

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 13111 **DE** 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS

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

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia estableció que, es finalidad social del Estado 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 el control y la vigilancia de dichos servicios.

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

*“**Artículo 1.** Principios Generales. En desarrollo del artículo 32 (actual artículo 334) de la Constitución Política, la Dirección General de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta ley.*

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

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

(...) Las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los operadores portuarios que desarrollen actividades en los puertos de servicio público, deben adelantarlas de acuerdo con reglas de aplicación general, que eviten privilegios y discriminaciones entre los usuarios de sus servicios; y abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma. Serán responsables civilmente por los perjuicios que ocasionen al apartarse de tales reglas o al incurrir en estas prácticas. (...)”

TERCERO: Que el artículo 27 de la Ley 1 de 1991 estableció como funciones de la otrora Superintendencia General de Puertos (en adelante, Superintendencia de Transporte), entre otras, las siguientes:

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

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”**

27.1. *Vigilar el cumplimiento de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las sociedades portuarias y los usuarios de los puertos.*

(...)

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

(...)

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

CUARTO: Que con fundamento a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 489 de 1998¹ y según lo previsto en el artículo 4 del Decreto 2409 del 2018, las funciones de inspección, control y vigilancia atribuidas al Presidente de la República, en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, le fueron delegadas a la Superintendencia de Transporte, en los siguientes términos:

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

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

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

(...)

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

QUINTO: Que el artículo 16 del Decreto No. 2409 del 2018 estableció las funciones de la Dirección de Investigaciones de Puertos. Para el caso en concreto, se resaltan las siguientes:

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

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

(...)

¹ Ley 489 del 29 de diciembre de 1998. “Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones”.

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”**

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”.

SEXTO: Que en el ejercicio de las facultades conferidas en el numeral 1 del artículo 16 del Decreto 2409 de 2018², la Dirección de Investigaciones de Puertos practicó algunas visitas administrativas con la finalidad de contar con elementos de juicio que le permitieran establecer la necesidad de expedir la presente orden administrativa. En ese sentido, la Dirección tendrá en cuenta la totalidad de los elementos de prueba que obran en el expediente, con el fin de realizar el análisis de los supuestos fácticos y jurídicos del caso concreto.

SÉPTIMO: Que a continuación se presentarán las consideraciones de rango constitucional, legal y reglamentario que fundamentan la obligación de las instalaciones portuarias de prestar los servicios portuarios de manera eficiente. En ese orden, es importante aclarar que si bien la Ley 1 de 1991 fue promulgada con anterioridad a la Constitución Política de Colombia de ese mismo año, los fundamentos de esta ley guardan una estrecha relación con la cláusula de intervención del Estado en la economía establecida en el artículo 334 de la mencionada Constitución³. En este sentido, los primeros tres incisos de este artículo indican lo siguiente:

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

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

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

De acuerdo con la citada norma constitucional, la intervención del Estado en la economía podrá darse en la prestación de servicios públicos y privados para conseguir fines como el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de

² Decreto 2409 de 24 de diciembre de 2018. “Artículo 16. Funciones de la Dirección de Investigaciones de Puertos. Son funciones de la Dirección de Investigaciones de Puertos, las siguientes: 1. Realizar visitas de inspección, interrogar, tomar declaraciones y, en general, decretar y practicar pruebas, con observancia de las formalidades previstas en la ley para los medios probatorios, con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones legales cuyo control le compete”

³ El artículo 1 de la Ley 1 de 1991 invoca al artículo 32 de la Constitución Política de 1886, el cual decía así: “Se garantizan la libertad de empresa y la iniciativa privada dentro de los límites del bien común, pero la dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes y en los servicios públicos y privados, para racionalizar y planificar la economía a fin de lograr el desarrollo integral. (...) Intervendrá también el Estado, por mandato de la ley, para dar pleno empleo a los recursos humanos y naturales, dentro de una política de ingresos y salarios, conforme a la cual el desarrollo económico tenga como objetivo principal la justicia social y el mejoramiento armónico e integrado de la comunidad, y de las clases proletarias en particular.”

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la *SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE*, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria *SPIA*"

oportunidades y los beneficios del desarrollo y el ambiente sano. Nótese que este artículo señala que la intervención del Estado debe orientarse hacia cuatro fines específicos – "el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano", sin embargo, no indica cómo ni de qué manera debe darse dicha intervención.

De otro lado, el artículo 365 de la Constitución Política de 1991 se refiere a los servicios públicos, y advierte que estos pueden ser prestados tanto por entidades estatales como por particulares, y que mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de estos servicios así:

"Artículo 365. *Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. (...)"

A partir de lo anterior, la Ley 1 de 1991 es un claro ejemplo de intervención del Estado en los servicios públicos y privados. En efecto, el inciso segundo del artículo 1 estipula que "La creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público." La ley se basa en un modelo de concesión, en virtud del cual el Estado le otorga a sociedades comerciales un derecho, limitado en el tiempo, a ocupar playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de puertos a cambio de una contraprestación⁴. Este modelo favorece la inversión privada y las relaciones comerciales típicas de los mercados, pero no por ello permite conductas abusivas o lesivas de la libre competencia. De hecho, es todo lo contrario; la prestación de los servicios portuarios es una actividad reglada que hace especial énfasis en temas de seguridad, libertad de acceso y eficiencia en la prestación de los servicios⁵.

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

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

4.2.2. La determinación del plazo de prórroga de las concesiones portuarias, en proporción a la cuantía y al plazo de las inversiones a efectuarse por la Sociedad Portuaria, lejos de

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

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

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

*desconocer la libertad económica y la libre competencia, es expresión de los límites y condicionamientos constitucionales que al ejercicio de los derechos económicos imponen la protección del interés general, la prevalencia del bien común y la promoción del bienestar general. **No puede aducirse el derecho a la libertad económica, la libertad de empresa y el derecho a la libre competencia económica, como si se tratase de barreras infranqueables capaces de impedir la eficaz protección del interés público mediante la adopción de medidas que dinamicen el desarrollo y promuevan el crecimiento económico, máxime cuando es deber de las autoridades hacer efectiva la prevalencia del interés público y la construcción de un orden justo.***

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

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

Una manifestación de la intervención del Estado “por mandato de la ley” son los reglamentos de condiciones técnicas de operación. En ese orden, el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 señala que las condiciones técnicas de operación de los puertos se refieren a varios temas, como lo son el almacenamiento y entrega de la carga, los servicios a las naves, reglas sobre turnos, atraques y zarpes, tiempo de uso de servicios y seguridad industrial, entre otros. Las resoluciones mediante las cuales se adoptan estas condiciones técnicas de operación deben tener como objetivo, entre otros, “3.2. Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año” y “3.3. Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias.”

En línea con lo anterior, desde la vigencia de la Ley 1 de 1991 se han promulgado tres resoluciones fijando las condiciones técnicas de operaciones de los puertos, a saber; la Resolución 153 de 1992, la Resolución 71 de 1997 y la Resolución 850 del 6 de abril de 2017. Esta última resolución contiene varias disposiciones específicas relacionadas con la prestación eficiente de los servicios portuarios, especialmente con miras a los transportadores o conductores de vehículos de carga, considerados usuarios. En particular, el artículo 7 de dicha resolución contiene algunos numerales que se refieren a la eficiencia y la continuidad en la prestación de los servicios, en desarrollo de los mandatos constitucionales y legales mencionados. Las porciones relevantes de dicho artículo indican lo siguiente:

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

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

4. Garantizar la continuidad y regularidad en la prestación de los servicios los veinticuatro (24) horas al día, todos los días del año, de acuerdo a la demanda de servicios.

(...)

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

(...)

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

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

(...)

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

Este resumen del marco jurídico de la prestación del servicio portuario muestra que la eficiencia como objetivo o propósito tiene un rol central en la actividad portuaria. Dicha eficiencia, sin embargo, no se predica exclusivamente de las operaciones que tienen lugar al interior de las instalaciones portuarias, sino que también se predica de lo que pasa por fuera de éstas. En particular, una instalación portuaria que presenta problemas en alguna de sus actividades puede impactar negativamente a sus clientes, trabajadores, operadores portuarios y a los demás actores con los que interviene en la medida en la que les causa demoras⁶. Dada la trascendencia que tiene la actividad portuaria, su eficiencia (o la ausencia de esta) es un asunto relevante para la Superintendencia de Transporte, pues implica una afectación a la prestación del servicio y redundante en beneficios o costos para otros los actores de las cadenas logísticas involucradas en el comercio nacional e internacional. Por lo tanto, este acto administrativo se basa en la importancia constitucional, legal y reglamentaria que tiene la eficiencia como objetivo o propósito en la prestación de servicios portuarios en Colombia.

OCTAVO: Que a continuación, se presentarán los supuestos fácticos evidenciados por la Dirección de investigaciones de Puertos, en lo relacionado con la prestación del servicio público portuario por parte de **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE** (en adelante **SPIA**).

En primer lugar, se realizará un recuento de los supuestos que enmarcan la actividad que desarrolla **SPIA**, dentro del marco de su contrato de concesión. Posteriormente, la Superintendencia presentará el recuento de las situaciones particulares que se han

⁶ En particular, tratándose de actores con los que las instalaciones portuarias no tienen contratos, las demoras son una externalidad negativa. Ver Coase, Ronald H. *The Problem of Social Cost*. 3 Journal of Law and Economics (1960). En el caso particular de los transportadores o conductores, la externalidad es que los problemas operacionales de las instalaciones portuarias llevan a que tenga que asumir demoras en ser atendidos mientras esperan en las vías públicas.

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

identificado en el curso de sus actividades. Finalmente, se presentará una relación de las medidas que deberá adoptar la sociedad portuaria, sobre las cuales se fundamenta la necesidad de impartir la presente orden administrativa.

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

El 28 de diciembre de 2007 se suscribió el contrato de concesión portuaria No. 010 del 28 de diciembre de 2007, entre el **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO)**⁷ y **SPIA**. Dicho contrato le otorga a sociedad portuaria una concesión para construir y operar un puerto multipropósito de servicio público a cambio de una contraprestación en la bahía de Buenaventura. Lo anterior, se encuentra descrito en la cláusula primera del contrato, en la cual se define su objeto.

Teniendo en cuenta las prerrogativas definidas en el contrato, **SPIA** tiene la obligación de cumplir todas las obligaciones legales y contractuales asociadas a su actividad, como lo son desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes; mantener en buen estado de operación y mantenimiento las zonas de uso público y la infraestructura portuaria; suministrar a la Supertransporte y 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; efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias; mantener vigente y actualizado el Reglamento de condiciones técnicas de operación portuaria y darle cumplimiento al mismo, entre otras.

- Condiciones previstas en el reglamento de condiciones técnicas de operación

El reglamento de condiciones técnicas de operación es un documento por medio del cual se establecen las reglas técnicas mínimas de operación de la instalación portuaria, las cuales deberán aplicarse en el marco de las actividades que esta adelante y por sus usuarios, con el fin de garantizar que la operación se desarrolle en estricto cumplimiento de la normatividad portuaria y, en especial, que se garantice la debida prestación del servicio, en términos de eficiencia, calidad, continuidad y seguridad. 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 y reglamentados en las Resoluciones Nrs. 71 del 11 de febrero de 1997 y 850 del 6 de abril de 2017 expedidas por la Supertransporte y el Ministerio de Transporte, respectivamente.

En ese sentido, mediante la Resolución No. 1528 del 13 de octubre de 2016, la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)**, en ejercicio de las facultades previstas en el numeral 9 del artículo 11 del Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y la Resolución No. 528 del 10 de marzo de 2015, aprobó el reglamento de condiciones técnicas de operación portuaria de **SPIA** (en adelante RCTO). Sobre el particular y para efectos del presente acto administrativo, deben destacarse algunos lineamientos que se definieron en ese reglamento, relacionados con la debida prestación del servicio público portuario.

Inicialmente se dispuso que el reglamento tenía como objetivo, entre otros asuntos:

"(...)

3. *Garantizar la operación del terminal durante las 24 horas, todos los días del año.*

⁷ Dicho contrato fue suscrito por el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, en el marco de la facultad prevista en los artículos 5.2 y 38 de la Ley 1 de 1991.

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**"*

4. Propiciar la eficiencia en las operaciones y en el uso de las instalaciones portuarias en el terminal". (Negrilla fuera de texto)

A su turno, en el reglamento se definieron las funciones principales que desarrollaría la instalación, como administrador y beneficiaria de la concesión. Puntualmente, vale la pena traer a colación las siguientes:

"Artículo 2. Principales funciones del TERMINAL

Las siguientes son las principales funciones del TERMINAL:

(...)

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

(...)

h. Prestar un servicio público eficiente y seguro.

(...)

k. Invertir en el mejoramiento de la infraestructura portuaria con el propósito de dar facilidades a los usuarios y mejorar la eficiencia del terminal". (Negrilla fuera de texto)

Los objetivos previstos en el reglamento y las funciones que tiene a su cargo la instalación, por supuesto, están determinados para asegurar que la prestación del servicio público portuario se realice en las condiciones apropiadas. En ese sentido, entre los asuntos que de allí se destaca, se encuentran los lineamientos determinados para asegurar el ejercicio de la actividad portuaria en términos técnicos, idóneos y apropiados. También se incluyen medidas que garanticen el ejercicio eficiente de las operaciones, en conexión con los procesos y procedimientos que se establezcan para adelantar la operación en términos de seguridad. De aquí, que se resalte el postulado legal que prevé que el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, según las condiciones ya descritas, es un asunto de interés público, de relevancia constitucional y que debe salvaguardarse sobre la base de dichos postulados.

8.1. Hechos identificados que sustentan la necesidad de impartir unas medidas administrativas.

En el marco de las operaciones que se adelantan en la instalación portuaria administrada por **SPIA**, se ha determinado un conjunto de usuarios que acceden, de acuerdo con el caso, a los servicios que allí se ofertan. Sobre este asunto, debe mencionarse que según el reglamento de condiciones técnicas de operación de **SPIA**, se consideran usuarios de esta *"los armadores, agentes marítimos, propietarios de la carga, sociedades de intermediación aduanera, autoridades de policía, transportadores, operadores portuarios, operadores turísticos, contratistas y en general todas las personas que utilizan las instalaciones portuarias o reciben servicios del terminal"*. (Cursiva fuera de texto) En particular, en el caso materia de examen, se resalta la calidad de usuarios de la terminal portuaria otorgada a los transportadores, en línea con lo dispuesto por la normatividad portuaria y, en concreto, por el reglamento de condiciones técnicas de operación de **SPIA**.

Sobre la base de lo anterior, esta Superintendencia ha tenido conocimiento de algunos inconvenientes que se estarían presentando en la terminal portuaria que actualmente se encuentran afectando tanto el ingreso de los transportadores a la indicada terminal portuaria como el desarrollo eficiente de las operaciones que éstos realizan a diario en **SPIA**. En ese sentido, debe destacarse que el ingreso terrestre a la terminal portuaria se encuentra ubicado sobre una vía de 20.7 kilómetros aproximadamente, que inician desde

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

el kilómetro 16 de la vía Buenaventura – Buga (conocido como “El gallinero”) y se prolonga hasta el punto de ingreso en el que se ubican las básculas de ingreso y salida de la instalación portuaria. Puntualmente, esta Dirección ha identificado tres (3) factores que si bien no pueden ser los únicos, estarían generando problemáticas para un acceso eficiente de los transportadores a la indicada terminal portuaria, los cuales procederá a describir esta Dirección a continuación.

8.1.1. Situaciones relacionadas con el agendamiento y/o ausencia de citas.

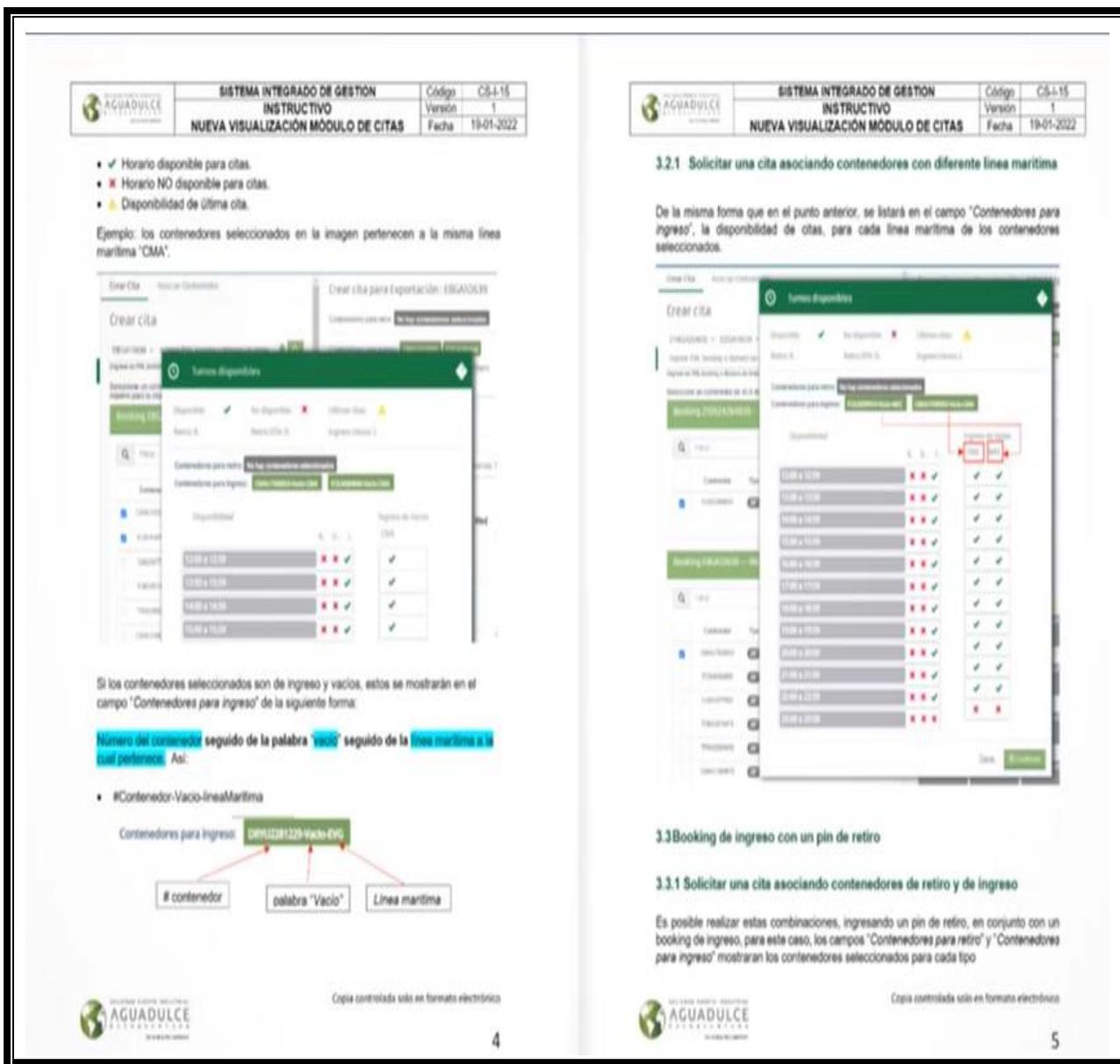
En primer lugar, se han identificado posibles intermitencias y/o insuficiencia de citas en el aplicativo para el agendamiento de estas, el cual es utilizado por las diferentes empresas de transporte para que los transportadores puedan ingresar a **SPIA** en aras de realizar las operaciones respectivas. En este punto, la Dirección realizó visita de inspección a la terminal portuaria administrada por **SPIA** el 20 de noviembre de 2024. En esta visita, se verificó el tipo de sistema utilizado por la indicada sociedad portuaria a disposición de las empresas de transporte para agendar las citas respectivas. En ese orden, se identificó de la siguiente manera:

Imagen No 1.



RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*



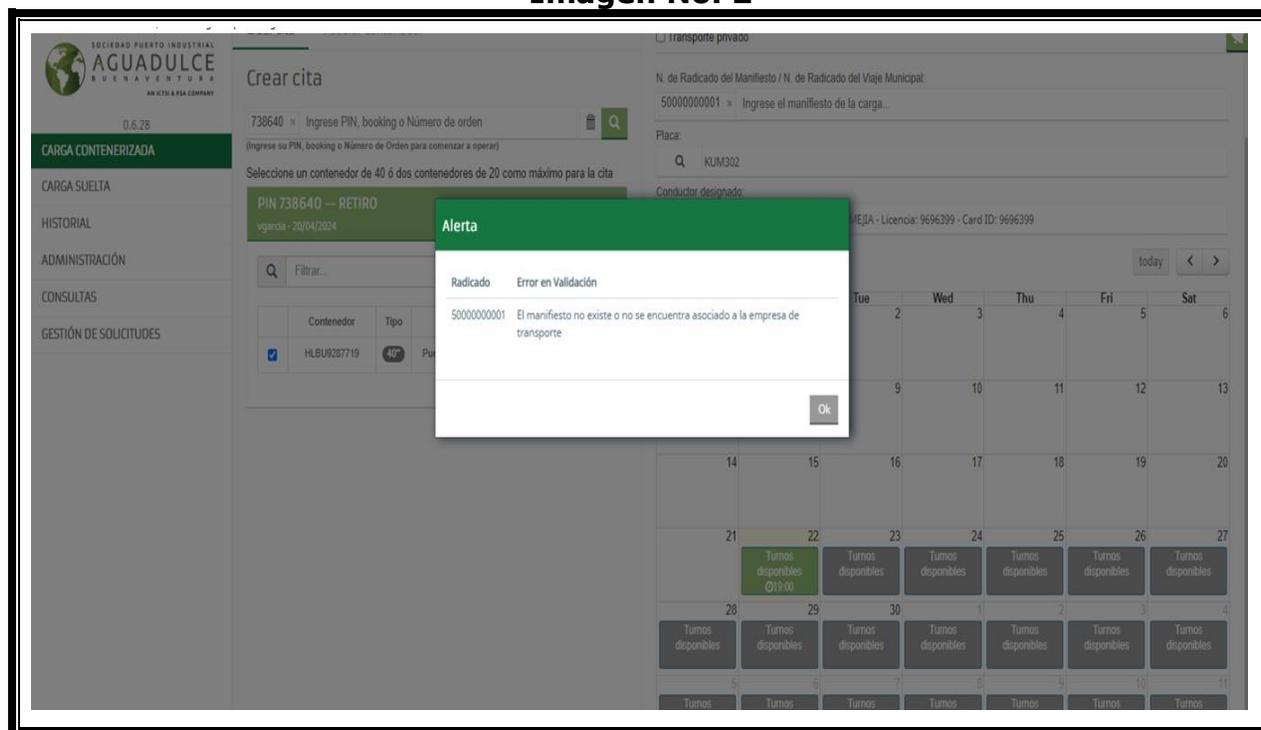
Fuente: Imagen tomada de reunión en visita de inspección del 20 de noviembre de 2024.

Sobre el particular, si bien las funcionarias de **SPIA** que atendieron la visita destacaron los beneficios de haberse implementado el sistema de "doble ciclo" el cual consiste en la posibilidad de que al momento de ingresar a la terminal con un contenedor lleno se descargue y pueda cargar otro contenedor en forma posterior, aspecto que es destacable por esta Dirección, no se descartan posibles intermitencias en el sistema, así como una posible insuficiencia en la demanda de citas. Lo anterior es así en virtud de las diferentes quejas e inconformidades que se han manifestado por los agentes transportadores con relación. Particularmente y a título de ejemplo, se tiene el Radicado bajo el No. 20245340940222 del 22 de abril de 2024, a través del cual, la sociedad **NEXOS GROUP**, señala que **"la página RNDC está caída y no está registrando códigos de autorización para toma de citas, solicitamos de su amable colaboración para que esta novedad no afecte nuestros clientes y nos permita dar cumplimiento a nuestra promesa de servicio"**. Para mayor claridad de la Dirección, se reproduce la imagen aportada a la queja:

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

Imagen No. 2



Fuente: Radicado No. 20245340940222 del 22 de abril de 2024

De cara a lo anterior, debe tenerse en cuenta que si bien la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, indicó mediante correo electrónico del 22 de abril de 2024 que *“al momento de revisión la unidad ya registra con cita”*, esta autoridad no puede dejar de lado las fallas que aparente se han presentado en múltiples ocasiones según las manifestaciones que han elevado ante esta autoridad los agentes transportadores. En ese sentido, para garantizar un adecuado acceso y atención a los usuarios transportadores, resulta necesario impartir una serie de ordenes administrativas encaminadas a realizar un seguimiento adecuado a las diferentes problemáticas denunciadas ante esta autoridad. En particular y sobre las situaciones analizadas en este acápite, la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE.**, deberá remitir un informe mensual a esta Dirección hasta nueva orden, en el cual se reporten a diario, las caídas del sistema a través del cual se agendan las citas por parte de las empresas transportadoras, entre otros aspectos señalados en la parte resolutive del presente acto administrativo. Este informe deberá contener la fecha y hora del evento, las posibles causas del mismo, las actividades realizadas por **SPIA** para conjurar el mismo así como la fecha y hora de reanudación normal del aplicativo.

Bajo la misma línea, **SPIA** y las empresas de Transporte deberán implementar unos canales de comunicación exclusivos para atender las situaciones manifestadas por los transportadores, (correo electrónico y abonado celular), los cuales deberán funcionar las 24 horas sin interrupción. Sumado a ello, deberán contar en todo momento (24 horas), con personal exclusivo para atender en forma exclusiva las situaciones expuestas por los transportadores relacionados con problemáticas para el agendamiento de citas y/o demoras en el acceso del Puerto. Lo anterior, atendiendo los parámetros expuestos en la parte resolutive del presente acto administrativo. Cabe resaltar, que la información reportada a través de los canales de comunicación indicados, deberá ser registrada y almacenada en los archivos de **SPIA** y las empresas de transporte, por lo menos durante un (1) año, con el fin de estar a disposición de esta autoridad cuando así lo considere pertinente. De otro

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

lado, la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE.**, deberá realizar mesas de diálogo y concertación con los diferentes representantes de los transportadores por lo menos dos (2) veces al año. Lo anterior, con el fin de que se expongan las diferentes situaciones que puedan generar una amenaza o posible afectación a la prestación del servicio público portuario, según los términos expuestos en la parte resolutive del presente acto administrativo.

8.1.2. Situaciones relacionadas con el incumplimiento de las citas asignadas.

Otro punto que evidentemente estaría afectando un adecuado acceso a la terminal portuaria y que en efecto, fue verificado por esta autoridad, guarda relación con la permanencia de algunos vehículos que se dirigen a **SPIA** por fuera de la hora o cita agendada. Lo anterior fue corroborado por esta autoridad en la visita de inspección realizada el 20 de noviembre de 2024. En particular y a título de ejemplo, se encontró al vehículo de placas **STZ 443**, estacionado a las 5 y 17 pm sin que aún fuera la hora de su cita, tal y como se evidencia a continuación:

Imagen No 3.



RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*



Fuente: Fotografías tomadas en visita del 20 de noviembre de 2024

Si bien comprende esta autoridad que en ocasiones puedan llegarse a presentarse situaciones que generen congestión al momento de ingresar a la terminal portuaria y que en virtud a ello, algunos conductores no puedan llegar puntual a la cita agendada, no es causa para que se desatiendan aquellos parámetros impuestos por el puerto para un ingreso adecuado a la terminal, ya que esto podría generar un fator adicional que afecte la prestación del servicio público de acceso al puerto. Tal y como se evidenció con la imagen, se encontraron varios vehículos estacionados afuera de la puerta de acceso y sin que aún se cumpliera con la hora de su cita, de hecho, se comprobó que la mayoría de dichos vehículos ni siquiera se encontraban dentro de una hora anterior a su cita. Es por ello, que esta autoridad resalta la participación que tiene el gremio transportador en la cadena logística portuaria, ya que en conjunto con las empresas de transporte, son los encargados de ejecutar los planes de logística para trasladar los productos de un lugar a otro, por ello, se destaca la importancia de sus comportamientos para lograr un adecuado y eficiente servicio por parte de los puertos en Colombia. En ese sentido, se requiere de una participación y sobre todo comunicación armónica entre las empresas de transporte y los transportadores, en aras de que se eviten este tipo de malas prácticas, así como para lograr una comunicación más directa con información veraz y oportuna.

Con fundamento en lo anterior, esta autoridad le ordenará de un lado, a la sociedad **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, para que delegue, contrate o disponga del personal suficiente para que realice identificación y seguimiento a los vehículos que lleguen a la sociedad portuaria por un rango superior a hora y media de la cita agendada. Así mismo, deberá reportar a esta Dirección un informe trimestral que contenga: placa de los citados vehículos, identificación y nombre del conductor, empresa a la cual pertenecen, fecha y hora de cita solicitada y cita asignada.

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**"*

8.1.3. Hechos relacionados con la vía de acceso Terrestre.

Otro aspecto que ha generado una considerable controversia entre los transportadores guarda relación con el estado y la congestión en la vía de acceso terrestre a **SPIA**. En este punto, resulta imperativo realizar una consideración previa sobre el antecedente histórico de la indicada vía. En primer lugar, resulta necesario destacar que en virtud de lo previsto en la cláusula cuarta del contrato de concesión No. 010 de 2007 suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, se estipuló lo siguiente:

*"CLÁUSULA CUARTA – DESCRIPCIÓN DE LOS ACCESOS A LA ZONA DE USO PÚBLICO. Las facilidades portuarias y zona de uso público entregada en concesión a través de este contrato, tiene los siguientes accesos: **4.1 Acceso Marítimo:** El Canal de Acceso y áreas de aproximación al proyecto portuario del Puerto de Aguadulce son las mismas definidas por la autoridad marítima para el Terminal Marítimo de Buenaventura, la cual para tal fin, están publicadas por la DIMAR en la carta de navegación COL-153 del Puerto de Buenaventura. **4.2 Acceso Terrestre:** La vía de acceso al Puerto de Aguadulce, está proyectada para construir por la carretera que conduce a Bahía Málaga, su desvío a la Base Naval y a la Península de Aguadulce. Esta vía de acceso tendrá una longitud de 21.3 Kilómetros (...). **CLÁUSULA QUINTA. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, MODALIDADES DE OPERACIÓN, VOLÚMENES Y CLASE DE CARGA A LA QUE SE DESTINARÁ:** El proyecto que desarrollará **EL CONCESIONARIO** a través de este contrato, se describe así. (...) En los terrenos adyacentes de propiedad de la Sociedad Portuaria se realizará la construcción de la infraestructura básica de apoyo a las operaciones portuarias, en esta se incluyen las vías internas, servicios, oficinas, pavimentación de patios, bodegas, silos, tanques, tuberías, oficinas, talleres, y la construcción de un tramo nuevo de vía para acceso al Terminal de aproximadamente 14 kilómetros.*

En orden a lo anterior, se tiene claro que para acceder a la sociedad puerto industrial aguadulce, fue necesario construir una vía de acceso de 21 kilómetros aproximadamente, comprendida entre el sector denominado "El Gallinero" (km 25 vía Cali-Buenaventura) hasta el puerto administrado por **SPIA**. De otro lado, se debe tener en cuenta que los primeros 7 kilómetros de vía pertenecían a la red vial de la gobernación del Valle del Cauca y sobre los 15 Kilómetros restantes se habría generado el compromiso de ser entregados al INVIAS a través del Convenio Interadministrativo No. 067 del 3 de agosto de 2011, en concordancia con lo dispuesto en el Convenio 1218 de 2011, sin embargo, a la fecha la vía no ha sido recibida por parte del INVIAS. De otro lado, cabe destacar que los recursos de la vía fueron invertidos por el concesionario **SPIA**, en virtud de lo estipulado en la clausula cuarta (4) del otro sí No. 3 al contrato de concesión portuaria No. 1010 de 2007 el cual estableció que *"El plan de inversiones que desarrollará **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.**, en la zona de uso público y en la vía de acceso al puerto, en **DÓLARES CORRIENTES** equivale a **TRESCIENTOS VEINTIDOS MILLONES DIECINUEVE MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y NUEVE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD 322.019.889)**.*

Sumado a lo anterior, a través del Convenio No. 1218 de 2011 suscrito entre **INVIAS** y **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.**, se fijó con el objeto de *"**AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INVIAS Y LA SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A., PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA VIA DE ACCESO A LA ZONA DE USO PÚBLICO Y ZONAS ANEXAS DEL PUERTO DE AGUADULCE EN EL DISTRITO PORTUARIO DE BUENAVENTURA, en la forma prevista en el presente convenio**".* En ese orden, se estableció el siguiente alcance para la indicada construcción:

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**"**

"**ALCANCE:** A) Construcción de una vía de aproximadamente 14 Km 900 metros, ubicada a partir del Km 7.6 de la vía terciaria del Departamento del Valle del Cauca que va desde el empalme de la vía Nacional Buga- Buenaventura, en el sector "El Gallinero hasta el cruce Bahía Málaga, hasta la zona de uso público y zonas anexas entregadas en concesión a la Sociedad Puerto Industrial de Agua Dulce, de acuerdo con las Especificaciones Generales para Construcción de Carreteras del Instituto Nacional de Vías de 1996, adoptadas mediante Resolución 8068 del 19 de diciembre de 1996 y actualizadas según Resolución 3288 del 15 de agosto de 2007, incluyendo la gestión predial, social y ambiental que se requiera. **CLAUSULA SEGUNDA: PLAZO:** El plazo total del presente convenio será hasta el 31 de diciembre de 2013 contado a partir de la firma del Acta de Iniciación de este convenio suscrita por el Secretario General Técnico del INVIAS, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución. (...) **CLÁUSULA CUARTA. OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD.** Además de las derivadas de la esencia y naturaleza del presente convenio y de la ley, **LA SOCIEDAD** se obliga a: **1)** Realizar por su cuenta y riesgo, la construcción de una vía de aproximadamente 14 Km 900 metros, ubicada a partir del Km 7.6 de la vía terciaria del Departamento del Valle del Cauca, que va desde el empalme de la vía Nacional Buga – Buenaventura, en el sector EL Gallinero hasta el cruce Bahía Málaga, hasta la zona de uso público y zonas anexas entregadas en concesión a la Sociedad Puerto Industrial de Agua Dulce, de acuerdo con las Especificaciones Generales para Construcción de Carreteras del Instituto Nacional de Vías de 1996, adoptadas mediante Resolución 8068 del 19 de diciembre de 1996 y actualizadas según Resolución 3228 del 15 de agosto de 2007, incluyendo la gestión predial, social, ambiental que se requiera (...) **12)** Una vez cumplido el objeto del presente convenio, **EL INSTITUTO** asumirá la administración y control de las obras realizadas (...) **25)** Entregar la vía al **INSTITUTO**, mediante Acta de Recibo y Entrega definitivo (...)"

De cara a todo lo anterior, esta Dirección resalta la importancia de las vías de acceso a los diferentes puertos ubicados en Buenaventura, que en cierta medida pueden llegar a afectar el bienestar de la población, el tránsito y transporte de mercancías y personas, el desarrollo del comercio en la región y todas las actividades relacionadas con la cadena logística portuaria y de comercio exterior. Sobre el particular, es importante reiterar el contenido de lo previsto en el numeral 5 del artículo 4 de la Ley 1682 de 2013⁸, en el cual se señaló que la infraestructura de transporte está integrada, entre otros aspectos, "*por Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras*".

Descendiendo al caso en particular, para esta autoridad resulta necesario que la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A**, realice todas las gestiones a su cargo para la entrega de la vía de acceso terrestre descrita en el Convenio No. 1218 de 2011. Esto por cuanto según lo dispuesto en Ley 105 de 1993, se definió que la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, es aquella que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país y está constituida entre otros, por las carreteras que unen o comuniquen especialmente con los puertos marítimos de comercio internacional de propiedad de la Nación.

⁸ Congreso de la República. Ley 1682. Noviembre 22. "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias".

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

Conclusiones de la Dirección.

Hasta ahora, a lo largo del presente administrativo se han expuesto serias situaciones que corroborarían las dificultades que se están presentado para el agendamiento de citas, demoras en el ingreso a la instalación portuaria administrada por la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.**, así como problemas en la vía terrestre de acceso a la indicada terminal portuaria. Puntualmente, en lo concerniente al agendamiento de citas por parte de las empresas de transporte, se han presentado inconformidades por parte de los transportadores relacionadas con la ausencia y/o demoras en estos agendamientos, situación que podría llegar a afectar la debida prestación del servicio público portuario. De otro lado, existen serios indicios de que la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.**, probablemente no ha culminado las obligaciones a su cargo relacionadas con la entrega de la vía de acceso terrestre al **INVIAS**, la cual fue construida en el marco del Convenio No. 1218 de 2011. Sobre este asunto, no se puede dejar de lado que la actividad portuaria que adelantan las sociedades que han sido concesionadas por el Estado comprende tanto las operaciones relacionadas con la planificación, desarrollo y control de los servicios que se prestan como terminal marítimo, como las actividades que se desarrollen en otras fases del conjunto operativo adelantado por la instalación. En este caso, la Superintendencia puntualmente se refiere a que **SPIA**, en consideración de las actividades que desarrolla y de los usuarios que intervienen en ellas, debe garantizar el cumplimiento de la Ley 1 de 1991, las resoluciones sobre el reglamento de condiciones técnicas de operación, los actos particulares que los implementan y las demás normas aplicables y asegurarse que el servicio que presta, en cualquiera de sus procesos, fases y niveles, se efectúe en las condiciones logísticas y operativas adecuadas, garantizando la eficiencia, calidad, seguridad y continuidad de la prestación del servicio.

De lo anotado, se evidenció que el proceso de ingreso terrestre fijado por la terminal tendría múltiples aspectos que distan de condiciones sobre las cuales se advierta una adecuada y debida prestación del servicio público. Sobre este aspecto, llama la atención de esta Dirección que las problemáticas alegadas sugieren que las medidas adoptadas para cumplir la normatividad pertinente serían insuficientes. Lo anterior, por cuanto no pareciera que se tratara de hechos aislados, menores o eventuales que signifiquen una excepción de lo que normalmente ocurre en el curso de la actividad, según los hechos relatados en este acto. Todo lo contrario, las situaciones y evidencias aquí expuestas, revelarían que el proceso operativo de ingreso no se adecuaría a los parámetros con los que se garantizaría la prestación del servicio. Por lo anterior, esta Dirección ordenará la adopción de las medidas inmediatas para que se garantice la debida prestación del servicio público portuario que se presentan a continuación.

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

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: ORDENAR a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT. 835.000.149-8, **GARANTIZAR UN ACCESO EFICIENTE Y ADECUADO** a sus instalaciones, según los postulados previstos en la Constitución Política, la Ley 1 de 1991 y demás normas aplicables. Para el cumplimiento de lo aquí ordenado, la sociedad portuaria deberá cumplir con las siguientes actuaciones:

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

- 1. Rendir un informe mensual** a esta Dirección en forma indefinida y hasta nueva orden, en el cual se reporten a diario, las intermitencias del sistema a través del cual se agendan las citas por parte de las empresas transportadoras. Este informe deberá contener la fecha y hora del evento, las posibles causas del mismo, las actividades realizadas por **SPIA** para conjurar el mismo así como la fecha y hora de reanudación normal del aplicativo.
 - 2. Implementar** unos canales de comunicación exclusivos para atender y registrar en forma inmediata las situaciones manifestadas por los transportadores, (correo electrónico y abonado celular), los cuales deberán funcionar y ser atendidos las 24 horas sin interrupción. Los reportes realizados por los transportadores deberán ser registrados por el puerto en una base de datos específicas en las cuales se señale: Fecha del reporte, conductor que reporta la información, empresa de transporte a la cual pertenece, placa de vehículo y situación presentada.
 - 3. Contar con personal** exclusivo para atender en forma inmediata las situaciones expuestas por los transportadores relacionados con problemáticas para el agendamiento de citas y/o demoras en el acceso del Puerto.
- Parágrafo.** La información reportada a través de los canales de comunicación indicados, deberá ser registrada y almacenada en los archivos de **SPIA**, por lo menos durante un (1) año, con el fin de estar a disposición de esta autoridad cuando así lo considere pertinente.
- 4. Delegar, contratar o Disponer,** de personal suficiente para que realice identificación y seguimiento a los vehículos que lleguen a la sociedad portuaria por un rango superior a hora y media de la cita agendada. Así mismo, deberá **reportar a esta Dirección** un informe trimestral que contenga: placa de los citados vehículos, identificación y nombre del conductor, empresa a la cual pertenecen, fecha y hora de cita solicitada, cita asignada, fecha y hora de llegada a la terminal.
 - 5. Realizar** todas las gestiones a su cargo para la entrega de la vía de acceso terrestre descrita en el Convenio No. 1218 de 2011 al INVIAS.
 - 6. Socializar** con las empresas de transporte y con los usuarios transportadores, las medidas que se adoptarán para el cumplimiento de cada uno de los puntos contenidos en la presente orden administrativa.
 - 7. Publicar** al día hábil siguiente a la comunicación de esta resolución en un lugar visible a los usuarios de la terminal así como en la página web de la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.**, la presente orden administrativa.

ARTÍCULO SEGUNDO: ORDENAR, a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT. 835.000.149-8, presentar las evidencias que acrediten lo ordenado en un término de veinte (20) días hábiles contados a partir de la comunicación del presente acto administrativo mediante informe que dé cuenta de las acciones y estrategias desplegadas por la administración, que permitan demostrar y garantizar de manera efectiva el cumplimiento de lo ordenado, con el objeto de que mejore la planeación y organización logística, sin que se generen retrasos o demoras en el ingreso de los vehículos por el acceso terrestre a la terminal. Dicho informe deberá ser presentado por el Representante Legal de la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, o a quien este Delege.

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

Parágrafo. La anterior información deberá allegarse a través de la página oficial de la Entidad para la recepción de comunicaciones, esta es, www.supertransporte.gov.co, opción: **Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias (PQRSD) – Radicación de Documentos**. Esta información deberá remitirse sin restricciones de edición, ni bloqueos de contraseña.

ARTÍCULO TERCERO: ORDENAR a todas las empresas de transporte usuarias de la terminal portuaria administrada por la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A., Implementar** unos canales de comunicación exclusivos para atender y registrar las situaciones manifestadas por los transportadores, (correo electrónico y abonado celular). Los reportes realizados por los transportadores deberán ser registrados por las empresas transportadoras usuarias del puerto en una base de datos específicas en las cuales se señale: Fecha del reporte, conductor que reporta la información, empresa de transporte a la cual pertenece, placa de vehículo y situación presentada.

Parágrafo. La información reportada a través de los canales de comunicación indicados, deberá ser registrada y almacenada en los archivos de las empresas de transporte, por lo menos durante un (1) año, con el fin de estar a disposición de esta autoridad cuando así lo considere pertinente.

ARTÍCULO CUARTO: ORDENAR a todas las empresas de transporte usuarias de la terminal portuaria administrada por la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A., realizar** capacitaciones de sensibilización a los conductores para evitar malas prácticas relacionadas con el incumplimiento en el horario de citas asignadas.

ARTÍCULO QUINTO: ORDENAR a todos los conductores usuarios de la terminal portuaria a reportar tanto a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.,** como a las empresas de transporte, las situaciones relacionadas con inconvenientes para el agendamiento de citas, acceso a la terminal portuaria y/o estado de la vía de acceso terrestre, mediante los canales de comunicación ordenados en el presente acto administrativo y que sean informados en los términos expuestos en el presente acto administrativo.

Parágrafo. La orden impartida en el presente artículo comenzará a regir a partir de la divulgación y publicación de los citados canales de comunicación por parte de la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A.**

ARTÍCULO SEXTO: ADVERTIR que el incumplimiento de las órdenes impartidas en el presente acto administrativo dará lugar a la imposición de multas hasta de quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 de la Ley 1437 de 2011, sin perjuicio de las demás sanciones a las cuales haya lugar y/o a las investigaciones que puedan derivarse de la posible infracción a las normas portuarias.

ARTÍCULO SÉPTIMO: COMUNICAR el contenido de la presente resolución a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.,** identificada con NIT. 835000149-8, de conformidad con las reglas establecidas en la Ley 1437 del 2011.

RESOLUCIÓN No 13111 DE 09/12/2024

*“Por la cual se imparten unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE**, identificada con NIT. 835000149-8, y otros usuarios de la terminal portuaria **SPIA**”*

ARTÍCULO OCTAVO: PUBLICAR en la página web de la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** el presente acto administrativo el día siguiente hábil después de comunicar el mismo a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**

ARTÍCULO NOVENO: ADVERTIR que contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado digitalmente por MOLINA
VENCE CIRO ALVARO
Fecha: 2024.12.05 09:11:49 -05'00'

Ciro Álvaro Molina Vence
Director de Investigaciones de Puertos

COMUNICAR A:

- **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**
NIT. 835.000.149-8
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: aguadulce@puertoaguadulce.com
Dirección comercial: ZFPE SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. KM. 21 700.

Proyectó: Jonatan Rivera Vanegas – Abogado DIP 

SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.S certifica que ha realizado por encargo de **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** identificado(a) con **NIT 800170433-6** el servicio de envío de la notificación electrónica, a través de su sistema de registro de ciclo de comunicación Remitente - Destinatario. Acreditado por el organismo nacional de acreditación (ONAC) con el código 16-ECD-004.

Según lo consignado en los registros de SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.S el mensaje de datos presenta la siguiente información:

Resumen del mensaje

Id mensaje:	35166
Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Cuenta Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Destinatario:	aguadulce@puertoaguadulce.com - aguadulce@puertoaguadulce.com
Asunto:	Comunicación Resolución 20245330131115 de 09-12-2024.
Fecha envío:	2024-12-09 10:45
Documentos Adjuntos:	Si
Estado actual:	Lectura del mensaje

Trazabilidad de notificación electrónica

Evento	Fecha Evento	Detalle
Estampa de tiempo al envío de la notificación	Fecha: 2024/12/09 Hora: 10:46:25	Tiempo de firmado: Dec 9 15:46:25 2024 GMT Política: 1.3.6.1.4.1.31304.1.1.2.9.
<p>El mensaje de datos se tendrá por expedido cuando ingrese en un sistema de información que no esté bajo control del iniciador o de la persona que envió el mensaje de datos en nombre de éste - Artículo 23 Ley 527 de 1999.</p>		
Acuse de recibo	Fecha: 2024/12/09 Hora: 10:46:30	Dec 9 10:46:30 cl-t205-282cl postfix/smtplib[25393]: 5A9AB124878E: to=<aguadulce@puertoaguadulce.com> , relay=mx1.hc4861-92.iphmx.com[207.54.87.92]:25, delay=5.6, delays=0.17/0.02/0.85/4.6, dsn=2.0.0, status=sent (250 ok: Message 10059640 accepted)
<p>Con la recepción del presente mensaje de datos en la bandeja de entrada del receptor, se entiende que el destinatario ha sido notificado para todos los efectos legales de acuerdo con las normas aplicables vigentes, especialmente el Artículo 24 de la Ley 527 de 1999 y sus normas reglamentarias.</p>		
Lectura del mensaje	Fecha: 2024/12/09 Hora: 11:14:03	Dirección IP: 186.116.13.143 Agente de usuario: Mozilla/5.0 (Windows NT 10.0; Win64; x64) AppleWebKit/537.36 (KHTML, like Gecko) Chrome/131.0.0.0 Safari/537.36

De acuerdo con los artículos 20 y 21 de la Ley 527 de 1999 se presumirá que el destinatario ha recibido el mensaje, cuando el emisor del mismo recepcione el acuse de recibo que puede ser automatizado, en ese orden de ideas, el presente documento constituye acuse de recibo automatizado y constituye prueba de entrega del mensaje de correo electrónico así como sus archivos adjuntos en la fecha y hora indicadas anteriormente.

Importante: En el aparte Acuse de Recibo, en los casos en que aparece la frase "Queued mail for delivery" se debe a las características del servidor de correo electrónico Microsoft Exchange, en estos casos, si el mensaje no pudo ser entregado dicho servidor enviará una segunda respuesta indicando que no fue exitosa la entrega del mensaje, si no hay una segunda respuesta del servidor de correo electrónico, quiere decir que tu mensaje fue entregado satisfactoriamente por lo que este documento pasa a constituir acuse de recibo

Contenido del Mensaje

Cuerpo del mensaje:

ESTA ES UNA COMUNICACION AUTOMATICA POR FAVOR NO RESPONDA MENSAJE

Respetado (a) Señor (a)

SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la resolución No. 13111 de 09/12/2024 por lo cual le adjunto copia de la misma.

En cumplimiento del artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se realiza la comunicación de acto administrativo del asunto.

Atentamente,

RICHARD ALEXANDER RODRIGUEZ RICO
Coordinador Grupo De Notificaciones

Adjuntos

Nombre	Suma de Verificación (SHA-256)
RUES_SOCIEDAD_PUERTO INDUSTRIAL_AGUADULCE_S.A_.pdf	3102130269030a14035e068e727617aad3df254f75078f03292e6000285d356a
13111.pdf	a004dcd353c8f92759a2f15219bb957b47a965336cfba1b0a19403e4d6b0b51e

 Descargas

Archivo: 13111.pdf **desde:** 186.116.13.143 **el día:** 2024-12-09 11:14:07

De conformidad con el artículo 9 de la Ley 527 de 1999, la presente notificación electrónica como los documentos adjuntos a esta, son documentos íntegros, ya que es posible determinar que los mismos no han sido modificados ni alterados desde el momento en que fue enviado el mensaje de datos por parte del emisor del mensaje, por lo tanto dichos documentos tienen plena validez jurídica y probatoria.

www.4-72.com.co