon.com; Andrea Milena Cardona Acuna (Andrea.Acuna@coscon.com); Naydy Cano (Naydy.Cano@etexgroup.com) y William Lucena (wlucena@hubemar.com), con asunto "SOLICITUD DE CITA INGRESO CONTENEDOR VACIO // ETEX COLOMBIA S.A // CONT N° CSLU1815309". En dicho mensaje manifestó qué:

"Buenos días.

Por favor informar qué ha pasado con el proceso de devolución de la unidad de la imp: 4011728282.

¿Que medidas han tomado o que medidas se tomarán con respecto a ese tema?

Cordial saludo.

Atf.

Wilmar Suarez".

El 2 de febrero de 2022, Camilo Buitrago, con cuenta de dominio camilo.buitrago@coscon.com, escribió en esa cadena de correos electrónicos lo siguiente:

"Buen día,

Favor ver adjunto.

Con el Número de Booking pueden realizar la solicitud de cita para entrega del vacío en SPIA.

Cordial Saludo.

Camilo Vargas Buitrago

camilo.buitrago@coscon.com"

Por su parte y en la cadena de correos electrónicos previamente referenciada, Wilmar Suárez escribió nuevamente el 2 de febrero de 2022, un mensaje dirigido a camilo.buitrago@coscon.com, Andrea.Acuna@coscon.com, snieblest@hubemar.com, entre otros, con asunto "SOLICITUD DE CITA INGRESO CONTENEDOR VACIO // ETEX COLOMBIA S.A // CONT N° CSLU1815309". En dicho mensaje manifestó que no hay disponibilidad de citas en SPIA:

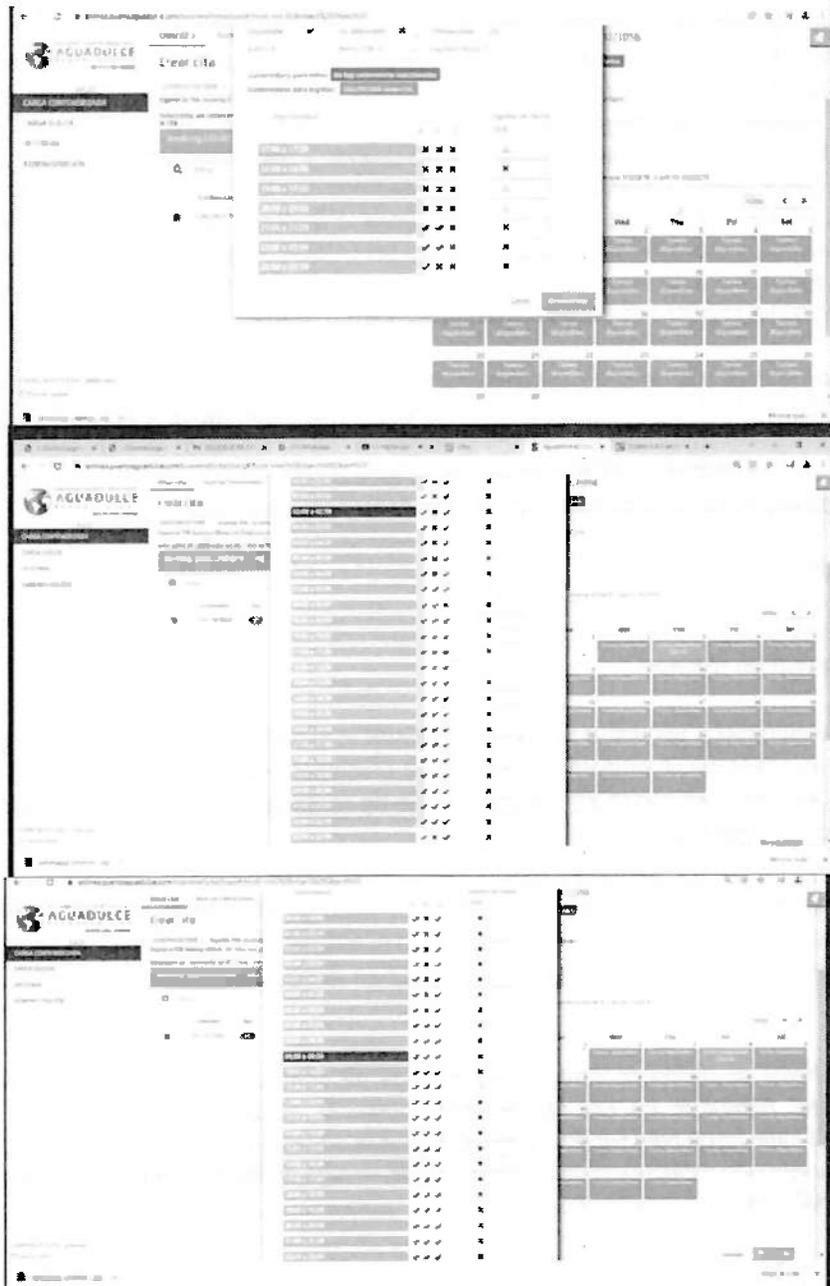
"Buenas tardes.

Efectivamente el booking es funcional, sin embargo, no hay disponibilidad de recepción de citas hasta el día 6 de febrero, aun así para la fecha es imposible tomar citas por la vigencia de la seguridad social de los conductores que justo en ese periodo estará en proceso de actualización.

Adjunto pantallazos".

Las capturas de pantalla a las que hace referencia el anterior correo electrónico, en las que se puede evidenciar que no hay disponibilidad de citas para la devolución del contenedores, son las siguientes:

Imagen 2. Capturas de pantalla del sistema de agendamiento de citas SPIA



Fuente: Información obrante en los registros de la Superintendencia de Transporte²³

La cadena de correos electrónicos finalizó con el mensaje que Leonardo Grillo envió el 2 de febrero de 2021 a camilo.buitrago@coscon.com, vur@supertransporte.gov.co, AndresPalacios@supertransporte.gov.co, FelipeCardenas@supertransporte.gov.co, contactenos@sic.gov.co, investigacionesycontrolpuertos@supertransporte.gov.co, Servicliente@puertoaguadulce.com, Bodega@cadegran.com, Andrea.Acuna@coscon.com, snieblest@hubemar.com, Daniela.Toro@etexgroup.com, entre otros, con asunto "SOLICITUD DE CITA INGRESO CONTENEDOR VACIO // ETEX COLOMBIA S.A // CONT N° CSLU1815309". En dicho mensaje puso de presente la siguiente situación:

²³ La información fue aportada por SPIA el 12 de enero de 2022 a través del correo electrónico vur@supertransporte.gov.co

X

"buenas noches señor Juan Carlos

estamos desde la semana pasada tratando de devolver este contenedor y no ha sido posible, no es justo que ahora ustedes traten de lavarse las manos justificando que es el puerto quien no tiene la capacidad de recepción o citas habilitadas para la devolución, mientras ustedes siguen llenando sus arcas cobrando moras excesivas y exageradas a los importadores, cuando las unidades deberían ser recibidas en el patio donde realizaron el entumamiento o hicieron la inspección, pues ya el tema de trasladar las unidades vacías a los puertos, es una logística ajena a la operación de importación de cualquier material dentro de los contenedores de su línea y no está incluida en la responsabilidad del importador al momento de la devolución.

este contenedor fue entumado desde el 27 de enero y le asignaron turno de inspección para el 28 de enero (2 trayectos ida vuelta en días diferentes), a partir de esa fecha generaron un booking para devolver la unidad a puerto SPB en donde no se reflejaban citas ni para la siguiente semana en ningún horario (tal como se adjunto soporte en cadena de este correo líneas abajo), luego en un manejo interno de acuerdo a las negociaciones que tienen ustedes con los puertos, el contenedor mágicamente desapareció del sistema de SPB el día de ayer, y hoy la respuesta fue un nuevo booking para devolución a puerto Aguadulce SPIA, encontrándonos con la misma situación de falta de citas durante los próximos 4 días en ningún horario (usual o inusual), ahora, irrespeuamene usted manifiesta que es un proceso que no está controlado por COSCO, cuando son ustedes quienes dan la instrucción de llevar el contenedor a este puerto, y juegan con el importador y con nosotros como transporte como un pingpong de un lado a otro sin soluciones reales.

Agradecemos brindar una solución concreta para nuestro mutuo cliente con la devolución de esta unidad, si ninguno de los dos puertos con quien ustedes tienen negociaciones tienen la capacidad de recepción, den la instrucción de recepción de la unidad en uno de los patios de inspección con los que también tienen negociaciones, ya que es en estos patios donde deberían recibir todas las unidades, finalizando allí el contrato y responsabilidad del importador para cada contenedor

cordial saludo

*Leonardo Enrique Grillo Paez
Shipping Department Manager"*

De la cadena de correos electrónicos señalada se puede visualizar la situación actual que deben soportar los usuarios con las terminales portuarias ubicadas en Buenaventura, en donde presuntamente, en algunos casos, los están dirigiendo de un lugar a otro a efectos de iniciar con el proceso de devolución de contenedores vacíos, sin encontrar una solución real a la problemática que se está presentando.

Finalmente y en lo que se refiere a lo documentado por los medios de comunicación acerca de la problemática de la entrega de contenedores vacíos en Buenaventura, se encuentra el artículo "**Cafeteros en Quindío afectados en exportación por crisis de contenedores**", publicado el 3 de febrero de 2022 en la página web de caracol²⁴. En dicha publicación se señaló que:

"Y es que, frente al ineficiente proceso de entrega de contenedores vacíos en el puerto de Buenaventura, repercute en las operaciones logísticas de comercio exterior en el país. El productor de café Jorge Iván Giraldo, reconoció que la situación genera retrasos lo que aumenta los costos puesto que antes era tiempo de 45 días de entrega de Buenaventura -Asia con la crisis es de 90 a 100 días".

Aunado con lo expuesto, es importante poner de presente que las situaciones anteriormente descritas, también han sido denunciadas por los transportadores quienes, en calidad de usuarios de las terminales portuarias, han expuesto las dificultades y demoras que se presentan para la devolución de contenedores vacíos, debido a que no hay citas disponibles para ese particular. A título ilustrativa, se presentan las siguientes denuncias relacionadas con el asunto materia de análisis.

En la red social Twitter, desde la cuenta identificada con el usuario "Camioneros de Colombia" (@manfrip_74), el 27 de enero de 2022 a las 5:43 a.m., se evidenció una denuncia en el siguiente sentido:

²⁴ Consultado en: https://caracol.com.co/emisora/2022/02/03/armenia/1643928577_296350.html el 3 de febrero de 2022.

"La logística en Colombia solo está en papel @orozco_angela, 5 días para descargar un contenedor en #Colombia la @Supertransporte brilla por su ausencia, los puertos hacen con los camioneros lo que quieren, y los gastos en tiempos muertos son pérdidas que asumen los camioneros".

El mensaje de texto se encuentra acompañado de un video que tiene una duración de 2:20 segundos, mediante el cual se narró lo siguiente:

"(...) hago este video con el fin de mostrar una problemática que tenemos en la ciudad de Buenaventura con la entumada de los contenedores, llegamos hoy, siendo el día 26 de enero del 2022 a las 10:29 de la mañana y tenemos el turno número ochenta para inspección de contenedores el día de mañana, o sea después de medio día masomenos sería la inspección, los contenedores pueden ir para agua dulce el cual se está demorando cuatro hasta cinco días para dar una cita para la entrega de un contenedor vacío (...)"

En el mismo sentido se encontró registro de una denuncia presentada en la red social Twitter, desde la cuenta identificada con el usuario "Eddy Ruiz Rodríguez" (@EDDYRUIZRODRIG1), el mismo 27 de enero de 2022 a las 2:56 p.m., en la cual se publicó la siguiente información:

"@orozco_angela @Supertransporte @TransEnMedios @luisapontec @manfrip_74 @Colfecar @COLOMBIANTRUCK1 urgente navieras en Buenaventura no tienen logística para recepción contenedores vacíos conductores y propietarios crisis económica responsabilidad de quién? Respeto al gremio"

El mensaje de texto se encuentra acompañado de un video que tiene una duración de 0:44 segundos, mediante el cual se señaló que:

"(...) hoy informando desde el centro de monitoreo unificado para el entumamiento sas ó mejor conocido como cernue, grave situación el día de hoy con la naviera cosco, donde hay una represión total de los vehículos aquí en el hotel pacifico en Buenaventura, solicitamos urgente intervención de parte de la Superintendencia para que pueda hacer presión o alguna tipo de sanción a las navieras, puesto que el centro de entumamiento no tiene respuesta inmediata para donde ubicar los contenedores vacíos aquí en Buenaventura"

En complemento de este mensaje, a través de otra publicación que se realizó 28 de enero de 2022 a las 2:26 p.m., desde la cuenta "Camioneros de Colombia" (@manfrip_74), se denunció que:

"El buen negocio de las navieras tener los vehículos de bodega y conductores sin condiciones dignas No se encuentran soluciones al colapso de recepción de contenedores en #buenaventura @orozco_angela @LombanaXimena @Supertransporte El gobierno brilla por su ausencia"

El mensaje de texto se encuentra acompañado de un video que tiene una duración de 2:20 1:02 segundos, el cual narró lo siguiente:

"(...) estoy aquí en Buenaventura, es realmente muy lamentable y más que lamentable muy triste la situación de todos nuestros compañeros que en este momento están esperando hasta cinco, seis días para descargar un contenedor (...)"

En la misma línea de lo anterior, se encontró una denuncia realizada desde la cuenta identificada con el usuario "ACC Camioneros (oficial)" (@ACC_camioneros), del 31 de enero de 2022 a las 6:37 p.m., en la cual se publicó la siguiente información:

"@SUPERTRANSPORTE FRACASO! debe corregirse @IvanDuque @orozco_angela ALFONSO MEDRANO PRESIDENTE NACIONAL ACC exige q se cumpla la ley, Btura pierde, Valle pierde, Camioneros pierden, logística pierde, Colombianos perdemos, NAVIERAS Y PUERTOS GANAN Y GANAN \$\$\$\$\$"

El mensaje de texto se encuentra acompañado de un video que tiene una duración de 45 segundos, el cual señaló lo siguiente:

"Estamos solicitando su intervención inmediata al puerto de Buenaventura, toda vez que no hay recepción de contenedores vacíos, no hay despacho de contenedores que lleguen del exterior, no están"

recibiendo los vehículos con carbón que ya están de cinco y seis días, es decir, en pocos días está por colapsar el puerto de Buenaventura y es su responsabilidad actuar en favor del camionero con el Decreto 2228 que establece los stand-by que tienen que pagar las empresas de transporte y las navieras, de no ser así, créame que el puerto va entrar en una nueva crisis casi igual o superior a cuando hubo el mal llamado paro cívico”.

Aunado con todo lo anterior, es evidente que en algunas terminales portuarias de Buenaventura se están presentando demoras en la recepción de contenedores vacíos, debido a las pocas o casi nulas citas que están habilitando algunas líneas navieras para dicho propósito. Dicha situación además está representando un sobrecosto en la operación de los transportadores, quienes al tener que permanecer en un sitio y/o tener que asumir un periodo de tiempo determinado por dirigirse de un lado a otro para efectos de la entrega del contenedor, están dejando de percibir los ingresos que en la dinámica de la cadena logística reciben por la ordinaria prestación de su servicio.

DÉCIMO CUARTO: LAS MEDIDAS CAUTELARES O ESPECIALES DE URGENCIA EN MATERIA ADMINISTRATIVA²⁵ Y LA COMPETENCIA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE PARA EXPEDIRLAS

El artículo 209 de la Constitución Política dispuso que la función administrativa se desarrollaría sobre la base de unos principios, entre los que se destaca el de eficacia, el cual obedece a que las actuaciones de la administración deben buscar la efectividad del derecho material que pretende proteger. Este principio, a su vez, se encuentra compilado en el artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en donde además se incluyeron otros principios aplicables para el desarrollo de las funciones que tiene a su cargo la administración. No sobra decir que en ese mismo código se incluyeron múltiples procedimientos y herramientas, que dependiendo de la particularidad del caso, se pueden utilizar para el ejercicio de la función que se adelanta. Tal es el caso de las cautelas administrativas o medidas especiales de urgencia que tienen como propósito la adopción de remedios efectivos y ejecutables para suspender o superar la posible afectación que llegue a perturbar en gran medida la debida prestación de servicio público portuario.

Es así que, con observancia de las facultades legalmente delegadas en la Superintendencia de Transporte como máxima autoridad administrativa en el sector transporte, el legislador otorgó responsabilidades y cargas en consideración al desempeño de sus funciones. Esto con el fin de que sea la entidad de inspección, vigilancia y control, quien en cumplimiento de sus competencias ordene medidas eficaces, ciertas y proporcionales que brinden soluciones a las problemáticas que aquejan al colectivo o que pueden constituir una grave afectación a los derechos fundamentales de las personas y aspectos socio-económicos de una región.

Ahora bien, doctrinariamente se ha establecido que la justificación para la adopción de cautelas administrativas – autónomas o accesorias- suponen la salvaguarda del interés general, el cual se podría ver menoscabado si se está a la espera del agotamiento de un procedimiento administrativo.

Al punto, sea del caso precisar que las medidas administrativas de carácter autónomo que producen efectos cautelares tienen como finalidad mitigar o eliminar los efectos de una conducta que, aun cuando puede ser lícita, genera riesgos para los bienes jurídicos protegidos y que se pueden llegar a proteger por intermedio de una actuación autorizada por la ley, aun cuando las decisiones adoptadas resulten restrictivas en forma proporcional de un derecho del destinatario de la misma.

Téngase en cuenta, que la decisión de adoptar este tipo de actuaciones no obedece a un capricho de la administración, sino más bien a la necesidad de dar prevalencia al interés general, que se está viendo afectado o está en riesgo de impactarse por actos que provienen del actuar de terceros con intereses particulares o de otra índole. De igual forma, cabe recordar que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece que el procedimiento administrativo sancionatorio podrá iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Ahora, hay un punto en el que es el titular de la competencia el que establece cual es la acción adoptar teniendo en cuenta los hechos que revisten el asunto sometido a su conocimiento y la disposición o adopción de otros mecanismos mediante el cual la autoridad administrativa disponga ejercer funciones con miras a la protección del interés general, deberán ser adecuadas a los fines de la norma que las autoriza y proporcionales a los hechos que le sirven de causa.

En el mismo sentido, no obstante que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 dispone: “[s]in perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada (...)”, lo cierto es que tratándose de cautelas administrativas o medidas especiales urgentes la investigación administrativa no se constituye como requisito de procedibilidad para aquellas y, en cualquier caso, nótese que la actividad investigativa no

²⁵ Las cautelas administrativas. Memorias del XXXV Congreso de Derecho Procesal, año 2015, págs. 723 y ss.

comporta por sí misma un remedio a la afectación que se pretende conjurar. Por lo tanto, las medidas a ordenar en la presente resolución de ninguna manera implican un prejuzgamiento en aquellas investigaciones que se lleguen a adelantar o de aquellas que de manera concomitante se inicien junto con el presente acto administrativo, si es que así fuera.

Por otra parte, la implementación de cautelas accesorias tiene por objeto asegurar los resultados del proceso administrativo sancionatorio, pero conservan la característica de ser medidas orientadas a la salvaguarda del interés general y no del derecho subjetivo de quien pudiera tener interés en la actuación administrativa. Dicho de otro modo, los móviles para su adopción siguen correspondiendo al riesgo sobre el bien jurídico en abstracto, por efecto de la mora en el agotamiento del procedimiento administrativo. De ninguna manera, la satisfacción de una pretensión subjetiva.

Es por lo anterior, que no está de más decir que las autoridades administrativas pueden ejercer la facultad de decretar medidas cautelares o de urgencia para conjurar las posibles afectaciones que se puedan generar en el marco de la prestación del servicio público portuario y de las actividades que manera conexa o complementaria le asisten a dicho servicio, en este caso, pues es a través de ella que se puede lograr de forma definitiva la erradicación de una conducta o, por lo menos, la mitigación de ella.

Así también lo ha identificado la jurisprudencia del Consejo de Estado, quien en Sentencia SU-913/09 se pronunció sobre la proporcionalidad y congruencia al momento de decretar una medida cautelar, en los siguientes términos:

"(...) Estos son: el periculum in mora y el fumus boni iuris, los cuales deben aparecer de forma concurrente para asegurar la proporcionalidad y congruencia de la medida. El primero, periculum in mora, tiene que ver con el riesgo de que al no adoptarse la medida cautelar sobrevenga un perjuicio o daño mayor del que se expone en la demanda, que de no precaverse, transforme en tardío el fallo definitivo. Tiene igualmente que ver con un temor fundado de que el derecho se frustre o sufra menoscabo durante la sustanciación del proceso. El segundo, fumus boni iuris, aduce a un principio de veracidad en cuanto a la afectación del derecho invocado como fundamento de la pretensión principal. Estos dos principios, asegura la doctrina, deben operar de manera concurrente, al punto que la falta de uno de estos elementos, debe dar lugar a que: i. se rechace la medida cautelar ó ii. se otorgue la medida pero de manera limitada. Por ejemplo, si el valor de la causa en juicio ejecutivo es proporcionalmente mínimo a la solvencia del demandado, la medida carecerá de periculum in mora, caso en el cual no habrá necesidad de hacer juicio alguno sobre el principio fumus boni iuris, pues de plano resulta innecesaria la medida (...)"

Por su parte, la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo de esta Corporación, en providencia de 17 de marzo de 2015,²⁶ señaló:

"(...) La doctrina también se ha ocupado de estudiar, en general, los criterios que deben tenerse en cuenta para el decreto de medidas cautelares, los cuales se sintetizan en el fumus boni iuris y periculum in mora. El primero, o apariencia de buen derecho, se configura cuando el Juez encuentra, luego de una apreciación provisional con base en un conocimiento sumario y juicios de verosimilitud o probabilidad, la posible existencia de un derecho. El segundo, o perjuicio de la mora, exige la comprobación de un daño ante el transcurso del tiempo y la no satisfacción de un derecho (...)"

En igual sentido, la Sección Tercera, en auto de 13 de mayo de 2015,²⁷ sostuvo:

" (...) Lo anterior quiere significar que el marco de discrecionalidad del Juez no debe entenderse como de arbitrariedad, razón por la cual le es exigible a éste la adopción de una decisión judicial suficientemente motivada, conforme a los materiales jurídicos vigentes y de acuerdo a la realidad fáctica que la hagan comprensible intersubjetivamente para cualquiera de los sujetos protagonistas del proceso y, además, que en ella se refleje la pretensión de justicia, razón por la cual es dable entender que en el escenario de las medidas cautelares, el Juez se enfrenta a la exposición de un razonamiento en donde, además de verificar los elementos tradicionales de procedencia de toda cautela, es decir el fumus boni iuris y el periculum in mora, debe proceder a un estudio de ponderación y sus sub principios integradores de idoneidad, necesidad y proporcionalidad stricto sensu, ya que se trata, antes que nada, de un ejercicio de razonabilidad.²⁸

²⁶ Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, providencia de 17 de marzo de 2015, C.P. Sandra Lisset Ibarra Vélez, radicación núm. 11001-03-15-000-2014-03799-00.

²⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, providencia de 13 de mayo de 2015, C.P. doctor Jaime Orlando Santofimio Gamboa, radicación núm. 11001-03-26-000-2015-00022-00 (53057).

²⁸ Sobre la aplicación de la proporcionalidad, la misma providencia indicó:

«[...] Se ha sostenido en anteriores ocasiones:

Lo anterior, se encuentra alineado con las funciones que ostenta esta Dirección, cuya referencia se realizó línea atrás, pero que corresponde específicamente a las facultades definidas especialmente en el artículo 16 del Decreto 2409 de 2018. Así las cosas, es la Superintendencia de Transporte, como máxima autoridad administrativa en materia de transporte, representada en este caso por la Dirección de investigaciones de puertos, la competente para adoptar las medidas especiales de urgencia que se requieran en los asuntos sometidos a su conocimiento.

- Destinatarios de las medidas cautelares o especiales urgentes

El sector transporte cuenta con un régimen sancionatorio expreso y claro y, del mismo modo, en la normatividad se encuentra establecido quiénes son las entidades que conforman el sector y el Sistema Nacional del Transporte y aquellos sujetos que pueden ser objeto de sanción por parte de las autoridades. Es de resaltar que los sujetos que pueden ser objeto de sanción ya sea porque infringen directamente la normatividad del sector o porque facilitan su inobservancia también pueden soportar órdenes administrativas que procuren la protección de los bienes jurídicos que se encuentran bajo la tutela de la Superintendencia de Transporte.

En materia portuaria se delimitó parte de dicho régimen en la Ley 1 de 1991, mediante la cual se determinó una variedad de asuntos aplicables sobre lo comentado. En ese sentido, el artículo 41 de la normativa referida prevé que las infracciones que se deriven de su incumplimiento, se podrán sancionar con varios medios taxativamente definidos. Sobre los sujetos pasivos de las sanciones allí establecidas, al margen que no se arroje un listado concreto de estos, esa ley sí mencionó que las sanciones que se establezcan deberán surgir con ocasión de la infracción de las reglas allí previstas. Eso quiere decir que cualquiera que afecte supuestos como los definidos en los artículos 1 y 3 de la Ley 1 de 1991 -a modo de ejemplo- podrá estar sujeto a todas las acciones de índole administrativo que se encuentren en cabeza de la Superintendencia de Transporte.

Así mismo, el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 establece cuáles son las personas y empresas que pueden estar sujetas a la imposición de sanciones por infracciones a las normas sobre el transporte público y cuáles son dichas sanciones. Al respecto, la norma prevé lo siguiente:

“Artículo 9. Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

(...)

3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.

En ese orden de ideas, el ejercicio de las facultades sancionatorias y de impartir órdenes e instrucciones con las que cuenta la Supertransporte no solo recaen sobre el universo de vigilados, sino también sobre todas aquellas personas

(...) La discrecionalidad, en cuanto fenómeno con trascendencia jurídica, se concibe como un margen permitido de acción a las autoridades de cualquiera de los poderes públicos, en los eventos en que debiendo adoptar una decisión, el marco de sujeción a su actuación establecido por el ordenamiento jurídico resulta a todas luces indeterminado, correspondiéndole construir la decisión y, por lo tanto, las consecuencias jurídicas de la misma, bajo consideraciones objetivas de acatamiento y respeto al orden jurídico y a sus principios estructurantes.

(...)

El asunto resulta elemental: allí donde el Juez Administrativo no esté gobernado por reglas, lo más posible es que la actuación se soporte en principios o mandatos de optimización, luego la proporcionalidad y ponderación no son metodologías extrañas en la solución de conflictos y en la reconducción de la actividad de la jurisdicción contencioso administrativa al cumplimiento material de los postulados del Estado social de derecho. En todo caso, la proporcionalidad y la ponderación no representan ni la limitación, ni el adelgazamiento de los poderes del juez administrativo, sino que permiten potenciar la racionalidad y la argumentación como sustento de toda decisión judicial. Cabe, entonces, examinar cómo se sujeta la actividad discrecional del juez administrativo a las reglas de la ponderación, como expresión más depurada del principio de proporcionalidad'

En consecuencia, la observancia de este razonamiento tripartito conlleva a sostener que en la determinación de una medida cautelar, que no es más que la adopción de una medida de protección a un derecho en el marco de un proceso judicial, el Juez debe tener en cuenta valoraciones de orden fáctico referidas a una estimación de los medios de acción a ser seleccionados, cuestión que implica i) que la medida decretada sea adecuada para hacer frente a la situación de amenaza del derecho del afectado (idoneidad); ii) que, habida cuenta que se trata de una decisión que se adopta al inicio del proceso judicial o, inclusive, sin que exista un proceso formalmente establecido, la medida adoptada sea la menos lesiva o invasora respecto del marco competencial propio de la administración pública (necesidad) y, por último, es necesario iii) llevar a cabo un razonamiento eminentemente jurídico de ponderación, en virtud del cual se debe determinar de manera doble el grado de afectación o no satisfacción de cada uno de los principios contrapuestos (...) que ordena analizar si se encuentra justificado que la satisfacción de uno de los principios afecte al otro [...]».(Subrayas fuera del texto original).

naturales o jurídicas que bien pueden participar o no de la actividad del transporte, infringen directamente la normatividad del sector y/o facilitan su inobservancia.

Ahora bien, en cuanto al universo de vigilados de la Supertransporte, el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000, artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 -vigente- estableció los sujetos sobre los cuales se ejerce las funciones de inspección, vigilancia y control, en virtud de la delegación presidencial de tales funciones en relación con el servicio público de transporte. Esta norma dispone lo siguiente:

"Artículo 42. Sujetos de la inspección, vigilancia y control delegados. Modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001. El nuevo texto es el siguiente: 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."*

Por su parte, el último pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, del 20 de abril de (2021) promovido dentro del proceso con número de radicación: 11001-03-06-000-2020-00226-00 y que se pronunció sobre el conflicto negativo de competencias administrativas suscitado entre la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Sociedades, enfatizó:

"De otra parte, se destaca de la normativa citada, que en efecto, el ejercicio de las facultades sancionatorias de la Superintendencia de Transporte puede recaer en personas que no necesariamente están sometidas a la inspección, vigilancia y control de dicha autoridad, pues tales facultades están previstas para todos aquellos que incurran en la violación a las normas reguladoras del transporte, sean entidades vigiladas por la Superintendencia de Transporte o no, sean personas naturales o personas jurídicas.

De esta manera, las personas naturales o jurídicas que eventualmente presten el servicio de transporte, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley para el efecto, son sujetos del ejercicio de funciones administrativas sancionatorias en la medida en que existe una afectación al interés público. No obstante, esta circunstancia no implica que sean entidades vigiladas de la Superintendencia de Transporte de conformidad con la ley.

(...)

Así las cosas, es preciso concluir que las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte y las demás que le haya conferido la ley, pueden ser adoptadas respecto de todas las personas naturales o jurídicas que violen la normativa del sector transporte, sean estas entidades vigiladas por dicha autoridad o no."

En conclusión, la actividad portuaria constituye un servicio público que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios y la efectividad de derechos fundamentales, tanto si se trata de las actividades que se desarrollan dentro de una terminal portuaria o de la disposición de los bienes vinculados con esta, como lo es el manejo y almacenamiento de contenedores vacíos. Por lo tanto, ante la inminente afectación de estos derechos la Superintendencia de Transporte debe hacer uso de sus facultades como Autoridad en la materia y ordenar que se adopten las medidas correctivas necesarias a todos aquellos sujetos que, como en este caso, con su acción y/u

omisión puedan estar violentando directamente o facilitando el desconocimiento de la normatividad del sector transporte o permitiendo que se afecte la debida prestación del servicio público portuario.

DÉCIMO QUINTO: EL CASO CONCRETO

Hasta este punto del acto administrativo, la Dirección ha presentado un compendio de las normas que soportan el desarrollo de la actividad portuaria, desde la perspectiva de su concepción de servicio público; así mismo expuso una serie de consideraciones relacionadas con las condiciones definidas para que varios de los agentes de mercado que tienen presencia en la zona portuaria de Buenaventura presten el servicio público y, finalmente, se han revelado las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodean los inconvenientes asociados con la entrega y el almacenamiento de contenedores vacíos en Buenaventura.

La base jurídica y fáctica presentada permite plantear la problemática que debe atenderse con ocasión de la expedición del presente acto administrativo, con el fin de velar por la defensa de la normatividad del sector transporte y los bienes jurídicos que con ella se tutelan. En ese orden de ideas se han identificado varias situaciones que, directa o indirectamente, podrían repercutir e impactar en la debida prestación del servicio público portuario. No obstante, antes de presentar lo anunciado, resulta del todo pertinente explicar de manera general la forma en la que se desarrolla la operación y el manejo de los contenedores vacíos, con sustento en la información aportada por diferentes agentes que confluyen en la cadena logística.

- La logística en la entrega de contenedores vacíos

La llegada de contenedores a una terminal portuaria, por lo menos en la mayoría de casos, se da con ocasión de las operaciones de importación que se han gestionado para el efecto. En el trámite de este proceso se identifican, como mínimo, dos relaciones jurídicas. Por un lado, la que se genera entre la línea naviera y el importador, la cual justifica el transporte de los bienes requeridos -almacenados en contenedores- a través de la vía marítima hacia la instalación portuaria de destino. Por otro lado, aquella que se genera entre el terminal portuario y la línea naviera, que tiene como objeto la disposición de una ventana de tiempo para el atraque de la motonave, la descarga de los contenedores y su respectivo almacenamiento, dependiendo de las fases y condiciones acordadas.

Sobre lo anterior, la Dirección efectuará algunas precisiones que ilustran con mayor suficiencia lo descrito. El importador tiene a su cargo realizar las gestiones necesarias para el retiro de los contenedores de la terminal portuaria que se ha utilizado como plataforma para el atraque de la motonave. Es justo a partir de ese momento cuando, a título de comodato, el importador adquiere la responsabilidad de movilizar el contenedor hacia el lugar que disponga y, posteriormente, deberá efectuar la entrega del contenedor (vacío), en los plazos, lugares y condiciones que defina con la línea naviera. Esto permite explicar que es posible que un contenedor que ingresó por determinado punto de la geografía nacional sea retirado del país por otra zona, pues dicha decisión depende de la línea naviera, agente que decide sobre el curso y uso de sus contenedores.

Esto encuentra sustento con lo narrado en la declaración rendida el 3 de febrero de 2022 por **RICARDO ANDRÉS RODRÍGUEZ MORALES**, quien actúa como gerente de operaciones de **SPIA**, al mencionar lo siguiente:

"Despacho: Los contenedores que ingresan son los mismos contenedores que retoman a SPIA para que en algún momento sean retirados de Colombia o cómo funciona ese proceso.

Declarante: Eso depende de cada naviera hacia donde lo dirigen, no necesariamente tienen que llegar a SPIA, entonces la verdad eso es un control que no manejamos".

Además de lo anterior, las empresas de transporte y/o los transportadores son actores que intervienen desde el momento en el que se adelantan las gestiones por parte del importador para retirar el contenedor de la terminal portuaria, hasta el momento en el que se debe entregar el contenedor vacío. Respecto a esta última actividad se agrupan las múltiples quejas, denuncias, informes de prensa y demás comunicados que han sido divulgados con ocasión de las presuntas problemáticas que se estarían presentando para la entrega de los contenedores vacíos por parte de las empresas de transporte y/o los transportadores.

Dicha situación requiere de un contexto más amplio para su análisis. Para la entrega del contenedor, la empresa de transporte y/o el transportador requiere surtir varios procesos. En primer lugar, debe presentarse en una zona de entornamiento, para efectos de que allí se le informe cuál sería la zona en la que se realizaría la inspección del contenedor y/o el sitio de la entrega del mismo. En segundo lugar, el transportador debe agotar la inspección requerida por la línea naviera que, en muchas ocasiones, se surte en sitios diferentes a la zona de entornamiento, pero que además, para ese momento, la empresa de transporte y/o el transportador todavía no están enterados, necesariamente,

en qué lugar deberá dejar de manera definitiva el contenedor vacío. Para esto último, la línea naviera se encarga de definir si requiere su entrega en un patio de contenedores o si opta por solicitar que se conduzca a una instalación portuaria para que allí se almacene. Finalmente, cuando la línea naviera así lo disponga, ésta recogerá los contenedores vacíos que tenga en las instalaciones portuarias como parte de sus operaciones marítimas.

En el caso de algunas instalaciones portuarias, por ejemplo, en lo relacionado con **SPIA**, el proceso de entrega del contenedor inicia con la programación de una cita en el sistema habilitado para el efecto, el cual le mostrará al usuario la disponibilidad para dicho proceso y finaliza con el recibo del contenedor en sede de sus instalaciones o en la zona que para ello destine, según las condiciones definidas en la respectiva negociación. Así lo ratificó **RICARDO ANDRÉS RODRÍGUEZ MORALES**, en calidad de gerente de operaciones de **SPIA**, quien indicó en el trámite de la declaración que rindió el 3 de febrero de 2022, lo siguiente²⁹:

"Despacho: ¿Cómo funciona el proceso para efectos de la devolución de los contenedores vacíos en SPIA?"

Declarante: Nosotros tenemos un portal de citas en donde las empresas de transporte pueden solicitar una cita e ingresar al terminal. Esa es un proceso que la línea naviera lo complementa cargando un booking en nuestro sistema, es un archivo electrónico donde abre unos espacios, y el transportador puede sacar la cita en nuestro portal.

(...)

Despacho: ¿Las empresas de transporte son quienes solicitan las citas?"

Declarante: Es correcto, ingresan al portal con su usuario y su contraseña, ahí con el booking que les da la línea naviera ingresan al portal.

(...)

Despacho: ¿Cómo hace una línea naviera para cargar el booking en el portal de citas de SPIA?"

Declarante: Es un archivo plano .txt que lo carga en nuestro sistema y este le abre automáticamente la puerta a los contenedores de cada naviera.

Aquí resulta relevante efectuar una precisión derivada del estudio de la información recaudada por esta Superintendencia, en el marco de la actuación que ha surtido para el análisis de la situación contextualizada. La disponibilidad de citas en terminales portuarios como **SPIA**, dependerá, en todo caso, del cupo que se haya negociado con la línea naviera para efectos de su almacenamiento. En otras palabras, en el léxico propio de la actividad portuaria, lo descrito se denomina *free pool*, concepto que equivale al "compromiso que tiene el puerto con la naviera, para recibir y almacenar una cantidad determinada de contenedores vacíos para que la naviera los retire posteriormente"³⁰. Nótese que la disponibilidad de una instalación portuaria para recibir los contenedores vacíos de una línea naviera con la cual tiene un contrato de *free pool* depende de que ella misma los recoja como parte de sus operaciones de embarque.

Lo anterior, por supuesto, se somete a un estricto control por parte de las instalaciones portuarias, pues de ello depende que el área operativa disponga del uso eficiente de las zonas habilitadas por las terminales para los múltiples servicios y actividades que ejecuta. Para efectos de mantener un registro y sondeo de la ocupación, terminales como **SPIA** cuentan con dos (2) métodos a saber. Por un lado, se pone a disposición de la línea naviera el acceso a la plataforma de la terminal para consultar el reporte de ocupación y ubicación de las unidades (contenedores). Por otro lado, la terminal le informa a la línea sobre el avance de la ocupación, en aras de las decisiones de negocio que debe tomar la línea, para que entre otros asuntos, defina con precisión el destino.

A modo de ilustración, vale traer a colación lo indicado por **RICARDO ANDRÉS RODRÍGUEZ MORALES**, en calidad de gerente de operaciones de **SPIA**, quien relató lo siguiente:

"Despacho: ¿Ustedes tienen la capacidad de presionar el retiro de contenedores vacíos?"

Declarante: ¿A quién, a las líneas navieras?"

²⁹ La grabación de la declaración obra en los registros de la Superintendencia,

³⁰ Información aportada en el escrito remitido el 3 de febrero de 2022, como respuesta al requerimiento que se envió mediante el escrito radicado con el No. 20226400053531 del 2 de febrero de 2022.

Despacho: Sí.

Declarante: En realidad les podemos decir, les informamos mas allá de que lo retiren, les estamos informando cuál es su estado, cuál es su estatus de contenedores dentro de la terminal. Ellos tienen dos formas: una, que tienen acceso a nuestro sistema y ellos pueden en línea descargar el inventario de contenedores que tienen dentro de la terminal y, aparte de eso, nosotros a través del departamento de servicio al cliente, una vez supera el 60%, si no estoy mal, no sé si es el 50 o el 60%, les empezamos a enviar correos que están llegando al 70, 75, 80, todos los días les escribimos a medida que empiezan a aumentar los porcentajes".

Esto se puede ilustrar con lo registrado en el cruce de correos electrónicos que se dio el 27 de enero de 2022 entre representante de **SPIA** y de la línea naviera **MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**, con el asunto: "RE: reporte de unidades vacías MSC – en patio". El correo dice lo siguiente:

("..)

Estimada Karol buenas tardes,

Informo que al día de hoy tienen una ocupación del 96% del Free pool".

En mensaje del 28 de enero de 2022, el cual se dio en los términos de la comunicación anterior, quedó registrado lo siguiente:

("...)

Hola Karol, espero te encuentres muy bien.

Te informo que la ocupación del free pool al día de hoy se encuentra al 98%.

Quedamos atentos a tus comentarios".

En otro caso también quedó el registro de las comunicaciones cruzadas entre SPIA y la línea naviera CMA-CGM, en la que se le refiere a esta última sobre la ocupación en patio de contenedores vacíos. El mensaje de correo electrónico del 1 de febrero de 2022, con el asunto: "RE: ocupación free pool 01 de febrero", revela lo siguiente:

("...)

Estimados buenas tardes,

Teniendo en cuenta la ocupación actual en patio (88%...), más la cantidad de citas activas ya tomadas por transportadores para ingreso durante esta semana, el inventario total sería ... de un 114% de la ocupación del free pool.

Por esta razón se procede a cerrar ingresos de unidades adicionales para embarque.

Importante: Las citas que ya están tomadas no se verán afectadas. Solamente podrán ingresar unidades que sean para llenados en puerto.

Saludos.

Al respecto de este asunto, en el transcurso de la audiencia del 3 de febrero de 2022 a la que compareció **RICARDO ANDRÉS RODRÍGUEZ MORALES**, en calidad de gerente de operaciones de **SPIA**, se puntualizó lo siguiente sobre la situación que se revisa al momento de que una empresa de transporte requiera una cita, frente al caso y disponibilidad de una naviera que ha copado la totalidad del free pool que se ha fijado con la terminal portuaria.

"Despacho: ¿Si un transportador que tiene un contenedor vacío para entre solicita o quiere solicitar una cita encuentra disponibilidad en el sistema de SPIA?"

Declarante: Para esa naviera en particular, no. Para esa naviera que llegó al 100% o, aclaro en algún momento llega al 100.3 y aclaro por qué esa diferencia, porque las citas que toman en el portal nosotros no las vamos a cancelar y no las podemos cancelar, entonces el sistema arroja alertas al 70, 80, 90% y obviamente el 100% actúa y cierra las citas, pero no cancela las que ya se tomaron. Entonces si por ejemplo hoy llegó al 100% pero habían citas en la tarde, a esos contenedores se les permite ingresar y por eso va a llegar 100.3, 100.1 (...) Si un transportador requiere o a a ingresar el portar a sacar una cita de un contenedor vacío de esa línea que alcanzó el 100% no va a encontrar citas".

En otro caso, quedó registrada la solicitud que realizó una línea naviera a la instalación portuaria (SPIA), por cuenta de que la primera consideraba que aún tenía espacio habilitado para el recibo de contenedores vacíos en las instalaciones de dicho terminal.

El mensaje de correo electrónico del 2 de febrero de 2022 con el asunto: "RE: ocupación free pool 02 de febrero", fue remitido por empleados de SPIA a representantes de la línea COSCO SHIPPING, y menciona lo siguiente:

"(...)

Estimada Angela,

En este momento tienen una ocupación del 78% (...), las empresas de transporte tienen (...) citas activas para entrega de contenedores durante esta semana. Sumando estas unidades que estarían ingresando más las que ya tienen en patio nos da un total de (...) alcanzando una ocupación del 106%. Por esta razón no será posible habilitar citas adicionales a las que ya han tomado los transportes. Esto corresponde a vacíos para embarque (...).

Quedamos atentos a comentarios".

En línea con lo anterior, mediante correo electrónico enviado el 3 de febrero de 2022 a las 8:13 am, con el asunto: "RE: ocupación free pool 02 febrero", mediante el cual representantes de la línea COSCO SHIPPING le requieren a SPIA, lo siguiente:

"Buen día Lina,

Agradecemos nos dejen la habilitación de citas para ingreso desde el 5 de febrero esto debido a que no se ha alcanzado el ingreso del espacio en un 100% y para esta fecha ya hemos evacuado espacio en la terminal.

Quedo atenta a sus comentarios (...).

En respuesta de lo anterior, mediante correo electrónico del 3 de febrero de 2022 a las 2: 35 pm, con el asunto: "RE: ocupación free pool 02 febrero", SPIA mencionó lo siguiente:

"Buenos días estimados:

(...)

En este momento tenemos 265 citas activas (...) para entrega de contenedores durante esta semana. Sumando esas unidades que estarían ingresando más las que ya tienen en patio nos da un total de (...) una ocupación del 107%. Como pueden evidenciar, hemos dado espacio adicional al que por contrato tienen asignado.

Les recuerdo que las citas que ya están tomadas no tienen ninguna afectación y los vehículos serán atendidos con normalidad (...).

A partir del análisis de lo expuesto, resulta necesario aclarar varios asuntos, a saber: (i) el contenedor vacío es propiedad de la línea marítima y a su cargo se encuentra el deber de definir el lugar en el cual se le recibirá al transportador dicho contenedor; (ii) la línea naviera dispone de zonas ubicadas en los patios de contenedores o de aquellas habilitadas por las terminales portuarias para la recepción de los contenedores vacíos y; (iii) la disponibilidad de espacio en las instalaciones portuarias dependerá, en todo caso, del cupo con el que cuente cada línea naviera (*free pool*) y de que las navieras recojan de manera periódica sus contenedores vacíos o amplíen los espacios disponibles para ello con nuevas negociaciones que podrían incluir zonas externas a la terminal portuaria, pero con la misma finalidad.

Sin embargo, como quedó evidenciado en el acápite que contiene el relato de las denuncias, informes de prensa y comunicaciones expedidas sobre la materia objeto de análisis, en el proceso de entrega de los contenedores vacíos se estarían presentando algunas dinámicas que, al margen de los posibles perjuicios económicos que se le estarían generando a la actividad de algunos particulares, circunstancia que en todo caso no es menor, lo cierto es que al final se estaría impactando, con mayor intensidad y magnitud, la debida prestación del servicio público portuario.

Esto podría explicarse a partir de las demoras que se estarían asumiendo por parte de las empresas de transporte y/o de los transportadores para conocer el sitio de la entrega de los contenedores vacíos, circunstancias que podrían conllevar una reducción en el número de vehículos que se dispongan por los empresarios para la operación portuaria u otras

transacciones, bien sea por falta de disponibilidad -ante las demoras para entregar los contenedores vacíos- o debido al desincentivo que genera para el transportador atender algunas operaciones por cuenta de las condiciones, costos y deducciones económicas que estarían sucediendo, a su cargo, en el marco de la operación señalada.

Todo lo expuesto le permite a la Dirección plantear el problema que se habría identificado, con mayor precisión y claridad. En esos términos, las dificultades que afrontaría la cadena logística se reducen a cuatro (4) asuntos. El primero, es la posible ausencia de claridad de las líneas navieras para informarle a los transportadores la zona en la que se le recibirá el contenedor vacío. La segunda, aun cuando no exista claridad en relación con la zona en la que se deberá entregar el contenedor vacío, en todo caso se proceda con el cobro de penalidades por demoras en la entrega de dichos contenedores vacíos. En tercer lugar, las afectaciones económicas que se generen por la inactividad de los vehículos y las erogaciones (estrictamente se han constituido en penalidades) que deben asumir mientras esperan que la línea naviera defina la suerte -sitio de entrega- de los contenedores vacíos. Y, finalmente, que depende de las mismas líneas navieras retirar sus contenedores vacíos de las instalaciones portuarias y/o de los patios de contenedores para así facilitar que en esas zonas se genere una dinámica de rotación que facilite el proceso logístico del sector, en lo que respecta a los contenedores vacíos que lleguen.

Como ya se aclaró líneas atrás, si bien es cierto que dentro de los problemas que habría identificado la Dirección se inmiscuyen situaciones que escapan de la esfera que corresponde a la salvaguarda de la debida prestación del servicio, por tratarse de asuntos que deberían revisarse en otras jurisdicciones por la naturaleza de lo que se pretende o, incluso, por el efecto que se derive de su comprobación, esta Autoridad sí está llamada a avocar conocimiento de aquellas controversias que comprometan o puedan comprometer la debida prestación del servicio público portuario, tal y como se advirtió en la sección de las consideraciones que fundamentan la base jurídica del caso concreto.

En ese orden de ideas, el marco de intervención de esta Autoridad se delimita, en estricto sentido, sobre los asuntos que se relacionen con la intervención que le corresponde al Estado respecto de la salvaguarda de lo que concierne a los servicios públicos, y con ello, que se materialicen los postulados previstos en el artículo 365 de la Constitución Política, principalmente, sin exceptuar de ello, las demás disposiciones que operen sobre la materia, desde el punto de vista constitucional, legal y reglamentario. La argumentación presentada supone la presencia de un elemento adicional que refuerza lo indicado, siendo este, la prevalencia que deben soportar las actuaciones que se desarrollen en el marco de la prestación del servicio público, pues el interés general tendrá que primar sobre cualquier otro aspecto, incluso, respecto de los intereses particulares que salten a la vista de quienes intervengan en cualquier eslabón de la cadena logística.

Sobre el particular, no puede dejarse de lado que múltiples pronunciamientos jurisprudenciales han reiterado la importancia que merece la acción de garantizar la protección de los diferentes aspectos relacionados con la prestación del servicio público de transporte. A modo de ejemplo, la Corte Constitucional en Sentencia C-033 del 29 de enero de 2014³¹, se pronunció en el siguiente sentido:

"(...) (iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado (...)". (Subrayado fuera del texto)

Lo anterior, hace sentido con preceptos de orden legal que gobiernan la prestación del servicio de transporte, haciendo extensible su revisión y aplicación a las demás actividades que la rodean, sea esta, para el caso concreto, la portuaria y las que se desprenden de esta, de manera esencial o conexas. Así, por ejemplo, el artículo 4 de la Ley 472 de 1998 introdujo un listado enunciativo de derechos e intereses colectivos, destacando lo siguiente: "(j) El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna", por lo tanto, goza de especial protección del Estado. A su vez, enfatizar en los principios de calidad y seguridad, consagrados en los artículos 2³² y 3³³ de la Ley 105 de 1993, el artículo 2³⁴ de la Ley 336 de 1996, el artículo 8³⁵ de la Ley 1682 de 2013 y las demás disposiciones concordantes.

³¹ Sentencia C-033 del 29 de enero de 2014, Ref. Expediente D-9753.

³² Ley 105 de 1993. Artículo 2: Principios Fundamentales. (...) Literal c. De la libre circulación: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley. (...) Literal e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Reglamentado Decreto Nacional 1328 de 1998, Ver las Resoluciones del Min. Transporte 1282 y 1383 de 2012.

³³ Ley 105 de 1993. Artículo 3: El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE: El cual implica: a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. (...)

Llama entonces la atención de esta Dirección algunos comportamientos que se habrían evidenciado con ocasión de los hechos narrados y que se encuentran soportados en los elementos referidos. En concreto, este Despacho considera que lo expuesto guarda estrecha relación con la participación e intervención de múltiples agentes, quienes en el curso de las labores que adelanten respecto del curso de sus actividades comerciales, se encuentran obligados a cumplir las reglas previstas en el ordenamiento jurídico en aras de preservar la debida prestación del servicio público portuario. Para el efecto anotado, debe traerse a colación el papel que cumplen las líneas navieras, las instalaciones portuarias, personas naturales y/o jurídicas que prestan el servicio de patios de contenedores (Operadores Portuarios), transportadores, empresas de transporte y generadores de carga, entre otros.

Es así como, cada uno de los agentes indicados, en el curso del giro ordinarios de sus negocios, bien sea en el desarrollo de su objeto social o de hecho, en el curso de las actividades que sean complementarias o conexas a este, deberán ponderar el interés general, respecto de cualquier interés particular que pueda llegar a afectar la debida prestación del servicio público portuario. No se trata entonces de que se esté sugiriendo una limitación de la libre empresa, ni de los demás atributos que rodean el desarrollo de las actividades de los particulares, por el contrario, lo que esta Superintendencia advierte es que en el goce de dichos derechos, los agentes deberán procurar por atender, de manera primaria, todo lo que se encuentre a su alcance para que se salvaguarde el interés general, contribuyendo con esto a garantizar la debida prestación de dicho servicio. Si se quiere, de lo que aquí se trata es de armonizar el interés particular -en todo caso legítimo- con el interés general que siempre se encuentra presente cuando se trata de la prestación de un servicio público, para este caso, portuario.

En este análisis no se puede dejar de mencionar que cada una de las actividades que desarrolla el conjunto de agentes referidos, deberán estar sincronizadas operativamente de tal manera que permita generar índices de eficiencias en el sector, evidencias en mejores tiempos de atención, mayor cantidad de operaciones, aumento en la calidad de los servicios prestados, disminución en los costos, entre otros; redundando con ello en una debida prestación del servicio.

Básicamente y por todo lo anterior, es posible afirmar que esa debida prestación del servicio no solo es exigible a las instalaciones portuarias, por ser estas quienes cuentan con la concesión para el desarrollo de esa actividad, sino que dicha obligación debe extenderse a cada uno de los agentes que integran la cadena logística, dentro de estos, aquellos que prestan el servicio de transporte público de carga o están sujetos al régimen del mismo, de principio a fin, en el flujo operativo de dicha prestación. Lo anterior, además tiene un sustento amparado en una situación que resulta manifiesta, pues si alguna de las operaciones y/o actividades que prestan los agentes indicados no se ejecuta o se efectúa en condiciones que no permiten concluir sobre su prestación debida, las demás actividades tendrán que sentir y/o soportar, en el grado que corresponda, una posible afectación en cualquier nivel, índice o factor que permite medir de manera cuantitativa y cualitativa su ejecución. Eso no es otra cosa que generar un detrimento en la prestación del servicio público.

Sobre la base de los elementos expuestos, la Dirección ha identificado que en el flujo operativo que compone la prestación del servicio se estarían presentando algunas falencias que no permiten el adecuado y debido desarrollo de la actividad prestacional. Puntualmente, corresponde señalar que las líneas navieras no estarían otorgándole a los demás usuarios de la cadena logística, destacando principalmente a las empresas de transporte y/o transportadores, la información y las condiciones requeridas, necesarias y suficientes para salvaguardar el interés general, incluso, a pesar de advertir desde su conocimiento técnico y profesional de la actividad, la posibilidad de afectar con sus decisiones y dinámicas a estos últimos, en caso de terceros comprometidos en la cadena logística.

A continuación se referirán varios elementos que ya han sido presentados en este escrito, con el ánimo de soportar lo mencionado. Por un lado, las quejas de las empresas de transporte, transportadores y de los operadores portuarios revelarían que para agotar el proceso de entrega de un contenedor vacío, el dueño del contenedor (la línea naviera) no

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. (...).

³⁴ Ley 336 de 1996. Artículo 2: La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

³⁵ Ley 1682 de 2013. Artículo 8. Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte: (...)

Calidad del servicio. La infraestructura de transporte debe considerar las necesidades de los clientes, usuarios o ciudadanos, así como las características mínimas requeridas para cumplir con los niveles de servicio y los estándares nacionales o internacionales aplicables. (...)

Seguridad. La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte. Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia. (...).

define, con la claridad y precisión requerida, el sitio y la fecha en la que efectivamente se efectuará el proceso de recibo de esos contenedores.

Lo expuesto estaría ocasionando varios inconvenientes, a saber: (i) que el transportador, la empresa de transporte, el generador de la carga, el importador, o quien corresponda, incurra en gastos propios pero adicionales en su actividad, por cuenta de las demoras en las que incurrirían las líneas navieras para definir las condiciones para el recibo de sus contenedores vacíos; (ii) que se generen penalidades por entregar el contenedor por fuera del término otorgado por la línea naviera, en el marco de la negociación adelantada bajo la figura de comodato, cuando dicha sanción se impone pese a las condiciones que por su parte brindaría la línea naviera para la recepción del contenedor vacío, es decir, en aquellos casos en los que se contabiliza una entrega por fuera del término acordado, pero sin tenerse en cuenta que no fueron identificadas de manera clara, precisa y veraz las condiciones de tiempo, modo y lugar en las que se llevará a cabo el recibo de dichos contenedores y; (iii) que se argumente por parte de los transportadores y/o empresas de transporte que la espera generada, además de adjudicárseles la responsabilidad cuando no están en la capacidad de actuar de manera diferente, dicha circunstancia no les permita utilizar los vehículos para el desarrollo de su actividad, dejando de percibirse los ingresos que generen por el ejercicio de la misma.

Por otro lado, y no menos importante, se encuentra la disponibilidad con la que cuentan las instalaciones portuarias para asegurarle a las líneas navieras una porción de su área para el recibo y almacenamiento de los contenedores vacíos (*free pool*). Claramente, con sustento en varias evidencias aportadas, ha entendido esta Autoridad que dicha capacidad es limitada frente a cada una de las diferentes líneas navieras, individualmente consideradas, pues esto ha sido concertado de manera previa entre ellos para efectos de su manejo y disposición.

Sobre este asunto, **RICARDO ANDRÉS RODRÍGUEZ MORALES**, en calidad de gerente de operaciones de SPIA, manifestó lo siguiente en el marco de la declaración que rindió ante la Superintendencia de Transporte:

“Despacho: ¿Ustedes tiene un límite de recepción de vacíos de acuerdo a la naviera?”

Declarante: Sí señor correcto, tenemos un límite total para cada naviera”.

Despacho: ¿Cómo funciona la determinación de ese límite de vacíos que tiene SPIA para atender a cada naviera?”

Declarante: Nosotros recibimos desde el área comercial nuestra las cantidades de contenedores medidas en Teus que cada naviera puede tener máximo dentro de la terminal y nosotros como operaciones controlamos que esas cantidades no superen el 100% porque de allí tenemos que planear el resto de la operación de la terminal”.

La comprensión de lo anterior le permite indicar a esta Superintendencia que, si bien las instalaciones portuarias se encuentran en la capacidad de recibir cierta cantidad de los contenedores vacíos que le pertenecen a las líneas navieras, dicha actividad no puede ser entendida como un concepto ilimitado que genere, entre otras cosas, que la actividad de la instalación pase a convertirse en una zona de almacenaje de contenedores, con las consecuencias negativas que acarrea tal situación. Una lectura como la aquí anunciada, podría afectar gravemente la ejecución de todas las actividades asociadas al servicio público portuario, pues almacenar dichas unidades sin un límite operativo definido restaría el margen requerido para ejecutar las demás actividades propias del servicio portuario e incluso, dejaría al arbitrio de terceros el uso de los espacios destinados para el desarrollo de su actividad comercial.

En consideración de todo lo expuesto, no queda duda entonces de que las gestiones propias para fijar con claridad y la precisión requerida las condiciones para el recibo de los contenedores vacíos se encuentran en cabeza de las líneas navieras.

DÉCIMO SEXTO: Que en consideración del marco fáctico y jurídico expuesto, resulta necesario adoptar medidas inmediatas, pertinentes y conducentes que permitan garantizar la debida prestación del servicio público portuario, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector y a la operación eficiente y de calidad del servicio que reciben los usuarios. Sobre esto y aunque algunas órdenes y advertencias guardarían relación con actividades que se vienen cumpliendo o ejecutando por algunos de los sujetos pasivos de las medidas administrativas que se decretarán a continuación, lo cierto es que se hace necesario impartirlas con el propósito de establecer su carácter vinculante y estrictamente obligatorio, en aras de salvaguardar que el servicio público portuario se lleve a cabo en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad, según los postulados previstos en la Constitución Política, la Ley 1 de 1991, la Resolución No. 7726 de 2016, la Circular No. 1 del 2022 expedida por la Superintendencia de Transporte y demás normatividad que resulte aplicable.

DÉCIMO SÉPTIMO: Sin perjuicio de lo ordenado en este acto administrativo, esta Superintendencia estudiará los hechos que se han puesto en contexto, con la finalidad de establecer si existe mérito suficiente para iniciar una investigación administrativa por la infracción de las reglas previstas para la operación del muelle, en condiciones de eficiencia, calidad, seguridad y continuidad.

En mérito de lo expuesto, la Dirección de Investigaciones de Puertos, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: ADVERTIR a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT 835.000.149-8; a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800.215.775 y a la **TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800.084.048, que deberán cumplir con los compromisos adquiridos con todas las líneas navieras con las que tengan una relación comercial y contractual definida para el recibo y almacenamiento de contenedores vacíos. Para el efecto, las sociedades portuarias mencionadas tendrán que asegurar tanto la disponibilidad de espacio como el recurso humano, tecnológico y de equipos que resulte necesario, con el fin de garantizar el cumplimiento de la totalidad de los compromisos adquiridos con las diferentes líneas navieras, sin afectar, en ningún evento, el cupo de almacenamiento previsto para cada una, individualmente considerada (*free pool*), aun cuando la rotación esperada de contenedores vacíos se vea mermada por decisiones de todos o algunos sus clientes.

PARÁGRAFO: En el evento que la capacidad instalada de la terminal portuaria resulte insuficiente para atender las solicitudes de las diferentes líneas navieras, pero aún existan obligaciones comerciales y contractuales pendientes por cumplir, la terminal portuaria deberá buscar alternativas para recibir y almacenar los contenedores vacíos.

ARTÍCULO SEGUNDO: ORDENAR a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT 835.000.149-8; a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800.215.775 y a la **TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800.084.048, que notifiquen a cada una de las diferentes líneas navieras, de manera diaria y según las obligaciones comerciales y contractuales que tengan vigentes (*free pool*), el porcentaje de ocupación que han utilizado junto con aquel que, en consecuencia, tengan disponible para el recibo y almacenamiento de contenedores vacíos, así como su valor equivalente en Teus, advirtiéndoles, además, sobre el número de citas que se han concedido para ese momento, las cuales, en todo caso, deberán ser tenidas en cuenta para efectos del cálculo del porcentaje de ocupación que procedan a notificar.

PARÁGRAFO: La alerta dirigida a las diferentes líneas navieras deberá producirse en todos los casos cuando el porcentaje de la ocupación de contenedores vacíos en la terminal portuaria, sumada la cantidad de citas otorgadas, alcance un 60% de la capacidad de recibo y almacenamiento de contenedores vacíos negociada (*free pool*) y deberá realizarse a través de medios que garanticen el enteramiento de los destinatarios y la trazabilidad correspondiente. Esta información deberá tenerse a disposición de la Superintendencia de Transporte en todo momento y remitirse de manera inmediata cuando así sea requerida.

ARTÍCULO TERCERO: ADVERTIR a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT 835.000.149-8; a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800.215.775 y a la **TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800.084.048, que en aras de que no se afecte la debida prestación del servicio público portuario y, en todo caso, dentro de las buenas prácticas empresariales, deberán mantener un equilibrio entre la capacidad instalada de la terminal portuaria, las posibles negociaciones que surtan con el fin de habilitar zonas externas y las negociaciones que realicen con las diferentes líneas navieras para el recibo y almacenamiento de sus contenedores vacíos.

ARTÍCULO CUARTO: ORDENAR a los siguientes agentes: **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY- MSC COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT 900.298.043-0; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 901.154.391-4; **COMPAÑÍA LOGÍSTICA COLOMBIANA S.A.S.**, identificada con NIT 811.022.799-2 y **NAVES S.A.S** identificada con NIT 860.532.426-7 en representación de **WAN HAI LINES LTDA** y **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 900.146.342-6; **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S.**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S**, identificada con NIT 901.295.223-1; **ROLCO SHIPPING SAS**, identificada con NIT 900.606.944-4, en representación de **YANG MING MARINE TRANSPORT CORPORATION**; **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT 860.031.615-2, en representación de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**; **MAERSK COLOMBIA S.A** identificada con NIT 800.235.053-1, que adopten todas las medidas que consideren y resulten necesarias para efectos de atender cada una de las solicitudes que reciban para la entrega de los contenedores vacíos que circulan en el territorio nacional, en aras de salvaguardar que el servicio público

portuario se lleve a cabo en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad, según los postulados previstos en la Constitución Política de 1991, la Ley 1 de 1991 y demás normatividad que resulte aplicable. Con este propósito deberán implementar y adelantar, por lo menos, entre otras, las siguientes acciones:

4.1. DEFINIR las zonas, patios y/o terminales portuarias para el recibo y/o almacenamiento de sus contenedores vacíos, que les permitan atender con eficiencia la dinámica de su negocio, lo cual conlleva la obligación de adelantar todas las gestiones que sean requeridas para asegurar que en esas zonas, patios y/o terminales portuarias se reciban y/o almacenen oportunamente sus contenedores vacíos.

4.1.1. En el término de tres (3) días contados a partir de la comunicación de este acto administrativo, las diferentes líneas navieras referidas deberán informar a esta Superintendencia cuáles son y/o serán las zonas, patios y/o instalaciones portuarias que gestionaron para la recepción y/o almacenamiento de sus contenedores vacíos. Adicionalmente, las líneas navieras deberán precisar cuál es la capacidad de almacenamiento que se negoció con cada agente (en Teus), las fechas en las que se encontrará vigente dicha relación comercial y aportar el contenido y/o los términos de las negociaciones que actualmente se encuentren vigentes. De la misma manera, si tienen previstas medidas contingentes para el recibo y almacenamiento de sus contenedores vacíos, también deberán incluirse en el informe.

La anterior información deberá allegarse a la dirección de correo electrónico felipecardenas@supertransporte.gov.co; y ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co, sin perjuicio de las demás gestiones que se adelanten por parte de esta Superintendencia para la verificación de lo ordenado.

4.2. DEFINIR el procedimiento para la recepción de sus contenedores vacíos, el cual deberán cumplir con rigurosidad, precisando si este corresponde o resulta estándar para la totalidad de las operaciones de transporte que se adelanten sobre la materia en el territorio nacional. En caso de que existan precisiones, según la zona, patio, instalación portuaria o por razón de otros requisitos diferenciadores o factores, deberán especificar lo que corresponda. En cualquier caso, se deberán precisar en días los términos que se han dispuesto para llevar a cabo este procedimiento, de acuerdo con cada una de las etapas que se agoten en su desarrollo.

4.2.1. En el término de tres (3) días contados a partir de la comunicación de este acto administrativo, las diferentes líneas navieras referidas deberán remitir a esta Superintendencia los procedimientos relacionados con la recepción y/o almacenamiento de sus contenedores vacíos.

La anterior información deberá allegarse a la dirección de correo electrónico felipecardenas@supertransporte.gov.co; y ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co, sin perjuicio de las demás gestiones que se adelanten por parte de esta Superintendencia para la verificación de lo ordenado.

4.3. GARANTIZAR la disponibilidad de inspectores y de todos los demás empleados o contratistas que, a nombre suyo o en su beneficio, realicen actividades asociadas al recibo y/o almacenamiento de sus contenedores vacíos, para evitar demoras en la atención de los transportadores y otros usuarios.

ARTÍCULO QUINTO: ADVERTIR a las diferentes líneas navieras referidas en el artículo anterior que, con el fin de alcanzar niveles de eficiencia óptimos en la cadena logística y con ello proteger la debida prestación del servicio público portuario, una vez reciban las alertas correspondientes por parte de las terminales portuarias, de conformidad con lo ordenado en el parágrafo del artículo segundo de esta parte resolutive, podrán dentro del legítimo ejercicio de su actividad comercial y libertad de empresa, entre otras cosas: i) negociar con las instalaciones portuarias el aumento del *free pool* inicialmente asignado; ii) habilitar espacios en zonas o patios de contenedores vacíos externos a la instalación portuaria y/o iii) aumentar la rotación de los contenedores vacíos impulsando su retiro de las zonas, patios y/o de las terminales portuarias, según resulte necesario para evitar afectaciones en la debida prestación del servicio público portuario. En cualquier caso, deberán adoptar todas las medidas correspondientes con el fin de no generar ineficiencias ni afectaciones en la debida prestación del servicio público portuario.

ARTÍCULO SEXTO: ORDENAR a las diferentes líneas navieras referidas en el artículo cuarto de esta parte resolutive que expliquen a esta Superintendencia las razones que justificarian los cobros o penalidades que se generan por la presunta demora en la entrega de sus contenedores vacíos, en aquellos eventos en los cuales es posible acreditar, objetivamente, que los obligados a realizar la entrega cumplieron con los procedimientos fijados y se presentaron en las franjas horarias convenidas y en las zonas, patios y/o terminales portuarias previamente estipuladas.

En este punto se les solicita que estudien, con criterios de razonabilidad y buen derecho, la viabilidad de tener en cuenta aquellas circunstancias que no permiten el cumplimiento estricto de la entrega del contenedor vacío, entre otras, por la necesidad de llevarse a cabo las acciones de inspección, revisión y el procedimiento de recibo de estos, con el fin de examinar la oportunidad para establecer un nuevo equilibrio en las relaciones comerciales y las cargas económicas generadas para los diferentes agentes que participen dentro de la operación, sin que se requiera para ello de la intervención de una autoridad jurisdiccional.

ARTÍCULO SÉPTIMO: ADVERTIR a **KENIER DANIEL RIVAS AMARILES (PATIO DE CONTAINERS NOVITA)**, identificado con NIT. 1.077.476.284-9; **ALIANZA LOGÍSTICA L&R S.A.S.**, identificado con NIT. 900.454.173-9; **CY DE COLOMBIA S.A.S.**, identificado con NIT. 806.006.601-8; **GALOTRANS S.A.**, identificado con NIT. 800.199.898-3; **ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA S.A.S.**, identificado con NIT. 900.324.294-4; **LOGISTIC GROUP R3 S.A.S.**, identificado con NIT. 901.214.170-1; **AGUNSA LOGISTICS S.A.S.**, identificado con NIT. 900.373.731-0; **SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS S.A.S.**, identificado con NIT. 900.394.396-6; **INTERMODAL S.A.S.**, identificado con NIT. 860.053.047-3; **NAUTISERVICIOS S.A.S (PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA S.A.S.)**, identificado con NIT. 800.123.264-8; que es su deber garantizar la debida prestación del servicio público que brindan en sus instalaciones como operadores portuarios, en aras de salvaguardar la eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad, según los postulados previstos en la Constitución Política, la Ley 1 de 1991, la Resolución No. 7726 de 2016, la Circular No. 1 del 2022 expedida por la Superintendencia de Transporte y demás normatividad que resulte aplicable.

Con este propósito deberán implementar y adelantar, por lo menos, entre otras, las siguientes acciones:

7.1. MANTENER en estado operativo, sin limitaciones y reducciones de funcionamiento, las tecnologías y los equipos que tengan previstos para el desarrollo eficiente de las operaciones portuarias que adelantan en sus instalaciones. En caso de que estos presenten fallas o deterioro, deberán atenderse y solucionarse de manera inmediata. En el transcurso de las actividades de reparación y revisión deberán activarse otras medidas para garantizar que las solicitudes de sus usuarios se atiendan en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad las cuales se encuentran establecidas como principio en la normatividad aplicable.

7.2. DISPONER del personal, la tecnología y los equipos, entre otros requerimientos que resulten suficientes para atender la totalidad de los servicios que sean requeridos en sus instalaciones, a fin de contribuir con la reducción en los tiempos de atención, llevar a cabo las operaciones con mayor agilidad y reducir el riesgo de congestión para atención en zonas internas y externas de las instalaciones que tienen habilitadas para la prestación de dichos servicios.

7.3. PRESENTAR un plan que contenga medidas complementarias para garantizar la atención en diferentes horarios con la finalidad de que se aumente el índice de atención a usuarios, según se requiera. Para el efecto, se deberá articular dicho plan con los agentes interesados, siendo estos, líneas navieras, empresas de carga, transportadores de carga, generadores de carga, instalaciones portuarias y todos los demás que se encuentren interesados en el acceso al servicio.

7.3.1. En el término de cinco (5) días contados a partir de la comunicación de este acto administrativo, las sociedades referidas deberán remitir a esta Superintendencia el plan que contenga las medidas complementarias solicitadas así como los procedimientos relacionados con la recepción de contenedores vacíos.

La anterior información deberá allegarse a la dirección de correo electrónico felipecardenas@supertransporte.gov.co; y ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co, sin perjuicio de las demás gestiones que se adelanten por parte de esta Superintendencia para la verificación de lo ordenado.

ARTÍCULO OCTAVO: ADVERTIR a **CENTRO DE MONITOREO UNIFICADO PARA EL ENTURNAMIENTO S.A.S.**, identificado con NIT. 900.589.819-8, con operaciones en Parador del Pacífico y Zol; **CENTRO DE TRANSPORTE DE CARGA DE BUENAVENTURA S.A.S.**, identificado con NIT 900.558.851-1; **LOINSA S.A.S.**, identificado con NIT. 901.247.153-8 y **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 S.A.S.**, identificado con NIT 900.368.831-9, que es su deber garantizar la debida prestación del servicio que brinden en sus instalaciones, en aras de salvaguardar la eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad, según los postulados previstos en la Constitución Política, la Ley 1 de 1991, la Resolución No. 7726 de 2016, la Circular No. 1 del 2022 expedida por la Superintendencia de Transporte y demás normas aplicables.

Con este propósito deberán implementar y adelantar, por lo menos, entre otras, las siguientes acciones:

8.1. MANTENER en estado operativo, sin limitaciones y reducciones de funcionamiento, los equipos previstos para el desarrollo de las operaciones que adelantan en sus instalaciones. En caso de que estos presenten fallas o deterioro, deberán atenderse y solucionarse de manera inmediata. En el transcurso de las actividades de reparación y revisión

deberán activarse otras medidas para garantizar que las solicitudes de sus usuarios se atiendan, en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad establecidas por la normatividad aplicable.

8.2. DISPONER del personal, la tecnología y los equipos, entre otros requerimientos que resulten suficientes para atender la totalidad de los servicios que sean requeridos en sus instalaciones, a fin de contribuir con la reducción en los tiempos de atención, llevar a cabo las operaciones con mayor agilidad y reducir el riesgo de congestión para atención en zonas internas y externas de las instalaciones que tienen habilitadas para la prestación de dichos servicios.

8.3. PRESENTAR un plan que contenga medidas complementarias para garantizar la atención en diferentes horarios con la finalidad de que se aumente el índice de atención a usuarios, según corresponda. Para el efecto, se deberá articular dicho plan con los agentes interesados, siendo estos, líneas navieras, empresas de carga, transportadores de carga, generadores de carga, instalaciones portuarias y todos los demás que se encuentren interesados en el acceso al servicio.

8.3.1. En el término de cinco (5) días contados a partir de la comunicación de este acto administrativo, las sociedades referidas deberán remitir a esta Superintendencia los procedimientos relacionadas con la recepción de sus contenedores vacíos.

La anterior información deberá allegarse a la dirección de correo electrónico felipecardenas@supertransporte.gov.co; y ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co, sin perjuicio de las demás gestiones que se adelanten por parte de esta Superintendencia para la verificación de lo ordenado.

ARTÍCULO NOVENO: ADVERTIR que el incumplimiento de las órdenes impartidas en el presente acto administrativo así como la inobservancia de las diferentes advertencias, en el caso de probarse afectaciones a la debida prestación del servicio público portuario, podría dar lugar a la imposición de multas hasta de quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 de la Ley 1437 de 2011 y/o hasta de mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales legales vigentes, de conformidad con lo dispuesto en el literal c del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, sin perjuicio de las demás órdenes y/o sanciones y/o investigaciones que puedan derivarse de la posible infracción a la nomatividad portuaria y/o a la regulación general del sector transporte.

ARTÍCULO DÉCIMO: ADVERTIR que, sin perjuicio de los plazos especialmente fijados en los artículos anteriores para el suministro de información, una vez surtida la comunicación del presente acto administrativo y transcurridos diez (10) días calendario, LA DIRECCIÓN DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS procederá a constatar su estricto cumplimiento.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: INFORMAR a quienes tienen interés en reclamar el reconocimiento de los posibles perjuicios derivados de las situaciones fácticas expuestas, que dichas demandas escapen de las competencias administrativas con que cuenta la Superintendencia de Transporte.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: COMUNICAR a la SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO el contenido del presente acto administrativo para que, si lo considera pertinente dentro del ejercicio de sus competencias, analice si los comportamientos referidos y las demás situaciones fácticas que fueron ventiladas se enmarcan en el catálogo de conductas anticompetitivas reprochadas por el régimen de libre competencia económica.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: COMUNICAR a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA el contenido del presente acto administrativo para que, si lo considera pertinente dentro del ejercicio de sus competencias, analice si las obligaciones incorporadas en los diferentes contratos de concesión que fueron referidos, se encuentran cumplidas.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO: COMUNICAR el contenido del presente acto administrativo a: MINISTERIO DE TRANSPORTE; DIRECCIÓN DE COMERCIO EXTERIOR del MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO y a la DIRECCIÓN DE PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, para que en el marco de sus competencias, si lo consideran pertinente, adelanten las acciones a que hubiere lugar.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO: COMUNICAR el contenido de esta resolución a MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY- MSC COLOMBIA S.A.S., identificada con NIT 800.249.687-1; HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA, identificada con NIT 900.298.043-0; OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S., identificada con NIT 901.154.391-4; COMPAÑÍA LOGÍSTICA COLOMBIANA S.A.S, identificada con NIT 811.022.799-2 y NAVES S.A.S identificada con NIT 860.532.426-7 en representación de WAN HAI LINES LTDA y HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM); CMA CGM COLOMBIA S.A.S., identificada con NIT 900.146.342-6; EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S., identificada con NIT. 901.187.760-0; COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S, identificada con NIT 901.295.223-1; ROLCO SHIPPING SAS, identificada con NIT 900.606.944-4, en representación de YANG MING

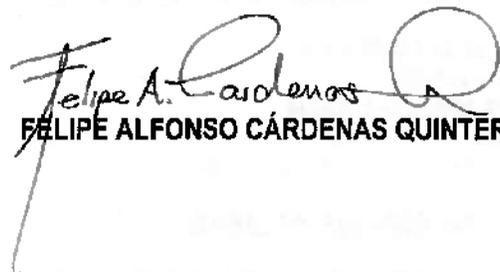
MARINE TRANSPORT CORPORATION; AGUNSA COLOMBIA SAS, identificada con NIT 860.031.615-2, en representación de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES; MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT 835.000.149-8, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800.215.775-5, la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800.084.048-5; **KENIER DANIEL RIVAS AMARILES (PATIO DE CONTAINERS NOVITA)**, identificado con NIT. 1.077.476.284-9; **ALIANZA LOGÍSTICA L&R S.A.S.**, identificado con NIT. 900.454.173-9; **CY DE COLOMBIA S.A.S.**, identificado con NIT. 806.006.601-8; **GALOTRANS S.A.**, identificado con NIT. 800.199.898-3; **ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA S.A.S.**, identificado con NIT. 900.324.294-4; **LOGISTIC GROUP R3 S.A.S.**, identificado con NIT. 901.214.170-1; **AGUNSA LOGISTICS S.A.S** identificado con NIT. 900.373.731-0; **SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS S.A.S.**, identificado con NIT. 900.394.396-6; **INTERMODAL S.A.S.**, identificado con NIT. 860.053.047-3; **NAUTISERVICIOS S.A.S (PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA S.A.S.)**, identificado con NIT. 800.123.264-8; **CENTRO DE MONITOREO UNIFICADO PARA EL ENTURNAIMIENTO S.A.S** con operaciones en Parador del Pacífico y Zol, identificado con NIT. 900.589.819-8; **CENTRO DE TRANSPORTE DE CARGA DE BUENAVENTURA S.A.S.**, identificado con NIT 900.558.851-1; **LOINSA S.A.S** identificado con NIT. 901.247.153-8 y **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 S.A.S** identificado con NIT 900.368.831-9 de conformidad con las reglas establecidas en la Ley 1437 del 2011.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO: PUBLICAR una copia del presente acto administrativo en la página web de la Superintendencia de Transporte, mientras subsistan las medidas incluidas en esta orden administrativa.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C.

El Director de Investigaciones de Puertos,


FELIPE ALFONSO CÁRDENAS QUINTERO

341 DE 10/02/2022

Proyectó: Sebastián Hernández Lozano
 Revisó: Felipe Alfonso Cárdenas Quintero

Comunicar

A LAS LÍNEAS NAVIERAS:

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY- MSC COLOMBIA S.A.S.
 NIT 800.249.687-1
DANIEL CUNDY SEDAN
 Gerente
 cc088-notificaciones@msc.com
 Bogotá D.C.

HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA.
 NIT 900.298.043-0
RAFAEL FELIPE GONZÁLEZ JIMÉNEZ
 Gerente
 Dirección de correo electrónico: legalco@hlaq.com

OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S.
 NIT 901.154.391-4
ALEJANDRO NAVAS HOYOS
 Gerente general
 Correo electrónico: javier.ramirez@one-line.com

COMPAÑÍA LOGÍSTICA COLOMBIANA S.A.S., en representación de **WAN HAI LINES LTDA** y **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**
 NIT 811.022.799-2
MARIA CATALINA VIANCOS CORREA
 Gerente general
 Correo electrónico: notificaciones.clc@clccol.com

NAVES S.A.S en representación de **WAN HAI LINES LTDA** y **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**
 NIT 860.532.426-7
MARIA CATALINA VIANCOS CORREA
 Gerente general
 Correo electrónico: notificaciones.naves@navescolombia.com

CMA CGM COLOMBIA S.A.S.
 NIT 900.146.342-6
JAVIER EDUARDO MOREIRA CALDERÓN

Gerente

Dirección de correo electrónico: bqt.jmoreira@cma-cgm.com

EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S

NIT. 901.187.760-0

PAO JEN HUANG

Gerente

Correo electrónico: eco@evergreen-shipping.com.co

COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S.

NIT 901.295.223-1

WANG MINGHUI

Gerente General

Correo electrónico: libodl@coscon.com

ROLCO SHIPPING SAS en representación de **YANG MING MARINE TRANSPORT CORPORATION**

NIT 900.606.944-4

LUZ DEISSY CASTRO MORALES

Representante Legal

Correo electrónico: impuestos1@rolcoshipping.com

AGUNSA COLOMBIA SAS en representación de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**

NIT 860.031.615-2

RODRIGO ANDRÉS CAMACHO FERNÁNDEZ

Gerente General

Correo electrónico: salvador.salamanca@agunsa.com.co

MAERSK COLOMBIA S.A.

NIT 800.235.053-1

YENIA ABADIA VALENCIA

Gerente

Correo electrónico: colfinacc@maersk.com

A LAS SOCIEDADES PORTUARIAS:

SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.

NIT: 835.000.149-8

MIGUEL ARTURO ABISAMBRA VALENCIA

Presidente

Correo electrónico: aguadulce@puertoaguadulce.com

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.

NIT 800.215.775 -5

Correo electrónico: notificacionesjuridico@sprbun.com

SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.

NIT 800.084.048-5

NESTOR ALBERTO AMADOR CEDIEL

Gerente General

Correo electrónico: correspondencia.oficial@tcbuen.com

A LOS PATIOS DE CONTENEDORES:

KENIER DANIEL RIVAS AMARILES (PATIO DE CONTAINERS NOVITA)

NIT. 1.077.476.284-9

Correo electrónico: gerencia@patiodecontainersnovita.com

ALIANZA LOGÍSTICA L&R S.A.S.

NIT. 900.454.173- 9

ORFILIA RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ

Gerente General

Correo electrónico: tesoreria@logisticalyr.com

CY DE COLOMBIA S.A.S.

NIT. 806.006.601-8

MANUEL EDUARDO CAVELIER HERNÁNDEZ

Representante Legal-Gerente

Correo electrónico: larroyo@famcargos.com

Kilómetro 14 carrera 80 vía alterna-interna

Buenaventura, Valle del Cauca

GALOTRANS S.A.
NIT. 800.199.898-3
CERVANTES ALONSO GARAVITO BELTRÁN
Gerente
Correo electrónico: admin@galotrans.com

ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA S.A.S.
NIT. 900.324.294-4
LUIS HERNANDO CORZO MENDOZA
Gerente
Correo electrónico: lgomez@broomcolombia.com

LOGISTIC GROUP R3 S.A.S.
NIT. 901.214.170-1;
ROMÁN RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
Representante Legal
Correo electrónico: gerencia@logisticgroup3.com

AGUNSA LOGISTICS S.A.S.
NIT. 900.373731-0
CÉSAR CABEZAS MARTÍNEZ
Representante Legal
Correo electrónico: salvador.salamanca@agunsa.com.co

SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS S.A.S.
NIT. 900.394.396-6
CARLOS ENRIQUE FERNÁNDEZ ZARCO
Representante Legal (Gerente)
Correo electrónico: gmar.pinzon@simaritima.com

INTERMODAL S.A.S.
NIT. 860.053.047-3
Carlos José Ramirez Treebilcock
Gerente
Correo electrónico: notificaciones.intermodal@navesoft.com

NAUTISERVICIOS S.A.S. (PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA S.A.S)
NIT. 800.123.264-8
RODOLFO JOSÉ VERHELST MARRUGO
Representante Legal Principal
Correo electrónico: contabilidad@patioscol.com

A LAS ZONAS DE ENTURNAMIENTO

CENTRO DE MONITOREO UNIFICADO PARA EL ENTURNAMIENTO S.A.S
NIT. 900.589.819-8
ADRIAN OCAMPO OSORIO
Representante legal
Correo electrónico: asistente@logistingroup.com

CENTRO DE TRANSPORTE DE CARGA DE BUENAVENTURA S.A.S
NIT 900.558.851-1
JAIRO DE JESÚS MORALES AGUIRRE
Gerente
Correo electrónico: jvalencia@centracar.com.co

LOINSA S.A.S.
NIT. 901.247.153-8
MARIO CHRISTIAN ALFARO NAVARRO
Representante Legal
Correo electrónico: loinsacol@gmail.com

PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 S.A.S.
NIT 900.368.831-9
MARTELO THORRENS ROY
Representante Legal
Correo electrónico: roymartelo64@yahoo.es

A LAS AUTORIDADES CORRESPONDIENTES:**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

NIT: 899.999.055-4

Correo electrónico: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

Dirección: Calle 24 # 60-50 piso 9 Centro comercial gran estación II

Bogotá D.C.

DIRECCIÓN DE COMERCIO EXTERIOR DEL MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

NIT: 830.115.297-6

Luis Fernando Fuentes Ibarra

Director de la Comisión Intersectorial para la Implementación y Seguimiento de los Sistemas de Inspección No Intrusiva (D)

Correo electrónico: lfuentes@mincit.gov.co

Dirección: Calle 28 No. 13 A – 15

Bogotá D.C.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)

NIT 830.125.996-9

MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ

Presidente

Correo electrónico: buzonjudicial@ani.gov.co

Dirección: Calle 20 No. 98B-28

Bogotá D.C.

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

NIT 800.176.089

Delegatura para la protección de la competencia

Correo electrónico: contactenos@sic.gov.co

Dirección: Carrera 13 No. 27-00

Bogotá D.C.

DIRECCIÓN DE PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

NIT 800.170.433-6

ANDRÉS LEONARDO CASTRO GUTIÉRREZ

Director de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte Terrestre

Correo electrónico: ventanillaunicaderadicación@supertransporte.gov.co

Dirección: Diagonal 25g No. 95ª-85, piso 4

Bogotá D.C.