



MINISTERIO DE TRANSPORTE  
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN NÚMERO 9200 DE 10/10/2022

*“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”*

**EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS**

En ejercicio de las facultades constitucionales, legales y en especial las que confiere, la Ley 1 de 1991, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el artículo 16 del Decreto 2409 de 2018, la Ley 1437 de 2011, demás normas concordantes, y

**CONSIDERANDO**

**PRIMERO:** Que el artículo 365 de la Constitución Política estableció como finalidad social del Estado el asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional. Para el efecto, estableció que estos servicios pueden prestarse por el Estado directamente, o de manera indirecta a través de comunidades organizadas o por particulares, escenario en el cual, el Estado mantendrá en todo caso, la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

**SEGUNDO:** Que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el servicio público de transporte es un servicio público esencial el cual se encuentra regulado por el Estado. Sobre el particular, la norma en cita dispuso:

*“**Artículo 5.** El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.”*

**TERCERO:** Que el artículo 27 de la Ley 336 de 1996 estipuló que se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente:

*“**Artículo 27.** Se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente”.*

**CUARTO:** Que, de conformidad con lo establecido en el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política, le corresponde al Presidente de la República, como suprema autoridad administrativa, ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos:

*“**Artículo 189.** Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:  
(...)*

*22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos”.*

**QUINTO:** Que, según lo previsto en el artículo 40 del Decreto 101 del 2000, las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas al Presidente de la República, en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, le fueron delegadas a la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** (en adelante **SUPERTRANSPORTE**), en los siguientes términos:

*“**Artículo 40.** Delegar de conformidad con el artículo 13 de la Ley 489 de 1998 las funciones de inspección, control y vigilancia del servicio público de transporte que le atribuye el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política al Presidente de la República en la actual Superintendencia General de Puertos.*

*Parágrafo. La Superintendencia General de Puertos modificará su denominación por la de Superintendencia de Puertos y Transporte, Supertransporte, mientras se mantenga la delegación.”*

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

**SEXTO:** Que en concordancia con lo anterior, los artículos 4 y 5 del Decreto No. 2409 de 2018 disponen que la **SUPERTRANSPORTE** tiene por objeto, entre otros, los de:

*"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:*

*(...)*

*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.*

*(...)*

*5. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, administración, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria.*

*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".*

**Artículo 5. Funciones de la Superintendencia de Transporte.** *La Superintendencia de Transporte tendrá las siguientes funciones:*

*(...)*

*3. Vigilar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte, salvo norma especial en la materia.*

*(...)*

*8. Adelantar y decidir las investigaciones administrativas a que haya lugar por las fallas en la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y o en la protección de los usuarios del sector transporte, de acuerdo con la normativa vigente (...)"*

**SÉPTIMO:** Que el artículo 42 del Decreto 101 de 2000, modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001, estableció los sujetos que estarán sometidos a la inspección, vigilancia y control de la **SUPERTRANSPORTE**, en los siguientes términos:

*"Artículo 42. Sujetos de la inspección, vigilancia y control delegados. Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:*

*(...)*

*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.*

*(...)"*

**OCTAVO:** Que las funciones de la Dirección de Investigación de Puertos (en adelante la Dirección o **DIP**) fueron establecidas en el artículo 16 del Decreto 2409 del 2018. Para el caso en concreto, se resaltan 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*

*2. Analizar la información que reciba de la Dirección de Promoción y Prevención de Puertos, con el propósito dar inicio o no a una investigación administrativa por infracción al régimen normativo correspondiente.*

“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”

3. Tramitar y decidir, en primera instancia, las investigaciones administrativas que se inicien, de oficio o a solicitud de cualquier persona, por la presunta infracción a las disposiciones vigentes en relación con los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, administración, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria de conformidad con la ley.  
(...)

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

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

**NOVENO:** Que de conformidad con lo estipulado en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, el Ministerio de Transporte (en adelante **MINTRANSPORTE**) expidió la Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017, por medio de la cual se derogó la Resolución No. 071 de 1997 –que a su vez había derogado la Resolución No. 153 de 1992–. Esta tiene por objeto establecer el nuevo contenido del **Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos** (en adelante **RCTO**).

**DÉCIMO:** Que el artículo 5 de la Resolución No. 850 de 2017, en relación con el cumplimiento de las recomendaciones y directrices impartidas por las autoridades portuarias, señaló lo siguiente:

*“Artículo 5. Cumplimiento de normatividad y convenios internacionales. Los autorizados y los prestadores de servicios en las terminales portuarias, además de las normas nacionales aplicables para el caso, deberán cumplir los tratados, convenios, acuerdos ratificados por el país para tal efecto, también deberán tener en cuenta las recomendaciones y directrices adoptadas por las autoridades marítimas, portuarias y ambientales colombianas, relacionadas con las operaciones y servicios que se presten en la terminal portuaria”.*

**DÉCIMO PRIMERO:** Que en el ejercicio de las facultades conferidas a la **SUPERTRANSPORTE** en el numeral 1 del artículo 16 del Decreto 2409 de 2018<sup>1</sup>, la Dirección realizó –de manera preliminar– distintos requerimientos de información con la finalidad de obtener ilustración sobre los hechos que se estudiarán en la presente investigación, a la cual se vinculará a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.** (en adelante **SPIA** o la **CONCESIONARIA**), identificada con NIT. 835.000.149-8, por la presunta infracción de las normas que componen el régimen legal portuario.

En ese orden de ideas, la Dirección advierte que se tendrán en cuenta la totalidad de los elementos de prueba que obran en el expediente para el análisis de los supuestos fácticos y jurídicos del caso concreto.

**DÉCIMO SEGUNDO:** Que la **DIP** procederá a realizar la descripción fáctica de los comportamientos atribuibles a **SPIA**, en relación con los deberes que tiene a su cargo como vigilada de la **SUPERTRANSPORTE**, en especial, sobre aquellos que salvaguardan la debida prestación del servicio público portuario. Para el efecto, en primer lugar, se señalarán algunos antecedentes relevantes en relación con **SPIA**, en calidad de concesionaria del puerto multipropósito de servicio público ubicado en la bahía interior de Buenaventura, en virtud de lo establecido en el contrato de concesión portuaria No. 010 del 28 de diciembre de 2007. En segundo lugar, se indicarán los hechos que motivan la presente actuación administrativa, de cara a la hipótesis que se planteará en el caso concreto, la cual será objeto de estudio en esta actuación administrativa. En tercer lugar, esta Dirección procederá a realizar el reproche jurídico que resulte de la evaluación de los hechos y conductas identificadas, de cara a determinar en el curso de esta investigación, si se infringió el régimen legal portuario, especialmente lo que dispone la Ley 1 de 1991, en concordancia con lo establecido en la Resolución No. 850 de 2017, el **RCTO** de la **SPIA**, y demás normas concordantes.

### 12.1. De la **SPIA** y su calidad de concesionaria dentro del contrato de concesión No. 010 del 28 de diciembre de 2007

La Dirección expondrá, de manera general, el marco legal de los contratos de concesión; a su vez, presentará algunas consideraciones relacionadas con el contrato de concesión No. 010 del 28 de diciembre de 2007 y el **RCTO** de la **SPIA**. Lo anterior, por cuanto de dichas fuentes normativas, la **DIP** se permitirá establecer las distintas obligaciones que radican en cabeza de la sociedad portuaria, como administradora y/o concesionaria del puerto multipropósito de servicio público ubicado en la bahía interior de Buenaventura. Ello no implica que se en sede de esta investigación se vaya a realizar una evaluación del cumplimiento de las prerrogativas contractuales, pues como bien es sabido, dicho asunto escapa del marco funcional de

<sup>1</sup> Decreto 2409 de 24 de diciembre de 2018, Artículo 16 numeral 1. “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”.

*“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”*

esta Autoridad, no obstante, también es cierto que lo allí definido otorga ilustración y contexto sobre las actividades -prestación del servicio público- que desarrolla la sociedad portuaria, aspecto que sí se encuentra delimitado dentro del marco de las competencias que ejerce esta Autoridad.

### 12.1.1. Marco legal de los contratos de concesión portuaria

A continuación, se expondrán las consideraciones que, sobre el contrato de concesión portuaria, resultan pertinentes para efectos de contextualizar, por lo menos desde el punto de vista teórico, los asuntos que serán objeto de revisión en esta actuación administrativa. Así mismo, lo que se pasa a exponer tendrá como objetivo lograr un mayor entendimiento sobre el instrumento negocial que ahora nos ocupa, por supuesto desde la perspectiva que rodea el ejercicio de las funciones conferidas a esta Superintendencia.

#### A. La concesión portuaria

El contrato de concesión, individualmente considerado, ha sido definido por la Corte Constitucional como aquel *“contrato por medio del cual una entidad estatal, primera obligada a la prestación de un servicio público, confía la prestación del mismo a manera de delegación, a una persona -generalmente un particular- denominada concesionario, quien actúa en nombre y a riesgo propio en la operación, explotación, prestación, organización o gestión de un servicio público, bien sea de manera parcial o total”*<sup>2</sup>. Así mismo, se tiene que dicho negocio jurídico fue definido en el numeral cuarto del artículo 32 de la Ley 80 de 1993<sup>3</sup>, de donde debe agregarse a lo dicho por la citada Corporación, que este contrato implica: **(i)** la vigilancia y control de la entidad concedente y; **(ii)** la remuneración a cargo del concesionario, la cual puede consistir en *“(...) derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden”*.

Teniendo en cuenta los términos definidos en la sentencia C – 068 de 2009, respecto de la identificación de los distintos elementos legales y jurisprudenciales que del contrato de concesión han hecho el Consejo de Estado y la Corte Constitucional, vale la pena acotar que se ha concluido lo siguiente sobre los elementos o características de dicho acuerdo de voluntades:

*“(...) (i) (...) una convención entre un ente estatal, concedente, y otra persona, el concesionario; (ii) la entidad estatal otorga a un particular la operación, explotación, gestión, total o parcial de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra pública; (iii) puede acudir a ella también para la explotación de bienes del Estado o para el desarrollo de actividades necesarias para la prestación de un servicio; (iv) la entidad pública mantiene durante la ejecución del contrato la inspección, vigilancia y control de la labor a ejecutar por parte del concesionario; (v) el concesionario debe asumir, así sea parcialmente, los riesgos del éxito o fracaso de su gestión, y por ello obra por su cuenta y riesgo; (vi) el particular recibe una contraprestación que consistirá, entre otras modalidades, en derechos, tarifas, tasas, valorización, participación en la explotación del bien; (vii) deben pactarse las cláusulas excepcionales al derecho común, como son los de terminación, interpretación y modificación unilaterales, de sometimiento a las leyes nacionales y de caducidad; (viii) el concesionario asume la condición de colaborador de la administración en el cumplimiento de los fines estatales, para la continua y eficiente prestación de los servicios públicos o la debida ejecución de las obras públicas”*

En lo que respecta al contrato de concesión portuaria, se tiene que el artículo 5.2. de la Ley 1 de 1991 –por la cual se expidió el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones– lo definió como:

*“(...) un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos -actualmente no es así-, 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”*

<sup>2</sup> Corte Constitucional. Sentencia C – 068 de 2009.

<sup>3</sup> Ley 80 de 1993. Artículo 32. Numeral 4. Contrato de Concesión. *“Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden”*.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"*

Sobre el particular debe precisarse que, si bien la norma referenciada definió el contrato de concesión portuaria como un "contrato administrativo", aquello no implica que dicha circunstancia lo haga distinto a la definición de contrato estatal brindada por el artículo 32 de la Ley 80 de 1993<sup>4</sup>. En efecto, dicha denominación obedeció a la necesaria concordancia con lo dispuesto por el extinto Estatuto de Contratación Pública contenido en el Decreto Ley No. 222 de 1983 –vigente para el momento de la expedición de la Ley 1 de 1991–, el cual en el numeral 1 del artículo 16 estableció como contratos administrativos aquellos referidos "a la concesión de servicios públicos". En consecuencia y a propósito de las definiciones realizadas inicialmente, el contrato de concesión portuaria es un contrato estatal en los estrictos términos del artículo 32 del Estatuto de Contratación Pública vigente y, particularmente, de su numeral cuarto según el cual:

*"4. Contrato de Concesión. Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden".*

Ahora bien, en atención de la descripción normativa del contrato de concesión portuaria establecida en el artículo 5.2. de la Ley 1 de 1991 y lo previsto por el citado numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se tiene que en la referenciada sentencia C – 068 de 2009 se concluyó que: (i) el concesionario portuario tiene la "responsabilidad total" por los servicios concesionados y las operaciones para su prestación, el mantenimiento de las instalaciones y de las inversiones necesarias para la "realización de las instalaciones" o de su expansión; (ii) los inmuebles fijos aportados o construidos por el contratista, durante el periodo de ejecución de la concesión portuaria se revierten y pasan a dominio de la Nación una vez ha finalizado el periodo de la administración portuaria, lo cual evidencia al plazo del contrato como un elemento esencial del mismo que permite al contratista recibir la amortización de la inversión y; (iii) las tarifas del servicio prestado que cobra el concesionario a sus usuarios, junto con los cánones y tasas que este debe pagar a la administración, deben estar reguladas en las cláusulas del contrato y deben corresponder a un equilibrio económico entre unas y otras. Adicionalmente, en lo que respecta al plazo y la reversión en los contratos de concesión portuaria, se tiene que el artículo 8 de la Ley 1 de 1991<sup>5</sup> –reglamentado por el Decreto 345 de 1992<sup>6</sup>– estableció que la duración máxima de este tipo de concesiones, por regla general, sería de veinte (20) años.

Por último debe precisarse que, aun cuando el capítulo segundo de la Ley 1 de 1991 fijó el procedimiento que se debe seguir para otorgar las concesiones portuarias (artículos 6 a 18), de forma posterior se expidió el Decreto No. 838 de 1992<sup>7</sup> mediante el cual se reglamentó lo relativo al otorgamiento de las concesiones y licencias portuarias y, además, se establecieron los bienes objeto de dicho contrato (artículo 3), el trámite para el otorgamiento de la concesión (artículo 6), la definición, los requisitos, las cláusulas –exorbitantes– obligatorias y el régimen a los contratos de concesión (artículos 22, 23, 24 y 25 ), junto con su proceso de modificación (artículo 28), entre otros eventos.

Así las cosas, esta Dirección concluye que el contrato de concesión portuaria guarda correspondencia con el contrato de concesión previsto en el numeral cuarto del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, particularmente en razón a su objeto, prestaciones y elementos esenciales. Además, también resulta cierto que el denominado contrato administrativo de concesión portuaria se encuentra regulado por disposiciones legales y reglamentarias que le son propias en atención de su objeto y fines perseguidos. Por lo tanto, y con sustento en lo dicho por la jurisprudencia contencioso–administrativa<sup>8</sup>, su estudio deberá realizarse en atención de los contenidos que la normativa especial para la materia refiera (Ley 1 de 1991 y sus decretos

<sup>4</sup> Ley 80 de 1993. Artículo 32. "Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad (...)"

<sup>5</sup> Ley 1 de 1991. **Artículo 8.** Plazo y reversión. "El plazo de las concesiones será de veinte años por regla general. Las concesiones serán prorrogables por periodos hasta de 20 años más y sucesivamente. Pero excepcionalmente podrá ser mayor, a juicio del Gobierno, si fuere necesario para que en condiciones razonables de operación, las sociedades portuarias recuperen el valor de las inversiones hechas, o para estimularlas a prestar servicio al público en sus puertos."

<sup>6</sup> Decreto 345 de 1992. **Artículo 1.** "La Superintendencia General de Puertos, podrá otorgar concesiones por plazos mayores a veinte (20) años, prorrogables por periodos sucesivos hasta de veinte (20) años cada uno, para la construcción y operación de puertos destinados a la exportación del carbón. En ningún caso el plazo inicial podrá ser superior a treinta (30) años".

<sup>7</sup> Derogado por el Decreto No. 4735 de 2009, el cual a su vez fue derogado por el Decreto No. 474 de 2015 y este último fue compilado en el Decreto No. 1079 de 2015.

<sup>8</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Primera. Providencia del 4 de abril de 2019. Rad.: 25000-23-24-000-2003-00877-01.

*“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”*

reglamentarios a propósito del criterio unánime según el cual las normas especiales prevalecen sobre las generales<sup>9</sup>), junto con las disposiciones del Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública (Ley 80 de 1993), recordando además, que el artículo 13 del citado Estatuto de Contratación Pública sostiene la aplicabilidad de las normas civiles y comerciales pertinentes para este tipo de acuerdos<sup>10-11</sup>.

#### **B. El contrato de concesión portuaria No. 010 del 28 de diciembre de 2007.**

Mediante el contrato de concesión portuaria No. 010 del 28 de diciembre de 2007, el **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES** (en adelante **INCO**) le otorgó a **SPIA** una concesión portuaria por medio de la cual tendría el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva la zona de uso público que incluye el sector de la playa, terrenos de bajamar y las zonas marítimas accesorias a aquellas o estos, que se encuentren ubicados en la bahía interior de Buenaventura, para la planeación, construcción, establecimiento, administración y operación de un puerto multipropósito de servicio público. Sobre el particular, se tiene que dicho contrato tiene por objeto el siguiente:

*“**CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO DEL CONTRATO:** El presente contrato tiene por objeto otorgar formalmente a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, 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 marítimas accesorias a aquellas o estos, que se encuentran ubicados en la Bahía Interior de Buenaventura, por el término de treinta (30) años, a cambio de la contraprestación establecida en la Cláusula Octava de éste contrato, para la planeación, construcción, establecimiento, administración y operación de un puerto multipropósito de servicio público orientado a la satisfacción de los requerimientos y necesidades del tráfico y el comercio nacional e internacional”<sup>12</sup>*

Posteriormente, mediante el Decreto No. 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 **MINTRANSPORTE**. El artículo 25 del decreto mencionado<sup>13</sup> indicó que los derechos y obligaciones que a la fecha de su expedición estuvieran a cargo del **INCO**, continuarán en favor y a cargo de la **ANI**.

Para el desarrollo del objeto mencionado, se estableció un plazo de ejecución y explotación de dicha concesión portuaria un término de treinta (30) años contados a partir del 28 de diciembre 2007 (en virtud del Decreto No. 1370 de 2007 –vigente para el momento de la suscripción– y conforme a la fecha del perfeccionamiento del contrato). Dicha concesión podría ser prorrogada siempre y cuando se realice con sujeción al procedimiento que para tal efecto disponga la normatividad vigente y sólo se podrá solicitar por el concesionario si se ha ejecutado el 100% del plan de inversión aprobado para el plazo inicial de la concesión, con una antelación de seis (6) años anteriores al vencimiento del plazo. Todo lo anterior, conforme lo estipulan las cláusulas **DÉCIMA** y **DÉCIMO PRIMERA** del contrato de concesión que se muestran a continuación:

*“**CLÁUSULA DÉCIMA. PLAZO:** El plazo de la concesión portuaria objeto del presente contrato, es por el término de **TREINTA (30) años contados** a partir de la fecha de perfeccionamiento del Contrato de Concesión Portuaria, conforme a lo preceptuado en el artículo primero del Decreto 1370 del 24 de abril de 2007. En ningún caso habrá lugar a prórroga automática.*

***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. La solicitud de prórroga deberá radicarse ante **EL INCO**, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces, con una antelación no mayor a seis (6) años anteriores al vencimiento del plazo de la concesión, para lo cual deberá acogerse al procedimiento legal vigente.*

<sup>9</sup> Cfr. Artículo 5 de la Ley 57 de 1887 y Corte Constitucional, sentencias C – 576 de 2004, C – 451 de 2015 y C – 439 de 2016.

<sup>10</sup> Ley 80 de 1993. Artículo 13. DE LA NORMATIVIDAD APLICABLE A LOS CONTRATOS ESTATALES. “Los contratos que celebren las entidades a que se refiere el artículo 2o. del presente estatuto se regirán por las disposiciones comerciales y civiles pertinentes, salvo en las materias particularmente reguladas en esta ley (...)”.

<sup>11</sup> Cfr. Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. Providencia del 17 de mayo de 2012. Radicado No. 11001-03-06-000-2012-0001-00. Exp.: 2086.

<sup>12</sup> **ANI**. Contrato de Concesión Portuaria No. 010 del 28 de diciembre de 2007. Disponible en: [https://anionline-my.sharepoint.com/personal/cdatosani01\\_ani\\_gov\\_co/\\_layouts/15/onedrive.aspx?ga=1&id=%2Fpersonal%2Fcdatosani01%5Fani%5Fgov%5Fco%2FDocuments%2FDOC%5FPROY%5FPORTUARIOS%2F44%2E%20SP%5FAGUADULCE](https://anionline-my.sharepoint.com/personal/cdatosani01_ani_gov_co/_layouts/15/onedrive.aspx?ga=1&id=%2Fpersonal%2Fcdatosani01%5Fani%5Fgov%5Fco%2FDocuments%2FDOC%5FPROY%5FPORTUARIOS%2F44%2E%20SP%5FAGUADULCE). Consultado el 20 de septiembre de 2022.

<sup>13</sup> Decreto No. 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”.

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

En el evento que se autorice la prórroga, **EL INCO**, deberá efectuar una revisión integral a las condiciones generales del contrato para ajustar los términos en los cuales se otorgue la prórroga<sup>14</sup> (Negrillas del original).

En virtud de este contrato y según lo establecido en la **CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA** del mismo, **SPIA** se obligó a cumplir todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo del mismo, y en especial a: **(i)** desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes; **(ii)** cumplir con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de la **SUPERTRANSPORTE** de conformidad con los términos legales; **(iii)** mantener en buen estado de operación y mantenimiento las zonas de uso público y la infraestructura portuaria; **(iv)** suministrar a cualquier autoridad que así lo requiera los informes o documentos necesarios para el ejercicio normal de sus funciones en especial aquellas de vigilancia y control; **(v)** efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias; **(v)** mantener vigente y actualizado el **RCTO** y dar cumplimiento al mismo, entre otras<sup>15</sup>.

Por otro lado, es importante mencionar que el contrato de concesión portuaria No. 010 de 2007 ha tenido cinco (5) modificaciones, mediante sendos otrosíes que se identifican así<sup>16</sup>:

**Tabla No. 1. Modificaciones al contrato de concesión portuaria No. 010 de 2007**

OTROSÍ	OBJETO
OTROSÍ No. 1 del 30 de septiembre de 2009	<p>Por medio del cual el <b>INCO</b> y <b>SPIA</b> convinieron modificar el contrato de concesión portuaria, de conformidad con la Resolución No. 442 del 26 de agosto de 2009 del <b>INCO</b>, por la cual se concedió el permiso para cambiar las condiciones en las cuales se concedió la concesión portuaria, se autorizó la incorporación de nuevas áreas al contrato y la entrega de otras, y se aprobaron las condiciones de modificaciones al contrato de concesión No. 010 de 2007. En ese sentido, las partes acordaron las siguientes modificaciones: <b>(i)</b> la <b>CLÁUSULA SEGUNDA</b> relativa a la "DESCRIPCIÓN EXACTA DE LA UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN DE LAS ZONAS DE USO PÚBLICO ENTREGADAS EN CONCESIÓN"; <b>(ii)</b> la <b>CLÁUSULA QUINTA</b> sobre la "DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, MODALIDADES DE OPERACIÓN, VOLÚMENES Y CLASE DE CARGA A LA QUE SE DESTINARÁ"; <b>(iii)</b> la <b>CLÁUSULA SÉPTIMA</b> contentiva del plan de inversión y; <b>(iv)</b> la <b>CLÁUSULA OCTAVA</b> sobre la "Contraprestación por el uso y goce temporal y exclusivo de las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias de uso público".</p> <p>También se adicionó a la <b>CLÁUSULA NOVENA</b> sobre las garantías y, por otro lado, se convino la inclusión de tres nuevas cláusulas sobre: la auditoria y/o interventoría para controlar el plan de inversiones, la Infraestructura física para el área de inspección y los sistemas de calidad integral en las operaciones.</p>
OTROSÍ No. 2 del 15 de junio de 2010.	A través del cual el <b>INCO</b> y <b>SPIA</b> adicionaron un párrafo a la <b>CLÁUSULA TERCERA</b> del contrato de concesión relativa a la "DESCRIPCIÓN DE LA UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN DEL TERRENO ADYACENTE A LOS BIENES DE USO PÚBLICO ENTREGADOS EN CONCESIÓN". Además, las partes incorporaron un texto adicional a la <b>CLÁUSULA QUINTA</b> del contrato, sobre la construcción en los terrenos adyacentes de propiedad de la <b>SPIA</b> .
OTROSÍ No. 3 del 15 de agosto de 2014.	Mediante el cual la <b>ANI</b> y <b>SPIA</b> acordaron modificar: <b>(i)</b> la <b>CLÁUSULA TERCERA</b> del Otrosí No. 1 de 2009, que a su vez modificó la <b>CLÁUSULA QUINTA</b> del contrato de concesión portuaria, en lo relacionado con nuevas condiciones de dragado del canal de acceso público de la bahía de Buenaventura; <b>(ii)</b> la <b>CLÁUSULA CUARTA</b> del Otro sí No. 1 de 2009, que a su vez modificó la <b>CLÁUSULA SÉPTIMA</b> del contrato, en lo relativo al cronograma de inversiones y; <b>(iii)</b> la <b>CLÁUSULA SÉPTIMA</b> del Otrosí No. 1 que a su vez adicionó la <b>CLÁUSULA NOVENA</b> del acuerdo principal, referente a las garantías del contrato.
OTROSÍ No. 4 del 2 de agosto de 2019	Por medio del cual la <b>ANI</b> y <b>SPIA</b> convinieron aclarar el contenido de la obligación de ejecución del plan de inversiones por parte de la sociedad concesionaria. Así mismo, la <b>SPIA</b> se obligó a: <b>(i)</b> presentar informes mensuales de avances en la ejecución de las obras de la fase 2 del plan de inversión a la <b>ANI</b> ; <b>(ii)</b> garantizar el cumplimiento de las obligaciones y requerimientos ambientales conforme la licencia ambiental concedida a través de la Resolución No. 1159 del 10 de noviembre de 2000; <b>(iii)</b> actualizar las garantías y; <b>(iv)</b> actualizar el <b>RCTO</b> y cumplir las condiciones de operación allí señaladas.
OTROSÍ No. 5 del 29 de abril de 2022	A través del cual la <b>ANI</b> y <b>SPIA</b> acordaron modificar: <b>(i)</b> la <b>CLÁUSULA SEGUNDA</b> del Otrosí No. 3 que modificó la <b>CLÁUSULA CUARTA</b> del Otrosí No. 1 que, a su vez, modificó la <b>CLÁUSULA SÉPTIMA</b> del acuerdo principal relativa al plan de inversiones y; <b>(ii)</b> la <b>CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA</b> sobre las obras adicionales. Por otro lado, se convino adicionar a la <b>CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA</b> referente a las obligaciones del concesionario, la obligación de informar a la <b>ANI</b> que la sociedad portuaria ha entrado en disolución y estado de liquidación en los términos allí previstos. Así

<sup>14</sup> Óp., Cit. **ANI**. Contrato de Concesión Portuaria No. 010 del 28 de diciembre de 2007.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> Ibidem.

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

mismo, se acordó el deber de actualizar el **RCTO** en el evento que resulte necesario, el cumplimiento de las obligaciones ambientales a cargo de la **SPIA** y la modificación de las garantías.

Fuente: Elaboración **SUPERTRANSPORTE**.

### C. Del **RCTO** de la **SPIA**.

El **RCTO** es un documento por medio del cual se establecen las reglas técnicas mínimas de operación de los puertos, las cuales deberán ser aplicadas por las sociedades portuarias<sup>17</sup> y sus usuarios con el fin de garantizar la operación de forma eficiente, continua y segura. Dicho reglamento debe ser presentado 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.

Así las cosas, en virtud de lo establecido por el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, le correspondía a la **SUPERTRANSPORTE** (facultad que hoy se encuentra en cabeza del **MINTRANSPORTE**<sup>18</sup>) definir las condiciones técnicas de operación de los puertos con el objetivo de: **(i)** facilitar la vigilancia sobre las operaciones de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos; **(ii)** garantizar la operación de los puertos durante las veinticuatro (24) horas todos los días del año; **(iii)** propiciar los aumentos de eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias y; **(iv)** realizar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias<sup>19</sup>. Así mismo, se indicó que no se requerirán permisos previos de la **SUPERTRANSPORTE** para la realización de actividades portuarias, pero, sin embargo, esta podrá exigir garantías para que tales actividades se adelanten conforme a la ley, los reglamentos y las condiciones técnicas de operación<sup>20</sup>. En virtud de lo anterior y atendiendo a su competencia temporal, la **SUPERTRANSPORTE** y el **MINTRANSPORTE** (según sus competencias y la temporalidad) expidieron las Resoluciones Nos. 153 de 1992 –modificada por la Resolución No. 219 de 1992–, 071 de 1997 y 850 de 2017, la cuales establecieron el contenido general y las directrices que debían contener los **RCTO** para que a su vez fueron adoptados por las sociedades portuarias.

En atención a las consideraciones realizadas y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y las obligaciones establecidas en el contrato de concesión, como de sus correspondientes otrosíes, se tiene que en la actualidad **SPIA** cuenta con un **RCTO** que fue aprobado y actualizado por la Resolución No. 20223030005165 del 19 de abril de 2022 proferida por la **ANI**<sup>21</sup>. Sobre el particular, esta Dirección resalta de dicho **RCTO** que:

- Se definió al terminal como el puerto o área integrada por las instalaciones portuarias, zonas accesorias y adyacentes dadas en concesión a la **SPIA** y estipuladas en el contrato de concesión No. 010 del 28 de diciembre de 2007 y sus otrosíes<sup>22</sup>.
- Como obligaciones del terminal se establecieron, además de las que trata la Resolución No. 850 de 2017, las de: **(i)** ofrecer la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas al día, todos los días del año (literal d); **(ii)** 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 de la terminal y sus áreas de almacenamiento (literal f); **(iii)** desarrollar servicios al ingreso a la terminal en aras de mejorar las condiciones de productividad, competitividad y de trabajo y, en ese sentido, facilitar el libre acceso a las plataforma de agendamiento de citas de entornamiento, que garanticen la libre competencia y estándares de calidad en zonas de descanso, cargue y descargue y patios, acceso directo para el cual se debe hacer uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones con el objetivo de minimizar los tiempos de permanencia de las cargas en la TERMINAL (literal j) y; **(iv)** contar con ventanillas o sitios de atención al usuario (literal m), entre otras<sup>23</sup>.
- Como funciones de la terminal se establecieron las de planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que soliciten los usuarios dentro de la instalación portuaria, dentro de la línea de negocios del terminal (literal c) y prestar un servicio público, eficiente y seguro (literal h)<sup>24</sup>.

<sup>17</sup> Cfr. Artículos 4 y 5.20. de la Ley 1 de 1991

<sup>18</sup> En tanto los Decretos Nos. 101 de 2000 y 2741 del 2001 trasladaron determinadas competencias de la **SUPERPUERTOS** al **MINTRANSPORTE**.

<sup>19</sup> Cfr. Artículo 3 de la Ley 1 de 1991.

<sup>20</sup> Ibidem.

<sup>21</sup> Disponible en: <https://www.puertoaguadulce.com/reglamento-condiciones-tecnicas-de-operaciones-rcto/>.

<sup>22</sup> Ibidem. p. 27.

<sup>23</sup> Ibidem. pp. 29 – 30.

<sup>24</sup> Ibidem. pp. 37 – 38.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"*

#### **D. Conclusiones preliminares relacionadas con el papel de la SPIA, como concesionaria del puerto multipropósito de servicio público ubicado en la bahía interior de Buenaventura.**

Conforme a las consideraciones realizadas, especialmente aquellas atinentes al contexto que rodea el marco normativo de los contratos de concesión portuaria y las que dan razón del rol de **SPIA** en el puerto multipropósito de servicio público ubicado en la bahía interior de Buenaventura por virtud del contrato de concesión y su **RCTO**, esta Dirección se permite afirmar que, amén de la calidad de concesionaria y administradora de la terminal portuaria previamente identificada, a esta sociedad portuaria le asisten un cúmulo de obligaciones claras y previamente detalladas que propenden por la consecución de los fines perseguidos por la Ley 1 de 1991 y que, además, en virtud de dicha normativa le resultan exigibles y sancionables en caso de su incumplimiento<sup>25</sup>.

En ese sentido, se encuentra que la **SPIA** goza de distintos deberes y obligaciones especiales para la prestación del servicio público portuario en el área concesionada y, particularmente, la de su prestación bajo los lineamientos de su **RCTO**, como materialización y ejecución de las disposiciones del régimen legal portuario vigente (Ley 1 de 1991, Ley 80 de 1993, la Resolución No. 850 de 2017 y demás normas concordantes). En ese orden de ideas, se aclara que el ejercicio de las competencias que se le han conferido a esta Entidad está relacionado con los asuntos que tutelen la debida prestación del servicio público portuario, y de ninguna manera, podrá trasladarse su radio de actividad a controversias que tengan como propósito el análisis meramente contractual, pues dicho aspecto escapa de las funciones encomendadas por el legislador.

Así las cosas, a continuación, la **DIP** procederá a señalar los hechos que darían razón del presunto incumplimiento de la obligación de la **SPIA** de prestar el servicio público portuario, particularmente, de la presunta afectación de la prestación continua y eficiente de las operaciones portuarias en el puerto multipropósito de servicio público ubicado en la bahía interior de Buenaventura, en contravía de lo reglado en los artículos 1 y 3 de la Ley 1 de 1991, que a su vez se ha replicado en la Resolución 850 de 2017, y esta a su vez en lo contenido en la Resolución No. 20223030005165 del 19 de abril de 2022 proferida por la **ANI**<sup>26</sup>.

#### **12.2. Descripción de los hechos atribuibles a SPIA, con ocasión de los presuntos hechos que darían razón sobre la afectación que se habría presentado de la prestación del servicio público portuario**

A través de múltiples documentos aportados al expediente, esta Superintendencia tuvo conocimiento de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las cuales, presuntamente, se habría presentado una afectación de la prestación del servicio público portuario a cargo de **SPIA**. Lo anterior, se encuentra antecedido por dos situaciones que vale la pena tener en cuenta para otorgar suficiente ilustración sobre los hechos que se estudiarán en el curso de la investigación administrativa, a saber: (i) el "siniestro" o accidente marítimo del 11 de septiembre de 2022 y; (ii) la falla eléctrica del 13 de septiembre que se presentó en la línea exclusiva que alimenta la terminal portuaria.

Mediante nota de protesta del 15 de septiembre de 2022<sup>27</sup>, **SPIA** le informó a la **DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – CAPITANÍA DEL PUERTO DE BUENAVENTURA** (en adelante **CAPITANÍA DEL PUERTO**) de la ocurrencia de un siniestro marítimo que habría tenido lugar el 11 de septiembre de 2022, conforme el cual, la motonave "MARY",<sup>28</sup> de la línea naviera **CMA CGM**, y servicio **MEDCAR**, durante su maniobra de zarpe habría colisionado contra la grúa pórtico No. 1 de la terminal portuaria de **SPIA**. De acuerdo con la versión aportada por la sociedad portuaria, por lo menos para el 15 de septiembre de 2022, lo enunciado se encontraba bajo investigación con el fin de establecer si dicho evento habría ocasionado una falla eléctrica en los generadores de respaldo de la terminal portuaria. Estos últimos, a su vez, habrían fallado dos días después, pues cuando se presentó una interrupción general de la energía por parte del proveedor, en concepto de la sociedad portuaria, se habría causado fallas en algunos equipos de tecnología de la terminal.

Lo expuesto, fue alegado por **SPIA** en los términos que a continuación se relatan:

*"El día 11 de septiembre de 2022 una embarcación golpeó el muelle y una grúa pórtico del terminal durante la maniobra de zarpe.*

<sup>25</sup> Cfr. Artículo 41 y 42 de la Ley 1 de 1991.

<sup>26</sup> Disponible en: <https://www.puertoaguadulce.com/reglamento-condiciones-tecnicas-de-operaciones-rcto/>.

<sup>27</sup> Radicado No. 20225341553252 del 7 de octubre de 2022, disponible en el expediente electrónico en: "Carpeta 027. 20225341553252 del 7 de octubre de 2022, archivo: Nota Protesta Capitanía de Puerto Buenaventura (1)"

<sup>28</sup> Motonave de bandera Islas Marshall, identificado con el No. **IMO 9635664**. El armador y/o propietario del buque es **POSEIDON CONTAINERS HOLDINGS LLC**. Los agentes marítimos de dicha motonave son **FRONTIER AGENCIA MARÍTIMA DEL CARIBE S.A.S** y, la sociedad que intervino en la maniobra de practicaje es **PRACTIMAR S.A.S**.

“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”

Luego de un trabajo arduo, el terminal logró arreglar todos los inconvenientes relacionados con la infraestructura de atraque y recibo de la carga, y a la fecha el muelle de contenedores se encuentra operando normalmente, solo con una limitación temporal en una de sus grúas pórtico, la que recibió el impacto, la cual se encuentra operativa y en proceso de reparación total.

Todavía se encuentra bajo investigación si ese evento ocasionó una falla eléctrica en los generadores de respaldo del terminal, los cuales fallaron cuando dos días después hubo una interrupción general de la energía por parte del proveedor de energía eléctrica, causando a la vez fallas en algunos equipos tecnológicos del terminal”<sup>29</sup>.

En segundo lugar, y por lo menos siguiendo la línea argumentativa presentada por **SPIA**, hay que referenciar que el 13 de septiembre de 2022 se habría presentado una falla eléctrica en la línea de alimentación de **EPSA/CELSIA**, circunstancia que, sumada a la falla presentada en los generadores de respaldo de la terminal portuaria, habría ocasionado una afectación de la funcionalidad del sistema transaccional<sup>30</sup> –data center–. Lo mencionado se encuentra respaldado con lo expuesto por la sociedad portuaria en la comunicación que se pasa a reseñar:

“(…) el día 13 de septiembre de 2022, en horas de la noche, se presentó una falla eléctrica en la línea de alimentación de **EPSA/CELSIA** que desenergizó el terminal portuario en la línea eléctrica dedicada al terminal a cargo de esa empresa de energía. Con ocasión a este corte de energía proveniente de la línea de alimentación de **CELSIA**, aunado a la falla presentada en los generadores de respaldo, posiblemente debido al incidente marítimo (todavía bajo investigación), la central de datos (Data Center) del terminal presentó fallas en algunas de sus aplicaciones, razón por la cual de acuerdo con los planes de continuación de negocio previstos por el terminal, se activó el sistema de asignación de citas manuales que se encuentra en proceso de implementación”<sup>31</sup>.

Los eventos mencionados, como se anunció, precedieron el suceso que también advirtió la sociedad portuaria, relacionado con las fallas que habría presentado la central de datos en algunas de sus aplicaciones. Lo anterior fue divulgado en los términos que a continuación se pasan a revisar, teniendo en cuenta lo manifestado por **SPIA** en múltiples boletines expedidos a través de los cuales informó, al público en general, sobre lo que para ese momento acontecía en sede de sus instalaciones.

#### Boletines del 14 de septiembre de 2022:

##### Imagen No. 1 Boletín “FALLA EN PORTAL DE USUARIOS”<sup>32</sup>



Fuente: Información obrante en la página web de **SPIA**

<sup>29</sup>. Radicado No. 20225341446652 del 16 de septiembre de 2022, disponible en el expediente electrónico en: “009. 20225341446652 del 16 de septiembre de 2022, archivo: 2022534144665200003 Carta autoridades suceso 13 sep SPIA”

<sup>30</sup> Por sistema transaccional deberá entenderse, para efectos de la presente actuación administrativa, el portal habilitado por la **SPIA** para que los usuarios de la terminal puedan disponer de los servicios de la sociedad portuaria y así llevar a cabo las distintas operaciones que comprenden la actividad portuaria objeto del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 del 28 de diciembre de 2007 (y sus otrosíes) del que trata el presente acto administrativo.

<sup>31</sup>. Radicado No. 20225341446652 del 16 de septiembre de 2022, disponible en el expediente electrónico en: “009. 20225341446652 del 16 de septiembre de 2022, archivo: 2022534144665200003 Carta autoridades suceso 13 sep SPIA”

<sup>32</sup> <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/falla-en-portal-de-usuarios/>. Consulta: 20 de septiembre de 2022.

“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”

El boletín publicado el 14 de septiembre de 2022, que tiene como asunto: “*fallas en portal usuarios*”, refirió que para ese momento el portal de usuarios de la terminal presentaba “una falla general”. Sobre lo expuesto, la sociedad portuaria agregó que, en caso de que dichas fallas persistieran, activarían el plan de contingencia respectivo. Vale la pena resaltar que dicho comunicado fue el primer anuncio que le entregó **SPIA** a la comunidad, respecto de los hechos que se han venido presentando en este acto administrativo.

En línea con lo mencionado, a través de otro boletín identificado con asunto: “*Plan de contingencia – portal web*”, SPIA le comunicó a la comunidad portuaria que persistían las novedades que se venían presentando en el portal web, para lo cual, emitió varias instrucciones para tramitar la solicitud de facturas y pagos. En concreto, definió varias instrucciones para adelantar lo que correspondiera con el proceso de recaudo y el proceso de facturación, tal y como se observa a continuación:

**Imagen No. 2 Boletín “PLAN DE CONTINGENCIA-PORTAL WEB”<sup>33</sup>**



**Fuente:** Información obrante en la página web de **SPIA**.

**Imagen No. 3. Boletín “PLAN DE CONTINGENCIA-PORTAL WEB” segunda parte<sup>34</sup>.**

- El cliente deberá enviar al correo de [billing@puertoaguadulce.com](mailto:billing@puertoaguadulce.com) el formato de solicitud de factura y adjuntar BL Hijo.

**PROCESO RECAUDO:**

**a) Itau Web Services (Código de Barras)**

- El cliente debe acercarse a un Banco ITAU, presentar la factura impresa a laser y realizar el pago en efectivo o cheque de gerencia.

**b) Itau Botón especial de PSE**

- El cliente debe solicitar al correo de [recaudo@puertoaguadulce.com](mailto:recaudo@puertoaguadulce.com) el enlace del pago, informando número de facturas y el valor a pagar. El enlace enviará a vuelta de correo.

- El cliente deberá informar al correo de [recaudo@puertoaguadulce.com](mailto:recaudo@puertoaguadulce.com) que el pago fue realizado y anexar el soporte.

**c) Cruce Notas Crédito**

- El cliente debe solicitar el cruce al correo de [recaudo@puertoaguadulce.com](mailto:recaudo@puertoaguadulce.com) informando: Nombre, NIT, Notas crédito a cruzar y facturas a afectar.

- Tener presente que el cruce será realizado siempre y cuando la factura y nota crédito sea del mismo cliente y la agencia que lo solicita sea quien rep al cliente con esa carga.

**Fuente:** Información obrante en la página web de **SPIA**.

En el mismo sentido, **SPIA** emitió un nuevo comunicado identificado con el asunto: “*Plan de contingencia – servicios a la carga*”, en el que se expusieron las medidas que se adoptarían para tramitar dichos servicios. Incluso, en el boletín se advirtió que “*la publicación de las programaciones de operaciones, continuará de acuerdo al procedimiento habitual*”.

<sup>33</sup> <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/plan-de-contingencia-portal-web/>. Consulta: 21 de septiembre de 2022.

<sup>34</sup> <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/plan-de-contingencia-portal-web/>. Consulta: 21 de septiembre de 2022.

“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”

#### Imagen No.4 Boletín “PLAN DE CONTINGENCIA-SERVICIOS A LA CARGA”<sup>35</sup>

puertoaguadulce.com/boletines/plan-de-contingencia-servicios-a-la-carga/

AN ICTSI & PSA COMPANY

Nosotros Servicios Operaciones Prensa Responsabilidad Social Servicio al Cliente Contáctanos

## PLAN DE CONTINGENCIA – SERVICIOS A LA CARGA

**PARA: COMUNIDAD PORTUARIA**  
**ASUNTO: PLAN DE CONTINGENCIA – SERVICIOS A LA CARGA**

Teniendo en cuenta la novedad que actualmente se está presentando con el portal web, socializamos instrucciones para trámite de servicios:

Enviar solicitud al correo: [serviciosalacarga@puertoaguadulce.com](mailto:serviciosalacarga@puertoaguadulce.com), adjuntando el formato de Servicios a la Carga.

**Para las solicitudes de desconsolidados**, adicional al formato de Servicios a la Carga se debe adjuntar:

- Relación en Excel de las unidades a desconsolidar, relacionando Mbl y Hbls
- Copia Mbl y Hbl's

La publicación de la programaciones de operaciones, continuará de acuerdo al procedimiento habitual.

**Fuente:** elaboración Dirección a partir de la información obrante en la página web de **SPIA**

Posteriormente, en otro comunicado divulgado por la sociedad portuaria con el asunto: “*falla general persiste en los sistemas*”, dirigido a la comunidad portuaria, **SPIA** informó sobre las causas que, desde su percepción, habrían ocasionado la afectación de sus sistemas y el portal transaccional Aguadulce en línea. En concreto, la sociedad portuaria consideró que se habría presentado una falla en una de las fases de la línea de alimentación de energía hacia las instalaciones de **SPIA**, lo que en su concepto produjo la interrupción del servicio de energía y de la cual se habría derivado la falla mencionada. A su turno, la sociedad portuaria advirtió que lo mencionado no es atribuible a esta, sino al proveedor de energía, conclusión que, al margen de que con anterioridad se indicara que se encontraba en investigación, para dicho momento no se sustentó con evidencia alguna.

#### Imagen No. 5 Boletín “FALLA GENERAL PERSISTE EN LOS SISTEMAS”<sup>36</sup>

FALLA GENERAL PERSISTE EN LOS SISTEMAS

puertoaguadulce.com/boletines/falla-general-persiste-en-los-sistemas/

SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL  
**AGUADULCE**  
 BUENAVENTURA  
 AN ICTSI & PSA COMPANY

Buscar... Español / Inglés

Nosotros Servicios Operaciones Prensa Responsabilidad Social Servicio al Cliente Contáctanos

## FALLA GENERAL PERSISTE EN LOS SISTEMAS

**PARA: COMUNIDAD PORTUARIA**  
**ASUNTO: FALLA GENERAL PERSISTE EN LOS SISTEMAS**

Durante la noche del 13 de septiembre, aproximadamente a las 11:54 p.m., la línea de alimentación de energía hacia Puerto Aguadulce tuvo una falla con una de las fases, no atribuible a Puerto Aguadulce, sino al proveedor de la energía eléctrica, provocando la interrupción del suministro de energía al terminal, y afectando nuestros sistemas y Portal Transaccional Aguadulce en Línea.

Debido a esta falla general, en cuya solución se encuentra trabajando el Área de Tecnología, hemos activado protocolos de contingencia, los cuales se están socializando con los usuarios para ofrecer soluciones y evitar inconvenientes.

Agradecemos su comprensión e informamos que continuaremos comunicando novedades.

**Fuente:** elaboración Dirección a partir de la información obrante en la página web de **SPIA**

<sup>35</sup> Disponible en: <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/plan-de-contingencia-servicios-a-la-carga/>. Consulta: 21 de septiembre de 2022.

<sup>36</sup> Disponible en: <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/falla-general-persiste-en-los-sistemas/>. Consulta: 21 de septiembre de 2022.

*“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”*

Ahora bien, la problemática descrita también fue puesta en conocimiento de esta Superintendencia a través de correos electrónicos, en los cuales se puede evidenciar la situación en la que se encontraron algunos usuarios de la terminal portuaria de **SPIA**, quienes presuntamente no habrían encontrado citas disponibles para ingreso y retiro de contenedores<sup>37</sup>. Como sustento de lo anterior, se destaca lo siguiente:

Correo electrónico enviado el 14 de septiembre de 2022 por funcionarios de **ALMAVIVA ALMAVIVA GLOBAL CARGO S.A.**, dirigido a funcionarios de **GRUPO UMA** y **ALMAVIVA**, con asunto: *“INCONVENIENTES PORTAL AGUA DULCE”*. En dicho mensaje se evidenciaría que el portal transaccional de **SPIA** habría presentado inconvenientes y, en esa medida, no podía tomar y confirmar citas para cargue de contenedores, tal como se indica a continuación:

*“Cordial saludo (...).”*

**Me permito informar que en este momento se presentan inconvenientes con el portal de Agua Dulce razón por la cual aun no es posible confirmar citas para cargue**, es de resaltar que ya contamos con el recurso para el despacho de los contenedores.”<sup>38</sup> (Negrilla y subrayado fuera del texto)

En el correo electrónico descrito, se puede observar que el sistema transaccional de **SPIA** –para el 14 de septiembre de 2022– no habría permitido a los usuarios confirmar citas para el cargue de contenedores; quienes, a pesar de tener usuarios y contraseñas habilitados, no podían solicitar citas como consecuencia de las fallas presentadas en el sistema transaccional de la terminal portuaria.

Así mismo, esta Dirección tuvo conocimiento de una cadena de correos electrónicos entre funcionarios de **CLM CARGO** y la línea naviera **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S.** (en adelante **EVERGREEN**), en donde se puede evidenciar que un cliente de esta línea naviera solicitó la ampliación de los días libres para devolver un contenedor, dadas las fallas presentadas en el portal transaccional de **SPIA**. En ese orden de ideas, en el correo electrónico del 14 de septiembre de 2022, con el asunto: *“FM5549 3969 IMPORTACIONES INDIA #119 // SANGAM // SE6041 // MBL 100250195052”*, se indicó lo siguiente:

*“Buenas tardes (...),”*

**Comendidamente solicitamos su siempre amable apoyo con ampliación de los días libres para estas unidades, en razón a que el transporte del cliente no ha obtenido citas para retirar las unidades del puerto, debido a fallas que está presentando el Portal de Usuarios de SPIA**. Recurrimos a su don de servicio para que por favor nos ayuden con esta contingencia y de ser posible, gestionar con el puerto la asignación pronta de estas citas, puesto que **el cliente se está viendo bastante afectado en su estructura de costos por bodegajes, demoras, etc. Han tratado, en múltiples ocasiones, de contactarse con Servicio al cliente de SPIA para obtener una solución, sin tener éxito**”<sup>39</sup> (Negrilla y subrayado fuera del texto)

Nótese, por ejemplo, que la situación descrita en el correo electrónico da cuenta de la imposibilidad que se habría generado, en ese momento, de obtener una cita para el retiro de las unidades que se encontraban alojadas al interior de la instalación portuaria. Ello se explicaría por las fallas que presentaba el portal de usuarios de **SPIA**, de las que incluso se podrían haber derivado afectaciones económicas para los usuarios de la terminal, pues se ocasionaron inconvenientes para el acceso a los servicios de la terminal, por conducto de que no se podía ingresar al portal, así como tampoco hacer uso de este, por ende de los servicios que allí se encuentran anclados.

Hechas las anteriores precisiones, en el correo electrónico ilustrado se puede observar que: **(i)** un cliente de **EVERGREEN** solicitó la ampliación de días para retirar un contenedor de la terminal portuaria, dadas las fallas presentadas en el portal transaccional de **SPIA**; **(ii)** el cliente de **EVERGREEN** solicitó su intermediación para que la terminal portuaria asignara una cita para el propósito mencionado, **(iii)** **EVERGREEN** le indica al transportista del cliente que está presentando afectaciones en su estructura de costos, dadas las demoras presentadas en el portal transaccional y; finalmente, **(iv)** le indica que en varias ocasiones han tratado de comunicarse con el área de servicio al cliente de **SPIA**, sin obtener una solución a la problemática presentada.

<sup>37</sup> Estas comunicaciones fueron remitidas directamente al sistema de la Superintendencia de Transporte.

<sup>38</sup>. Radicado No. 20225341466742 del 20 de septiembre de 2022, disponible en el expediente electrónico en: “015. 20225341466742 del 20 de septiembre de 2022, archivo: ANEXO 1”

<sup>39</sup>. Radicado No. 20225341466742 del 20 de septiembre de 2022, disponible en el expediente electrónico en: “015. 20225341466742 del 20 de septiembre de 2022, archivo: ANEXO 2 EG, pg. 4”

“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”

Esta cadena de correos finalizó el 15 de septiembre de 2022, cuando **EVERGREEN** le manifestó, entre otros destinatarios, a **CLM CARGO** lo siguiente:

“Erwin, buenas tardes

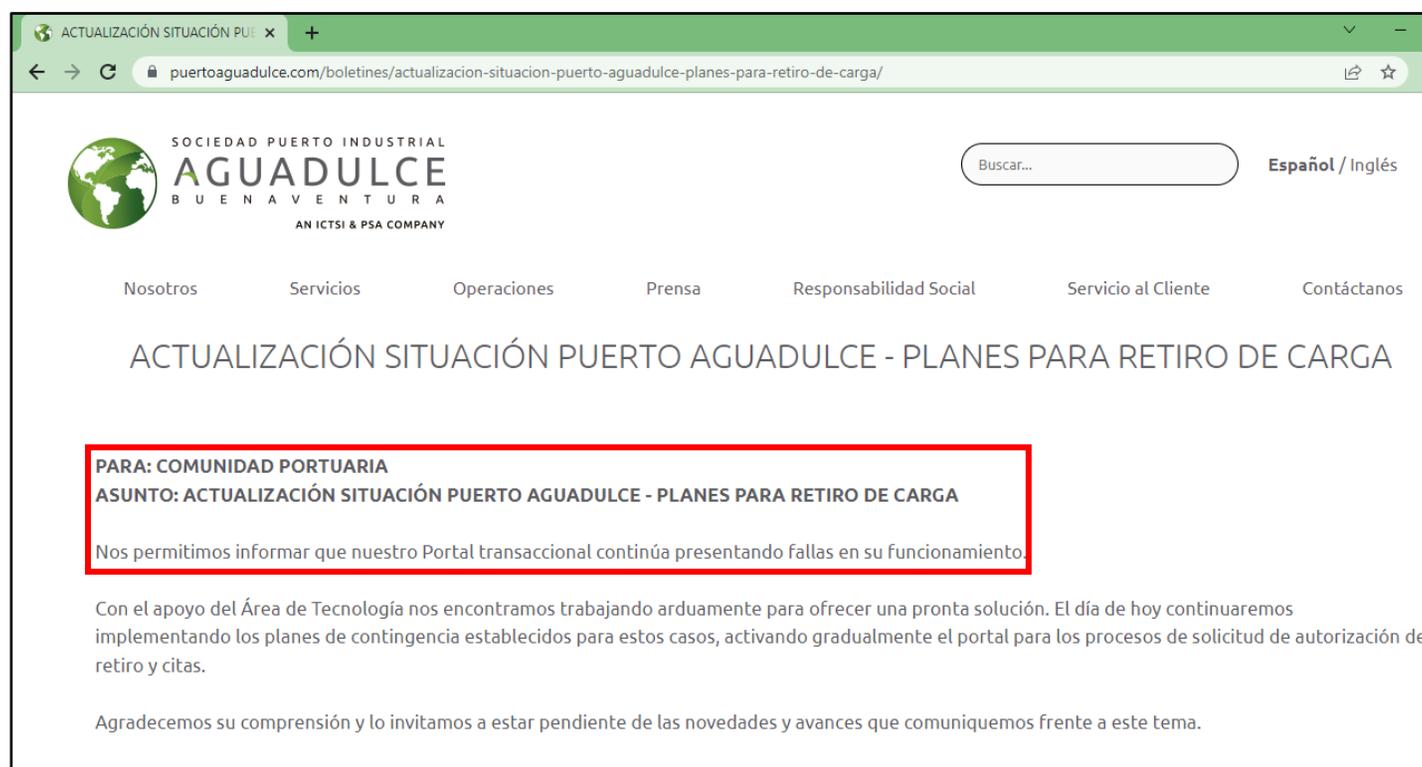
Por favor enviar a [Servicliente@puertoaguadulce.com](mailto:Servicliente@puertoaguadulce.com) datos de la transportadora (Nombre, persona y Celular) quien maneja el usuario en la plataforma del puerto, de esta manera el puerto se comunicará para validar y apoyarles a solucionar lo antes posible”<sup>40</sup>.

De esta cadena de correos electrónicos, se puede evidenciar que incluso para el 15 de septiembre de 2022 el portal transaccional persistía en sus fallas, en donde los usuarios de la terminal seguían sin acceder a la asignación de citas, para lo cual debían presentar una solicitud directamente a **SPIA**, a efectos de buscar una solución en las fallas presentadas con las credenciales de ingreso al portal transaccional. Es de reiterar, que a pesar de los planes de contingencia implementados por **SPIA**, los mismos no habrían sido suficientes para asegurar el acceso a los servicios de la terminal, en ese orden de ideas, que de allí se deriva la presunta afectación de la prestación del servicio público portuario se mantuvo.

#### Boletines del 15 de septiembre de 2022:

El 15 de septiembre de 2022, **SPIA** expidió los siguientes comunicados:

#### Imagen No. 6 Boletín “ACTUALIZACIÓN SITUACIÓN PUERTO AGUADULCE-PLANES PARA RETIRO DE CARGA”<sup>41</sup>



ACTUALIZACIÓN SITUACIÓN PUERTO AGUADULCE - PLANES PARA RETIRO DE CARGA

**PARA: COMUNIDAD PORTUARIA**  
**ASUNTO: ACTUALIZACIÓN SITUACIÓN PUERTO AGUADULCE - PLANES PARA RETIRO DE CARGA**

Nos permitimos informar que nuestro Portal transaccional continúa presentando fallas en su funcionamiento.

Con el apoyo del Área de Tecnología nos encontramos trabajando arduamente para ofrecer una pronta solución. El día de hoy continuaremos implementando los planes de contingencia establecidos para estos casos, activando gradualmente el portal para los procesos de solicitud de autorización de retiro y citas.

Agradecemos su comprensión y lo invitamos a estar pendiente de las novedades y avances que comuniquemos frente a este tema.

**Fuente:** elaboración Dirección a partir de la información obrante en la página web de **SPIA**.

La situación descrita para el 13 y 14 de septiembre de 2022 no se habría superado en la terminal portuaria de **SPIA** para el 15 de septiembre de hogaño. Según el boletín que antecede, el portal transaccional continuó presentando fallas en su funcionamiento. Así mismo, esta Superintendencia tuvo conocimiento que las fallas del sistema transaccional de **SPIA** habrían continuado, tal y como se describió en la cadena de correos electrónicos ya indicada, ocasionando que los usuarios se vieran expuestos a supuestos sobrecostos. De lo anterior se destaca una comunicación allegada por **CONALTRA S.A.** que señaló:

“(…)

<sup>40</sup> Ibidem.

<sup>41</sup> <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/actualizacion-situacion-puerto-aguadulce-planes-para-retiro-de-carga/>. Consulta: 21 de septiembre de 2022.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"*

*Respetuosamente nos dirigimos a usted con el fin de poner en conocimiento las afectaciones que está generando la caída del sistema de SPIA Aguadulce en Buenaventura, además de los sobrecostos en los que estamos incurriendo y los que tendremos que incurrir una vez logren restablecer el servicio.*

- Tenemos exportaciones pendientes por ingresar a puerto, en este momento los vehículos están en parqueaderos y se está generando Stan By, además de los riesgos que genera tener cargas detenidas en esta ciudad, que como es de conocimiento público atraviesa problemas de orden público graves.*
- Hay una gran cantidad de contenedores vacíos que no han podido ser entregados los cuales están generando cobros de demoras por parte de las navieras pues los plazos se van venciendo y van sumando cada día que pasa, algunos han tenido que ser bajados en patios transitorios para una vez se reestablezca el servicio ser entregados, esto ocasiona gastos de descargue, bodegaje y posterior cargue y urbano para entrega.*
- La gran cantidad de carga en tránsitos aduanero nos tiene con expectativa pues la DIAN hasta el momento no se ha pronunciado y de no hacerlo las multas e investigaciones que se vienen por vencimiento de términos son incalculables, una vez se reestablezca el servicio tendremos que dar prioridad a esas cargas teniendo que dejar a un lado las nacionalizadas pues la prioridad siempre son los DTA/OTM.*
- El cese de actividades que estamos teniendo en Spia Aguadulce si o si afecta las operaciones de los demás puertos pues si no descargamos los vehículos que vienen del interior direccionados hacia esta terminal no tenemos como hacer el retiro de los otros terminales.*
- De esta parte de Spia Aguadulce solo se han recibido comunicados, pero sin soluciones o tiempos estimados de reactivación, manifiestan que están trabajando en planes de contingencia, pero vamos a completar 48 horas sin servicio de plataforma y la verdad no se ve una solución o plan de contingencia efectivo.*

*Agradecemos su intervención y ayuda en buscar una solución pues la competitividad del comercio exterior se está afectando"<sup>42</sup>.*

De la comunicación allegada se puede evidenciar la problemática a la que se habrían expuesto los usuarios de la terminal portuaria de **SPIA**, con ocasión de las fallas presentadas en su portal transaccional. Así, en primer lugar, de acuerdo con lo mencionado en el oficio, habrían quedado exportaciones pendientes por ingresar a la terminal. En segundo lugar, hubo contenedores vacíos que no pudieron devolverse, lo cual conllevaría al necesario cobro por demoras por parte de las líneas navieras hacia sus clientes, así como de gastos adicionales por descargue, bodegaje y cargue. En tercer lugar, se advierte la preocupación de **CONALTRA S.A.** por concepto de tránsitos aduaneros, comoquiera que, como consecuencia de las fallas presentadas en el portal transaccional, pueden ser objeto de sanciones e investigaciones por parte de la **DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES**. Finalmente, según esta sociedad de transporte, **SPIA** no habría implementado las acciones necesarias a efectos de restablecer el funcionamiento del portal transaccional.

Posteriormente, **SPIA** expidió un boletín en el cual informó que:

<sup>42</sup>. Radicado No. 20225341444692 del 15 de septiembre de 2022, disponible en el expediente electrónico en: "006. 20225341444692 del 15 de septiembre de 2022, archivo: 2022534144469200003 Comunicación Conaltra". A su vez, tener en cuenta la denuncia que sobre los mismos asuntos presentó **COLTANQUES S.A.S.**, la cual obra en el expediente.

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

### Imagen No. 7. Boletín "PLAN RETIRO/INGRESO DE CARGA"<sup>43</sup>

PLAN RETIRO/INGRESO DE CARGA

Continuando con la activación de planes de contingencia, el día de hoy agencias aduana/carga y transportes terrestres han podido exitosamente ingresar al portal Aguadulce en línea y llevar a cabo sus transacciones.

Seguiremos realizando las siguientes actividades:

- Puerto Aguadulce continuará contactando empresa por empresa para notificar que se encuentra activa para ingresar al portal.
- Posterior a esta notificación, el Usuario Administrador del portal deberá reestablecer su contraseña.
- Acto seguido, debe crear todos los usuarios que necesite su empresa y vincular los roles correspondientes (citas, órdenes de retiro, facturas, etc.)
- Finalmente podrán trabajar con normalidad en el portal web.

Reiteramos nuestro compromiso con clientes y usuarios, nos encontramos trabajando con las distintas áreas en forma continua para solucionar en forma definitiva el problema causado por esos factores externos.

**Fuente:** elaboración Dirección a partir de la información obrante en la página web de **SPIA**

Según la información presentada en el boletín referido, **SPIA** informó que, por lo menos para el momento de su publicación, las agencias de aduanas, carga, y agentes de transporte terrestre habrían accedido, exitosamente, al portal transaccional de la instalación. No obstante, la Dirección advierte que esa afirmación no correspondería con la realidad, debido a que varias versiones allegadas al expediente indicarían que para ese momento no se habrían superado las afectaciones que presentaba el sistema. A modo de ejemplo, en el siguiente correo se toma como punto de referencia la primera parte del mensaje divulgado por la sociedad portuaria con el ánimo de contradecirlo, de acuerdo con lo que se presentaba en realidad.

En ese orden de ideas, el correo electrónico enviado el 16 de septiembre de 2022 por Mónica Betancourt Osorno, en calidad de Subdirectora de diseño y administración de operaciones del **MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO**, a **SPIA**, MINCIT y SUPERTRANSPORTE, con asunto: "RE: ACTUALIZACIÓN SITUACIÓN PUERTO AGUADULCE-PLANES PARA RETIRO DE CARGA", ilustra lo siguiente:

"Estimada (...), buenos días,

*Continuando con la activación de planes de contingencia, el día de hoy agencias aduana/carga y transportes terrestres han podido exitosamente ingresar al portal Aguadulce en línea y llevar a cabo sus transacciones.*

*La indicación que están dando en la introducción de este párrafo no corresponde con la realidad, solo un número muy pequeño de empresas ha podido reactivar los usuarios, pero la mayoría no lo han podido hacer, lo mismo pasa con las agencias de aduana, algunas nos han reportado que quedaron con usuarios de otra agencia. Pareciera que el portal está tomando los usuarios de las compañías donde laboraron en algún momento y tuvieron asociado el usuario maestro.*

*Recuerden que para que la transacción se pueda hacer ante su portal deben estar vinculados y activos tanto la empresa como la agencia de aduana.*

*Las pocas Empresas de transporte que han logrado reactivar usuarios no han podido solicitar citas, porque los bodegajes han vencido y las agencias no han podido activar usuarios.*

*Las empresas están a la espera de que las llamen (como ustedes les han informado) y que les den el soporte del caso.*

<sup>43</sup> <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/plan-retiro-ingreso-de-carga/>. Consulta: 21 de septiembre de 2022.

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

*"Agradecemos nos informen avances al respecto"*<sup>44</sup>.

El anterior correo electrónico se refiere al boletín expedido por **SPIA** (PLAN RETIRO/INGRESO DE CARGA) puesto de presente en la **Imagen No. 7** del presente acto administrativo. En dicha comunicación, se hizo una afirmación que no correspondería con la realidad debido a que, por un lado y presuntamente, sólo algunas empresas y agencias de aduanas pudieron reactivar su usuario y contraseña o, en su defecto, les habría sido asignado un usuario de una agencia diferente. Por otro lado, respecto de las empresas que pudieron reactivar sus usuarios, se tiene que no pudieron solicitar citas, lo cual evidenciaría que: **(i)** aun cuando existieran citas disponibles en el portal transaccional de **SPIA**, las mismas no podían ser tomadas por los usuarios de la terminal portuaria y; **(ii)** los planes de contingencia implementados por **SPIA** no habrían sido suficientes para contrarrestar la afectación de la prestación del servicio público portuario presentado desde el 13 de septiembre de 2022.

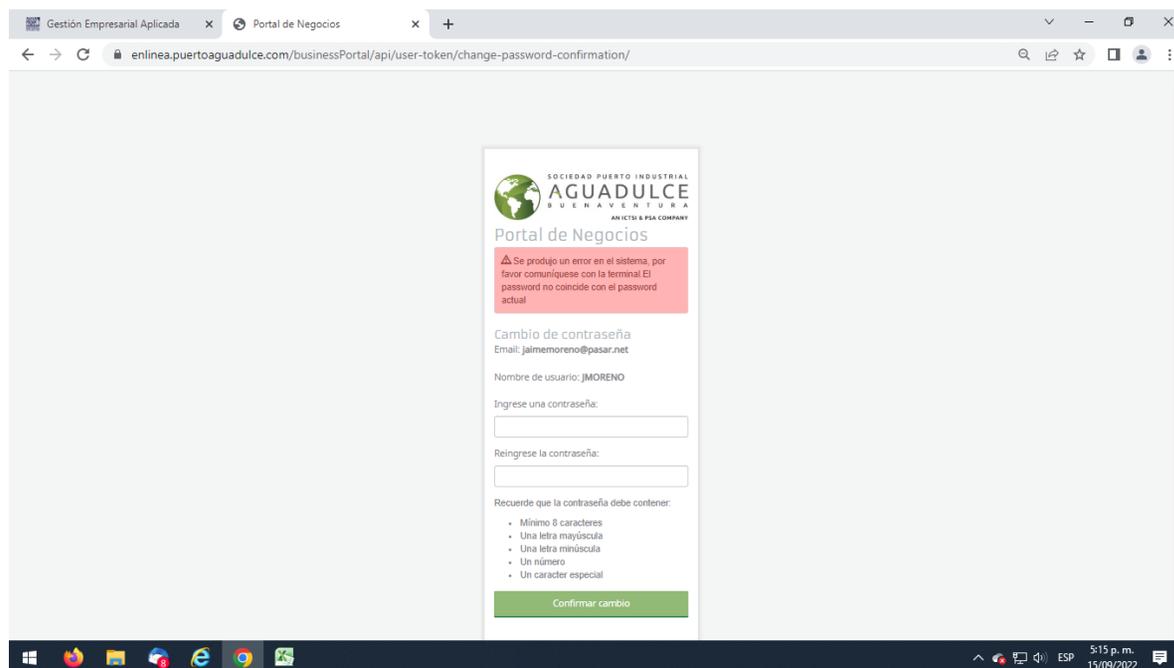
A su turno, también vale la pena, en relación con los hechos que hasta aquí se han expuesto, lo mencionado en la comunicación remitida vía correo electrónico el 15 de septiembre de 2022 por funcionarios de la **AGENCIA DE ADUANAS PASAR LTDA**, dirigida a **SPIA**. En esta ocasión, la agencia de aduana mencionó lo siguiente<sup>45</sup>:

*"Buenas tardes*

*Señores Spia*

*Recibí el link para actualizar el usuario de una de las empresas del grupo Transpasar s.a. Empresa de transporte terrestre, con la cual no estamos operando en la actualidad, me permitió registrar la contraseña, y pude observar que el e-mail esta (sic) mal escrito, debe decir: (...), al igual que el numero (sic) e (sic) teléfono debe decir. (...).*

*Requerimos con urgencia el link para la AGENCIA DE ADUANAS PASAR LTDA NIVEL 1 NIT. 860.061.308-4, Empresa que esta (sic) autorizada como AGENCIA DE ADUANAS Y EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE, dada su certificación como OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO. (OEA)*



Este mensaje estuvo acompañado de otro correo electrónico que fue remitido el mismo día, horas después, con el asunto: *"Fwd: Restablecimiento contraseña spia. AGENCIA DE ADUANAS PASAR LTDA NIVEL 1 NIT 860.061.308-4"*, remitido por funcionarios de la agencia de aduanas referido y dirigido a **SPIA**. En este se habría advertido que, con ocasión de las presuntas fallas que se han comentado en este acto administrativo, relacionadas con la plataforma transaccional de la sociedad portuaria, la misma agencia se habría visto afectada para adelantar múltiples trámites que se adelantan a través de esta. Lo referido se mencionó en los siguientes términos:

<sup>44</sup>. Radicado No. 20225341553242 del 7 de octubre de 2022, disponible en el expediente electrónico en: "026. 20225341553242 del 7 de octubre de 2022, archivo: Correo 3 Mincit"

<sup>45</sup> Disponible en el expediente, archivo denominado "005. 20225341444422 del 15 de septiembre de 2022".

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

"Cordial saludo:

Solicitamos de manera urgente el link de usuario para AGENCIA DE ADUANAS PASAR LTDA NIVEL 1 NIT. 860.061.308-4, toda vez que con ocasión a los problemas presentados por el sistema de AGUADULCE, nos hemos visto perjudicados para la radicación de documentos, asignación de citas y debemos retirar mercancía de manera urgente<sup>46</sup>.

La misma agencia, en correo electrónico del 15 de septiembre de 2022, con el asunto: "SOLICITUD RADICACIÓN DOCUMENTOS Y ASIGNACIÓN DE CITA PARA RETIRO DE CONTENEDOR MEDU6190359", el cual dirigió a **SPIA**, resaltó que las inconvenientes que para ese momento se habrían presentado, derivaron incluso, en sobrecostos a la operación y perjuicios para los demás agentes de la cadena logística. En la comunicación se lee lo siguiente:

"Cordial saludo:

De manera atenta solicito su ayuda con la radicación de documentos y asignación de cita para retiro del contenedor No. MEDU6190359, agente AGENCIA DE ADUANAS PASAR NIVEL 1 NIT 8600613084, cliente DROGUERIAS Y FARMACIAS CRUZ VERDE SAS NIT 800149695. Lo anterior teniendo en cuenta, que desde el día 14 de septiembre de 2022, se presenta una falla en el sistema que no permite radicar documentación ni asignar citas. Esta mercancía se requiere con carácter urgente y debe ser distribuida a nivel nacional teniendo en cuenta su naturaleza, por lo tanto se debe retirar el día de hoy.

Entendemos la situación presentada con el sistema pero solicitamos nos sea brindada una solución de manera inmediata. Estos inconvenientes generan sobrecostos a la operación y perjuicios tanto para el importador como para la cadena de suministro que debe abastecer.

Por lo anterior dejo en copia a la Superintendencia de Transporte para lo correspondiente<sup>47</sup>.

Otro ejemplo que ilustra lo expuesto, es la mención que realizó **INTERLACE AGENCIA DE ADUANAS S.A.S.**, quien mediante correo electrónico del 15 de septiembre de 2022, dirigido a esta Superintendencia, con el asunto: "PQRSD PUERTO AGUADULCE", indicó lo siguiente sobre las posibles afectaciones que habrían generado las fallas del sistema de **SPIA**, así:

Buen día

Se solicita su intervención ante **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE BUENAVENTURA** en el sentido que los importadores y agentes aduaneros se encuentran perjudicados debido a las fallas que presentan en su portal de usuarios frente a la emisión y pago de facturas, esto a originado que se causen elevados costos en los bodegajes.

Se ha tratado de pagar dichos bodegajes en la plataforma y no se ha podido, recurrimos a efectuar dicho pago en efectivo en el banco ITAU y tampoco ha sido posible; por lo tanto nuevamente solicitamos su intervención para que dichos costos no sean trasladados a los importadores".

### Boletín del 16 de septiembre de 2022

El 16 de septiembre de 2022, **SPIA** expidió un comunicado relacionado con la actualización de los clientes, tal como se describe a continuación:

Espacio en blanco.

<sup>46</sup> Ibidem.

<sup>47</sup> Disponible en el expediente: "001. 20225341442472 del 15 de septiembre de 2022"

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

**Imagen No. 8. Boletín "PLAN CONTINGENCIA ACTUALIZACIÓN DE CLIENTES"<sup>48</sup>**

**Fuente:** elaboración Dirección a partir de la información obrante en la página web de SPIA.

**Imagen No. 9. Boletín "PLAN CONTINGENCIA ACTUALIZACIÓN DE CLIENTES" segunda parte<sup>49</sup>**

A vuelta de correo, se notificará respuesta a la solicitud.

**Fuente:** elaboración Dirección a partir de la información obrante en la página web de SPIA.

La problemática relacionada con las credenciales de ingreso al portal transaccional se habría mantenido el 16 de septiembre de 2022. Es de resaltar, que un gran número de usuarios se habría visto en la necesidad de reactivar nuevamente sus credenciales, en donde a pesar de lo anterior, al momento de agendar una cita, el sistema no se encontraba disponible. Ahora bien, del boletín anterior se extrae que incluso los usuarios se habrían visto obligados a inscribirse nuevamente, lo que demostraría que las fallas presentadas en el portal transaccional se habrían constituido como una circunstancia de, especial atención, en el marco de la presunta afectación del servicio público portuario.

Como muestra de lo anterior, vale la pena traer a colación el correo electrónico que remitió el 16 de septiembre de 2022 una funcionaria de la **AGENCIA DE ADUANAS PASAR LTDA.** a las cuentas [recaudo@puertoaguadulce.com](mailto:recaudo@puertoaguadulce.com) y [servicliente@puertoaguadulce.com](mailto:servicliente@puertoaguadulce.com), con el asunto: "Fwd: URGENTE: Itau Botón especial de PSE FAC OE2486992 OE2486990". En el correo se lee lo siguiente:

"Buen día,

Su ayuda urgente, con la activación del usuario, llevamos dos días solicitando la activación del usuario de AGENCIA DE ADUANAS PASAR LTDA. NIVEL 1 NIT. 860.061.608-4, y se requiere de carácter muy urgente.

Nos hemos comunicado vía telefónica y mediante correo electrónico en reiteradas ocasiones y aún no hemos recibido ninguna respuesta"<sup>50</sup>.

<sup>48</sup> <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/plan-de-contingencia-actualizacion-de-clientes/>. Consulta: 21 de septiembre de 2022.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup>. Radicado No. 20225341446872 del 16 de septiembre de 2022, disponible en el expediente electrónico en: "010. 20225341446872 del 16 de septiembre de 2022, archivo: 2022534144687200001 Solicitud activación usuario Agencia Pasar"

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

Este mismo correo se encuentra antecedido de otras dos comunicaciones remitidas a las mismas cuenta de correo electrónico asociadas a la sociedad portuaria, en las que se informó que, para ese momento, la agencia de aduanas referida no contaba con el acceso requerido para el uso de la plataforma transaccional de la sociedad portuaria. Los términos contenidos en esas comunicaciones fueron los siguientes:

Un mensaje remitido el 16 de septiembre de 2022 a las 9:29 am, que contiene lo siguiente:

"Buen día Srs RECAUDO

*Agradecemos de su amable colaboración pues hasta el momento no contamos con ingreso, según el comunicado los usuarios se están restableciendo parcialmente, nosotros aún no tenemos acceso.*



(...)<sup>51</sup>

Y otro mensaje que se envió el mismo día -16 de septiembre de 2022- a las 10:00 a.m., en el cual la agencia de aduanas que se ha referido, le indicó a la sociedad portuaria lo siguiente:

"Buenos días  
Señores Spia

*Informo que a nuestra Empresa no se le ha activado para ingreso al portal.*

**AGENCIA DE ADUANAS PASAR LTDA NIVEL 1**

**NIT. 860.061.608-4**

**ROLES QUE SE DEBEN HABILITAR: (De acuerdo con la certificación como OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO.)**

**AGENCIA DE ADUANAS**

**EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE**

**AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL"<sup>52</sup>.**

Este último mensaje tiene un contexto especial, pues se evidenciaría que las medidas de contingencia anunciadas por la sociedad portuaria no habrían tenido el alcance requerido para asegurar que las fallas presentadas en el portal transaccional presuntamente no afectarían la prestación del servicio. Como se denota, aun cuando la agencia de aduanas habría seguido el proceso requerido por la instalación portuaria, no se evidencia, por lo menos en el caso particular, que bajo su tutela se

<sup>51</sup> Ibidem.

<sup>52</sup> Ibidem.

“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”

haya logrado que el usuario accediera a los servicios de la plataforma transaccional, aumentando en todo caso, el posible perjuicio que recaería sobre la prestación del servicio público portuario.

## Boletín del 19 de septiembre de 2022

### Imagen No. 10. Boletín “NORMALIDAD EN EL FUNCIONAMIENTO DEL PORTAL DE USUARIOS”<sup>53</sup>

**Fuente:** elaboración Dirección a partir de la información obrante en la página web de **SPIA**.

### Imagen No. 11. Boletín “NORMALIDAD EN EL FUNCIONAMIENTO DEL PORTAL DE USUARIOS”<sup>54</sup>

Recuerde que las solicitudes para reestablecer usuarios, asignar roles y cualquier otra novedad, seguirán siendo atendidas a través de los canales de comunicación de Servicio al Cliente.

Reiteramos nuestro compromiso con clientes y usuarios para siempre atenderlos con servicios de calidad.

**Fuente:** elaboración Dirección a partir de la información obrante en la página web de **SPIA**.

A través del boletín del 19 de septiembre de 2022, **SPIA** le comunicó a la comunidad portuaria –en general– que el portal de usuarios se encontraba funcionando con normalidad. Sin embargo, en lo que se refiere al módulo de gestión de solicitudes donde se crean y actualizan los usuarios, las fallas presentadas desde el 13 de septiembre de 2022 habrían persistido.

<sup>53</sup> <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/normalidad-en-el-funcionamiento-del-portal-de-usuarios/>. Consulta: 21 de septiembre de 2022.

<sup>54</sup> Ibidem.

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

## Boletín del 20 de septiembre de 2022:

### Imagen No. 12. Boletín "MÓDULO GESTIÓN DE SOLICITUDES"<sup>55</sup>

The screenshot shows the website header with the logo of 'SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE BUENAVENTURA AN ICTSI & PSA COMPANY'. The main heading is 'MÓDULO GESTIÓN SOLICITUDES'. A red box highlights the following text:

Nos permitimos notificar que ya se encuentra operativo el módulo de **Gestión de Solicitudes** (en el cual se tramita la creación/actualización del registro de usuarios ante el puerto), por esta razón finaliza el plan de contingencia manual adoptado para este proceso. A partir del momento, todas las solicitudes deberán radicarse únicamente por el portal web.

Agradecemos tener en cuenta las siguientes instrucciones:

- **Empresas nuevas o sin usuarios del portal web:**

Solicitar "usuario temporal" de acuerdo al procedimiento establecido (revisar instructivo: <https://www.puertoaguadulce.com/cs-i-16-instructivo-para-el-registro-de-nuevas-empresas-en-el-portal-web-v1-2/>). Finalizado este proceso, podrán radicar los trámites en el módulo Gestión de Solicitudes.

### Imagen No. 13. Boletín "MÓDULO GESTIÓN DE SOLICITUDES" segunda parte<sup>56</sup>

- **Empresas que ya tienen activo el Usuario Administrador en portal web:**

- El Usuario Administrador debe ingresar al Módulo Administración y proceder a activar y asignar el Rol de "Gestión de Clientes" a los funcionarios que así lo requieran. Solamente cuando se lleve a cabo este proceso, podrán visualizar la opción para ingresar al módulo.
- Recordamos instructivo con el procedimiento para asignación de roles: <https://www.puertoaguadulce.com/cs-i-2-instructivo-mejoras-de-seguridad-portal-agencias/>

**IMPORTANTE:** Con el fin de garantizar el adecuado funcionamiento del portal de negocios, recordamos la limpieza frecuente de la memoria caché (historial, cookies) de los equipos de cómputo en los cuales se accede al portal. Para tal fin deben ingresar a la pestaña de configuración del navegador y acceder a la opción Borrar Datos de Navegación.

**Fuente:** elaboración Dirección a partir de la información obrante en la página web de **SPIA**.

Nótese que, en consideración de la información presentada en el boletín, incluso para el 19 de septiembre de 2022, las fallas del portal transaccional de la sociedad portuaria persistían. Entre otros aspectos, acá vale la pena reseñar que aun en ese momento el módulo de gestión de solicitudes no se habría habilitado en su totalidad, pues las fallas de operatividad persistían, impidiendo que los usuarios de la instalación portuaria, a través de dicha herramienta, tramitaran las solicitudes que para el efecto requirieran.

Lo expuesto hasta este punto, permite establecer las siguientes conclusiones:

- Por lo menos, en el lapso comprendido entre el 13 septiembre y el 19 de septiembre de 2022, se habría presentado una afectación del servicio público portuario a cargo de **SPIA**, debido a las fallas que se registraron en su sistema transaccional.
- Los usuarios no habrían podido acceder a los servicios de la terminal portuaria, en detrimento de la prestación del servicio público portuario, por conducto de las afectaciones ya indicadas. En otros casos, sin perjuicio de que los mismos contarán con las credenciales de ingreso (usuarios y contraseñas) no habrían podido agendar citas incluso si las mismas se encontraban disponibles en el portal transaccional u en otros casos, el acceso a los servicios requeridos dependía del flujo y avance de la interacción que se generara con otros servicios que, a su vez, no podían utilizarse por las fallas ya advertidas.
- En el curso de la implementación y ejecución de los planes de contingencia anunciados por **SPIA**, las fallas del portal transaccional habrían persistido, ocasionando que se afectara la prestación del servicio público portuario, y además,

<sup>55</sup> <https://www.puertoaguadulce.com/boletines/modulo-gestion-solicitudes/>. Consulta: 21 de septiembre de 2022.

<sup>56</sup> Ibidem.

*“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”*

evidenciado que estos no fueron suficientes para contrarrestar dicha afectación, por lo menos, si se analiza lo ocurrido en el periodo comprendido entre el 13 hasta y el 19 de septiembre de 2022.

### 13.3. De la valoración jurídica de los hechos atribuibles a la SPIA

En atención a los supuestos de hecho que fueron puestos de presente previamente, la Dirección se permite afirmar que la prestación del servicio público portuario que se encuentra a cargo de la **SPIA**, por virtud de los postulados de orden constitucional y legal que lo soportan, así como de lo estipulado en las demás disposiciones que lo orientan, incluido el contrato de concesión No. 010 del 28 de diciembre de 2007, se habría afectado para el periodo de tiempo comprendido entre el 13 y el 19 de septiembre de 2022. En efecto, como se expuso, las fallas en la plataforma dispuesta por la sociedad portuaria para el acceso a los servicios de la terminal y la consecuente utilización de estos –a través del uso de sus instalaciones, incluida la plataforma de servicios–, serán las circunstancias fácticas que se tendrán en esta actuación para efectos de establecer si **SPIA** infringió la normatividad portuaria.

En ese sentido, comoquiera que el contenido de las distintas disposiciones del **RCTO** de la **SPIA** le atribuyen una serie de obligaciones a la sociedad portuaria, como materialización del ejercicio de la actividad portuaria bajo los lineamientos de la Ley 1 de 1991, la presunta infracción del primero supone la hipotética contravención del régimen legal portuario. En consecuencia, las situaciones descritas permiten afirmar que la **SPIA** habría afectado la prestación del servicio público portuario en el área concesionada a ella en contravía de:

Lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 1 de 1991, en tanto allí se dispone que el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en la ley, son asuntos que ocupan el interés público. Así mismo, lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 según el cual es menester que se definan las condiciones técnicas de operación de los puertos, para asegurar los objetivos propuestos, esto es: **(i)** facilitar la vigilancia sobre las operaciones de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos; **(ii)** garantizar la operación de los puertos durante las veinticuatro (24) horas todos los días del año; **(iii)** propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias y; **(iv)** efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias.

Sobre esa base, la Dirección considera que las fallas que se presentaron en el portal transaccional de **SPIA**, para el periodo comprendido entre el 13 y 19 de septiembre de 2022, se constituyeron en circunstancias que, siendo imputables a la sociedad portuaria, habrían afectado la prestación del servicio público portuario, en contravía de lo establecido en el artículo 1 de la Ley 1 de 1991, específicamente en lo relacionado con el funcionamiento del servicio público portuario, en condiciones de continuidad y eficiencia. Esto guarda correspondencia con lo reglado en el artículo 3 de la misma Ley 1 de 1991, del cual se desprenden los objetivos generales que fundamentan los planteamientos establecidos en la Resolución No. 850 de 2017, que a su vez se incorporaron en la Resolución No. 20223030005165 del 19 de abril de 2022 (**RCTO** de **SPIA**), a saber los de: **(i)** garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas al día, todos los días del año y; **(ii)** facilitar el libre acceso a las plataforma de agendamiento de citas de enturnamiento.

Todo lo anterior, se reitera, se fundamenta sobre la base del comportamiento que resultaría atribuible a **SPIA**, como quiera que no se habría dado cumplimiento a los postulados normativos resaltados, pues en el periodo comprendido entre el 13 y el 19 de septiembre de 2022 se habría presentado una afectación al servicio público portuario, por conducto de las fallas que presentó el portal transaccional de la sociedad portuaria.

**DÉCIMO CUARTO:** Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, a continuación, se describen las sanciones que procederían en caso de encontrarse que la **SPIA** incurrió en la vulneración de la normatividad referida en materia portuaria. Así las cosas, el artículo 41 de la Ley 1 de 1991 estableció lo siguiente:

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

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

*Podrá, igualmente prohibirse que un determinado usuario de los puertos, los use de nuevo o preste allí sus servicios hasta por el término de un año.*

*“Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**”*

*La intervención de un puerto, prevista en el numeral 28.9 del artículo 28 de esta Ley, podrá adoptarse también como sanción, cuando las sanciones descritas atrás, o la caducidad, no sean efectivas o perjudiquen injustificadamente a terceros.”*

**DÉCIMO QUINTO:** Que según el artículo 29 de la Constitución Política, se le hace saber a la **SPIA** que tiene derecho a conocer el expediente de la investigación, el cual, se encuentra a su disposición a través de una carpeta de OneDrive que se compartirá al correo electrónico de la vigilada.

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

### RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO: ABRIR INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA Y FORMULAR PLIEGO CARGOS** contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT. 835.000.149-8, por presuntamente haber infringido los artículos 1 y 3 de la Ley 1 de 1991, en concordancia con el artículo 1 y el numeral 4 del artículo 7 de la Resolución No. 850 de 2017 y la Resolución No. 20223030005165 del 19 de abril de 2022 (**RCTO de SPIA**), en particular, las disposiciones que contienen las obligaciones que a su cargo tiene la sociedad portuaria respecto de garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios las veinticuatro (24) horas del día todos los días del año y facilitar el libre acceso a las plataforma de agendamiento de citas de entumamiento, de conformidad con la totalidad de las consideraciones presentadas en la parte motiva del presente acto y los hechos acaecidos entre el 13 y el 19 de septiembre de 2022 en las instalaciones de esa sociedad portuaria.

**ARTÍCULO SEGUNDO: CONCEDER** a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT. 835.000.149-8, un término de quince (15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación del presente acto administrativo, para que si a bien lo considera presente los descargos y/o solicite o aporte las pruebas que pretenda hacer valer, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley 1 de 1991, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 47 del **CPACA**.

**PARÁGRAFO:** En virtud de los principios del debido proceso, derecho de defensa, economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción que orientan toda la actuación administrativa, contemplados en el artículo 3 del **CPACA**, los descargos pueden aportarlos por medio de los correos electrónicos: [juanvillanueva@supertransporte.gov.co](mailto:juanvillanueva@supertransporte.gov.co), [sebastianhernandez@supertransporte.gov.co](mailto:sebastianhernandez@supertransporte.gov.co) y [ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co](mailto:ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co), indicando esta resolución de inicio a la cual corresponde.

**ARTÍCULO TERCERO: TENER** como prueba, con el valor legal que les corresponda, todos los documentos que obran en el expediente de la presente investigación administrativa.

**PARÁGRAFO:** El expediente electrónico de la presente actuación administrativa podrá ser consultado por la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, para lo cual deberá solicitar el acceso al mismo a los correos electrónicos: [juanvillanueva@supertransporte.gov.co](mailto:juanvillanueva@supertransporte.gov.co), [sebastianhernandez@supertransporte.gov.co](mailto:sebastianhernandez@supertransporte.gov.co) y [ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co](mailto:ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co).

**ARTÍCULO CUARTO: NOTIFICAR** el contenido de la presente resolución al representante legal de la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT. 835.000.149-8, de acuerdo con lo establecido en los artículos 67 al 69 **CPACA**, informándole que contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno de conformidad con el artículo 47 del **CPACA**.

**ARTÍCULO QUINTO: PUBLICAR** en la página web de la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** el presente acto administrativo para que, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la notificación del presente acto a la investigada y la publicación acá ordenada, todo aquel que demuestre su calidad de tercero interesado en la presentación actuación, de acuerdo con los criterios y lineamientos establecidos en el artículo 38 del **CPACA**.

**ARTÍCULO SEXTO: COMUNICAR** a **ALMAVIVA GLOBAL CARGO S.A.**, **CLM CARGO**, **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S.**, **CONALTRA S.A.**, **COLTANQUES S.A.S.**, **INTERLACE AGENCIA DE ADUANAS S.A.S. NIVEL 2** y **AGENCIA DE ADUANAS PASAR LTDA NIVEL 1** para que, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"

comunicación del presente acto, decidan lo que en derecho corresponda de acuerdo con establecido en el artículo 38 del CPACA.

**ARTÍCULO SÉPTIMO: ORDENAR** a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT. 835.000.149-8 que, el día hábil siguiente a la notificación de esta resolución, publique de forma visible y de fácil acceso para la consulta de todo aquel que ingrese a su página web [Sociedad Puerto Industrial Aguadulce \(puertoaguadulce.com\)](http://puertoaguadulce.com) el presente acto administrativo.

**PARÁGRAFO:** La publicación de la que trata el presente artículo deberá mantenerse visible en la página web de la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.** hasta que, en la presente actuación, se expida y notifique a la investigada el acto administrativo que finalice el periodo probatorio y corra traslado para presentar los alegatos de conclusión.

**ARTÍCULO OCTAVO: COMUNICAR** la presente resolución a la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, la **DIRECCIÓN DE MPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES**, el **MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO**, el **MINISTERIO DE TRANSPORTE** y la **DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**, para que conozcan el contenido del presente acto y decidan lo de su competencia.

**NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C.

9200 DE 10/10/2022

El Director de Investigaciones de Puertos,

  
**FELIPE ALFONSO CÁRDENAS QUINTERO**

**NOTIFICAR A:**

**SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**

NIT No. 835.000.149-8.

Correo electrónico para notificación: [aguadulce@puertoaguadulce.com](mailto:aguadulce@puertoaguadulce.com)

Buenaventura – Valle del Cauca.

Representante legal principal o quien haga sus veces:

**Nota: La sociedad sí autorizó notificaciones personales a través del correo electrónico.**

**COMUNICAR A:**

**ALMAVIVA GLOBAL CARGO S.A.S.**

NIT No. 800.233.052 - 5

Correo electrónico: [notificaciones@almaviva.com.co](mailto:notificaciones@almaviva.com.co)

**AGENCIA CLM GRUPO LOGISTICO S.A.S. (CLM CARGO)**

NIT No. 900.145.595-8

Correo electrónico: [contabilidad@clmcargo.com](mailto:contabilidad@clmcargo.com)

**EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S.**

NIT No. 901.187.760-0

Correo electrónico: [eco@evergreen-shipping.com.co](mailto:eco@evergreen-shipping.com.co)

**CONALTRA S.A.**

NIT No. 830.092.461-7

Correo electrónico: [central@conaltra.com](mailto:central@conaltra.com) / [lozano.edwin@conaltra.com](mailto:lozano.edwin@conaltra.com)

**COLTANQUES S.A.S.**

NIT No. 860.040.576-1

Correo electrónico: [contador@coltanques.com.co](mailto:contador@coltanques.com.co) / [alexandra.arbelaez@coltanques.com.co](mailto:alexandra.arbelaez@coltanques.com.co)

**AGENCIA DE ADUANAS PASAR LTDA NIVEL 1**

NIT No. 860.061.308 - 4

Correo electrónico: [sandrabriceno@pasar.net](mailto:sandrabriceno@pasar.net)

**INTERLACE AGENCIA DE ADUANAS S.A.S. NIVEL 2**

NIT No. 901076655

Correo electrónico: [gerencia@grupointerlace.com](mailto:gerencia@grupointerlace.com)

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

NIT No. 830.125.996-9.

Correo electrónico: [buzonjudicial@ani.gov.co](mailto:buzonjudicial@ani.gov.co)

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos contra la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**"*

**DIRECCIÓN NACIONAL DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES**

NIT No. 800.197.268-4

Correo electrónico: [notificacionesjudicialesdian@dian.gov.co](mailto:notificacionesjudicialesdian@dian.gov.co)

**MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO**

NIT No. 830.115.297-6

Correo electrónico: [notificacionesjudiciales@mincit.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@mincit.gov.co)

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

NIT No. NIT 899.999.055-4

Correo electrónico: [notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co)

**DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA**

NIT No. 830.027.904-1

Correo electrónico No. 1: [notificacionesjudiciales@dimar.mil.co](mailto:notificacionesjudiciales@dimar.mil.co)

Correo electrónico No. 2: [jefcp01@dimar.mil.co](mailto:jefcp01@dimar.mil.co)

Proyectó: Sebastián Hernández Lozano y Juan Sebastián Villanueva Ortega

Revisó: Felipe Alfonso Cárdenas Quintero – Director de Investigaciones de Puertos.

Aprobó: Felipe Alfonso Cárdenas Quintero – Director de Investigaciones de Puertos.