

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 1510 DE 20-02-2026

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

LA DIRECTORA (E) DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS

En ejercicio de las facultades Constitucionales y legales, en especial, las que confieren; la Ley 1 de 1991, 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, 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 el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia establece que le corresponde al Presidente de la República, como suprema autoridad administrativa, ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos¹.

TERCERO: Que, a su turno, el artículo 1 de la Ley 1 de 1991², 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

¹ Constitución Política de Colombia, artículo 189: "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. (...)"

² Congreso de Colombia. Ley 1 de 1991. "Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones"

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

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 (...)"

CUARTO: Que el artículo 6 de la Ley 1 de 1991, establece el régimen jurídico aplicable a las sociedades portuarias en materia de concesiones para la ocupación y uso de bienes de uso público marítimo, en los siguientes términos:

*"ARTÍCULO 6º. **Concesionarios.** Sólo las sociedades portuarias podrán ser titulares de concesiones portuarias.*

Todas las sociedades portuarias, oficiales, particulares o mixtas, requieren de una concesión para ocupar y usar en sus actividades las playas y las zonas de bajamar y zonas accesorias de aquéllas o éstas."

QUINTO: Que según lo previsto en el artículo 40 del Decreto 101 del 2000³, 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**) así:

"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".*

SEXTO: Que, en línea con lo anterior, el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 establece los sujetos que son objeto de inspección, vigilancia y control de esta Superintendencia, para el ejercicio de la delegación, las siguientes personas naturales o jurídicas:

"1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.

2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.

³ Decreto 101 de 2000. "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones". Febrero 2.

"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"

3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.

4. Los operadores portuarios.

5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.

6. Las demás que determinen las normas legales."

SÉPTIMO: Que de conformidad con lo previsto en el numeral 5.1 del artículo 5 de la Ley 1 de 1991, se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos y terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Que, en tal sentido, la infraestructura utilizada para atender motonaves para cargue y descargue de mercancías, localizada dentro de las zonas de uso público otorgadas para la explotación temporal y exclusiva por medio de los instrumentos contemplados en la ley 1 de 1991 y el decreto 1079 de 2015, constituye actividad portuaria sometida al régimen concesional y al control de esta Superintendencia.

OCTAVO: Que, en concordancia con lo anterior, los artículos 4 y 5 del Decreto 2409 del 2018⁴, disponen que la **SUPERTRANSPORTE** tiene por objeto lo siguiente:

"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

⁴ Ministerio de Transporte. Decreto 2409 de 2018. Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones. Diciembre 24.

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

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. (...)"

En desarrollo de lo previsto en los artículos 4 y 5 del Decreto 2409 de 2018, la Superintendencia de Transporte ejerce, por delegación del Presidente de la República, funciones de vigilancia, inspección y control sobre la infraestructura y los servicios de transporte, encaminadas a garantizar su prestación permanente, eficiente y segura.

Esta atribución no se agota en la reacción frente a infracciones ya consumadas, sino que comprende la facultad de adoptar medidas administrativas de carácter preventivo, idóneas y proporcionales, cuando el uso de bienes de uso público por parte de un sujeto no facultado —como ocurre con la piña de amarre ubicada por fuera del polígono concesional— pueda derivar en afectaciones al orden jurídico portuario o a la seguridad de las operaciones, de manera que la autoridad anticipe y evite la consolidación de situaciones contrarias al régimen concesional mientras define de fondo la controversia.

NOVENO: Que las funciones de la Dirección de Investigaciones de Puertos, se establecieron a través de lo previsto en el artículo 16 del Decreto 2409 del 2018. Particularmente, se resaltan las que se citan a continuación:

"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 decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

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.

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".

DÉCIMO: Que, en el marco de la actuación administrativa iniciada con ocasión de la queja radicada bajo el No. 20255340873752 del 13 de agosto de 2025, y en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 16 del Decreto 2409 de 2018, esta Dirección ha recibido piezas procesales que obran en el expediente administrativo, entre ellos las actas de visita técnica, la información geoespacial remitida por la Agencia Nacional de Infraestructura y la concurrencia técnica de la Dirección General Marítima – DIMAR, con el propósito de establecer la situación fáctica relacionada con la ubicación y uso de la infraestructura identificada como "Piña No. 3".

En virtud de lo anterior, y con fundamento en los elementos dentro del presente procedimiento, corresponde a esta Autoridad determinar la procedencia de una medida provisional administrativa, orientada a prevenir la continuidad de la situación objeto de investigación, en lo que respecta al uso de infraestructura portuaria presuntamente localizada por fuera del área concesionada en el marco del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2011 suscrito por la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

DÉCIMO PRIMERO: Que, en desarrollo de la cláusula de intervención del Estado en la economía prevista en el artículo 334 de la Constitución Política⁵, corresponde a las autoridades ejercer control y vigilancia sobre la explotación y uso de bienes de uso público, así como sobre las actividades económicas que se desarrollan en el marco de títulos habilitantes otorgados por el Estado.

En materia portuaria, dicha intervención se concreta a través del régimen de concesiones previsto en la Ley 1 de 1991 (Estatuto de Puertos Marítimos). El artículo 6 de dicha ley establece que las sociedades portuarias requieren concesión para ocupar y usar playas, zonas de bajamar y zonas accesorias, y

⁵ Constitución Política de Colombia, artículo 334, modificado por el Acto Legislativo 03 de 2011.

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

que tal ocupación debe realizarse dentro de los límites físicos y jurídicos definidos en el respectivo título concesional.

DÉCIMO SEGUNDO: En el caso concreto, y en ejercicio de las competencias de inspección, vigilancia y control previamente descritas, corresponde a esta Autoridad contextualizar los elementos fácticos y técnicos que obran en el expediente, a fin de establecer el marco dentro del cual debe valorarse la procedencia de una eventual medida provisional administrativa.

Conforme al Contrato de Concesión No. 002 del 15 de abril de 2011, suscrito con ⁶⁾□⁷ y modificado mediante el Otrosí No. 001 del 21 de enero de 2013⁸, se delimitó el polígono concesional otorgado a la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., instrumento mediante el cual se habilitó la ocupación y uso de bienes de uso público marítimo dentro de las coordenadas expresamente definidas en dicho título.

Dentro del expediente obran, además, ⁹⁾□ emitidos por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, la Dirección General Marítima – DIMAR y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, relacionados con la delimitación de los polígonos concesionales, la ubicación geoespacial de la infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3", su eventual superposición con el área concesionada a la SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE S.A., y las implicaciones que dicha localización puede tener desde el punto de vista concesional, marítimo y ambiental.

En particular, la Agencia Nacional de Infraestructura informó que, a partir de la superposición cartográfica entre los polígonos concesionales vigentes y la ubicación real de la infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3", se identificó que una porción aproximada de 43,75 m² se localizaría por fuera del polígono concesionado a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** y dentro del área concesionada a la SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE S.A., análisis que contó con soporte técnico del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) y de la Dirección General Marítima – DIMAR, en el marco de sus competencias sobre delimitación marítima y bienes de uso público.

⁶ Ruta de acceso: carpeta "PUERTO BAHIA", subcarpeta "1. ACTUACIÓN PRELIMINAR", "Actuaciones PyP", "ANEXO_RespuestaRequerimientoEntidadesPublicas", "RESPUESTAS", "ANI_ANEXO_120254091063812_00004", archivo "1. Contrato_no_002_15_abril_2011_pto_bahia.pdf".

⁸ Ruta de acceso: carpeta "PUERTO BAHIA", subcarpeta "1. ACTUACIÓN PRELIMINAR", "Actuaciones PyP", "ANEXO_RespuestaRequerimientoEntidadesPublicas", "RESPUESTAS", "ANI_ANEXO_120254091063812_00004", archivo "Otrosi_no_1_puerto_bahia.pdf".

⁹ Ruta de acceso: "PUERTO BAHIA" > "1. ACTUACION PRELIMINAR" > "Actuaciones PyP" > "ANEXO_RespuestaRequerimientoEntidadesPublicas".

"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"

Punto	Magna Colombia Bogotá		Origen Nacional - CTM12		Geográficas	
	Este (m)	Norte (m)	Este (m)	Norte (m)	Latitud	Longitud
1	840558,4 36	1630156, 72	4722680, 62	2696262,0 69	10°17'27,1 24" N	75°31'58,4 79" W
2	840564,1 32	1630148, 44	4722686, 38	2696253,7 75	10°17'26,8 56" N	75°31'58,2 87" W
3	840555,8 44	1630142, 78	4722678, 07	2696248,1 42	10°17'26,6 70" N	75°31'58.5 59" W
4	840550,1 64	1630151, 01	4722672, 42	2696256,3 84	10°17'26,9 37" N	75°31'58.7 47" W

Fuente: Levantamiento topográfico "Piña 3"¹⁰

La infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3" continúa siendo utilizada para operaciones portuarias. Esta circunstancia, sin implicar un pronunciamiento anticipado sobre la eventual existencia de infracción administrativa o responsabilidad, configura un supuesto fáctico que exige análisis a la luz del régimen concesional aplicable, del principio de delimitación objetiva del título habilitante y del uso exclusivo del dominio público marítimo en los términos definidos por los respectivos contratos de concesión.

DÉCIMO TERCERO: Ahora bien, la concesión portuaria constituye un título habilitante de carácter temporal, reglado y delimitado, mediante el cual el Estado autoriza a una sociedad portuaria para ocupar y usar bienes de uso público marítimo dentro de un polígono previamente definido y bajo condiciones expresamente establecidas en el respectivo contrato y en los actos administrativos que lo sustentan¹¹.

En relación con la naturaleza jurídica de la concesión portuaria, la Corte Constitucional, en Sentencia C-068 de 2009, señaló que este instrumento constituye un mecanismo mediante el cual el Estado autoriza de manera temporal y exclusiva la ocupación de bienes de uso público, sin que ello implique transferencia de dominio ni apropiación particular del bien involucrado.

"La concesión portuaria permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias (...) bienes que continúan siendo de uso público y, por lo mismo, no son susceptibles de apropiación particular."¹²

¹⁰

https://supertransporte.sharepoint.com/:b/s/RepositoriodeexpedientesdeDireccindelInvestigacionesdePuertos/IQBHt5jXkmsSYN-hj_zTdiaAdMkhrTkmGJWa5vO5_b2NL4?e=RafblU

¹¹ Congreso de la República de Colombia, Ley 1 de 1991, artículo 6, "Concesionarios".

¹² Corte Constitucional, Sentencia C-068 de 2009, M.P. Rodrigo Escobar Gil.

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

Asimismo, precisó que el concesionario actúa por su cuenta y riesgo, bajo la inspección y vigilancia permanente del Estado, y dentro de las condiciones y límites definidos en el acto que otorga la concesión.

A partir de lo anterior, el polígono concesional no constituye un elemento meramente descriptivo, sino el límite jurídico objetivo del derecho otorgado. La extensión espacial allí consignada determina el alcance del uso autorizado del bien de uso público y delimita el ámbito dentro del cual el concesionario puede desarrollar legítimamente sus actividades, excluyendo cualquier ocupación o utilización de áreas no comprendidas de manera expresa dentro del título habilitante.

En ese sentido, el régimen concesional portuario se estructura sobre el principio de delimitación objetiva, en virtud del cual la ocupación del dominio público solo es válida en la medida en que se encuentre amparada por un acto administrativo claro, vigente y específico respecto del área autorizada. La eventual superación de dicho límite espacial podría configurar una situación jurídicamente relevante, en tanto implicaría el uso de bienes de uso público sin habilitación inequívoca o la posible afectación del ámbito exclusivo concedido a otro titular.

Desde esta perspectiva, cuando los elementos técnicos allegados al expediente evidencian una divergencia entre la ubicación material de una infraestructura y los límites definidos en el título concesional, surge la necesidad de examinar dicha circunstancia a la luz del régimen legal aplicable, particularmente en lo que respecta a la preservación del dominio público marítimo y al respeto de la delimitación espacial de las concesiones otorgadas.

La presente consideración no comporta una determinación anticipada sobre la existencia de infracción administrativa, sino el reconocimiento de que la delimitación espacial constituye un elemento esencial del título habilitante, cuya observancia resulta determinante para la validez del uso del bien público involucrado.

DÉCIMO CUARTO: Aunado a lo antedicho, en el régimen jurídico portuario colombiano, la infraestructura puesta en servicio dentro de una instalación portuaria no solo debe encontrarse amparada por el respectivo título concesional, sino también sujeta a las condiciones técnicas de operación previamente aprobadas por las autoridades competentes, de conformidad con lo

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

previsto en los artículos 3¹³ y 27.3¹⁴ de la Ley 1 de 1991, el artículo 21¹⁵ del Decreto 838 de 1992 y el artículo 22¹⁶ de la Resolución 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, que exigen la aprobación y observancia del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación como presupuesto para la prestación de servicios portuarios.

En efecto, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO), adoptado en desarrollo de la Resolución No. 850 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, constituye el instrumento mediante el cual se establecen los parámetros técnicos, operativos y de seguridad bajo los cuales se desarrollan las maniobras, servicios y utilización de infraestructura dentro de la zona de uso público concesionada.

La aprobación de dicho reglamento exige la concurrencia de conceptos favorables emitidos por la autoridad ambiental competente, para el caso la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA–, la Dirección General Marítima –DIMAR y la Superintendencia de Transporte, así como la expedición del acto administrativo correspondiente por parte de la entidad concedente, lo que evidencia que la evaluación de seguridad y operación de la infraestructura portuaria se realiza de manera integral y coordinada entre autoridades, sobre la base del polígono concesionado y de las condiciones técnicas allí autorizadas.

¹³ Congreso de la República de Colombia, Ley 1 de 1991:

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

Tales resoluciones deben tener como objetivo:

3.1. Facilitar, la vigilancia sobre las operaciones de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos.

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

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

3.4. Efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias.

Salvo cuando esta Ley disponga lo contrario no se requerirán permisos previos de la Superintendencia General de Puertos para realizar actividades portuarias; pero la Superintendencia podrá exigir garantías de que tales actividades se adelantarán de acuerdo con la ley, los reglamentos y las condiciones técnicas de operación."

¹⁴ ARTÍCULO 27. *Funciones de la Superintendencia General de Puertos.* El Superintendente General de Puertos ejercerá las siguientes funciones:

"(...)

27.3. Expedir por medio de resolución, las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos.

(...)"

¹⁵ Presidencia de la República de Colombia, Decreto 838 de 1992, "Por el cual se reglamenta la Ley 1ª de 1991"

: "Artículo 21. Otorgamiento formal de la concesión. La concesión portuaria, se otorgará formalmente, mediante resolución motivada, con indicación de los límites, las características físicas y las condiciones especiales de operación del puerto que se autoriza a la sociedad anunciada por el peticionario o por el solicitante que hubiera salido favorecido en el ofrecimiento oficioso de la concesión. Se preferirá, en igualdad de condiciones, al peticionario que hubiere sido titular de una autorización o concesión otorgada antes de la expedición de la Ley 1ª de 1991 o de una concesión, posteriormente a la misma siempre que hubiere cumplido las condiciones de la respectiva autorización o concesión y las instalaciones construidas estuvieren en buen estado.

(...)"

¹⁶ Ministerio de Transporte, Resolución No. 850 de 2017, "Por la cual se adopta el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de las instalaciones portuarias":

"ARTÍCULO 22. EXIGENCIAS Y PLAZOS PARA LA APROBACIÓN DEL REGLAMENTO. Ninguna instalación portuaria podrá operar o prestar servicios sin que cuente con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, debidamente aprobado por la entidad competente."

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

Desde esta perspectiva, la coherencia entre el título concesional, el polígono de zona de uso público y la infraestructura efectivamente puesta en servicio constituye un elemento esencial para garantizar que las maniobras y operaciones portuarias se desarrollen dentro del marco técnico previamente validado por las autoridades competentes.

En consecuencia, cuando los elementos técnicos allegados al expediente evidencian una presunta divergencia entre la ubicación material de una infraestructura y los límites espaciales definidos en el título concesional, surge una circunstancia jurídicamente relevante en relación con el alcance del RCTO aprobado, en la medida en que la eventual localización parcial por fuera del polígono podría implicar que dicha porción no haya sido objeto de evaluación específica dentro del esquema de control concurrente que soporta las condiciones técnicas de operación.

Esta consideración no implica afirmar la existencia de una operación insegura ni prejuzgar sobre la configuración de infracción administrativa, sino reconocer que la delimitación espacial constituye un presupuesto técnico y jurídico sobre el cual se estructuran los conceptos favorables de las autoridades y, por tanto, un elemento que debe mantenerse claro e inequívoco para la adecuada prestación del servicio público portuario.

DÉCIMO QUINTO: En el marco de las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas a la Superintendencia de Transporte, esta Entidad no solo se encuentra habilitada para intervenir frente a infracciones administrativas ya consumadas, sino también para adoptar actuaciones orientadas a prevenir riesgos que puedan afectar la adecuada prestación del servicio público de transporte y el uso regular de la infraestructura portuaria.

De conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política, los servicios públicos están sometidos a la regulación, control y vigilancia del Estado, quien debe asegurar su prestación eficiente y continua. En desarrollo de dicho mandato, el Decreto 2409 de 2018 atribuye a la Superintendencia de Transporte la función de ejercer inspección, vigilancia y control sobre los concesionarios y operadores portuarios, así como sobre la infraestructura vinculada a la prestación del servicio portuario.

En ese contexto, la función de control no se limita a la reacción frente a un daño materializado, sino que comprende la posibilidad de adoptar medidas cuando existan circunstancias que, razonablemente valoradas, puedan generar riesgos para la seguridad de las operaciones portuarias, la continuidad del servicio o la adecuada utilización de bienes de uso público vinculados al sistema portuario. Así, situaciones que evidencien divergencias técnicas sobre la ubicación, delimitación o condiciones de uso de una infraestructura pueden tener incidencia en la seguridad de las maniobras, en la coordinación operativa entre terminales

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

colindantes o en la planificación de operaciones de mayor escala, aspectos que se encuentran bajo la órbita de vigilancia de esta Superintendencia.

En consecuencia, la actuación preventiva de esta autoridad administrativa se justifica en la necesidad de preservar la regularidad, seguridad y eficiencia del sistema de transporte, evitando que escenarios de incertidumbre jurídica o técnica puedan derivar en afectaciones a la prestación del servicio público.

DÉCIMO SEXTO: De la procedencia, alcance y contenido de la medida provisional administrativa.

16.1. De la necesidad, proporcionalidad y conexidad de la medida provisional administrativa.

En el marco del presente procedimiento administrativo, y a partir de los elementos técnicos incorporados al expediente, esta Dirección advierte que la situación objeto de análisis involucra no solo la delimitación espacial del título concesional otorgado a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, sino también la incidencia que la configuración actual de la infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3" pueda tener en el esquema de maniobras aprobado para la operación portuaria en zonas colindantes, particularmente respecto de la instalación concesionada a la SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE S.A.

El artículo 209 de la Constitución Política dispone que la función administrativa se desarrolla con fundamento en los principios de eficacia, economía y responsabilidad¹⁷, entre otros, principios que se encuentran igualmente recogidos en el artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. En virtud del principio de eficacia, las actuaciones de la administración deben orientarse a garantizar la efectividad del derecho material que se pretende proteger, evitando que el transcurso del procedimiento torne inócua la decisión final o permita la prolongación de situaciones que puedan afectar el interés general.

En el ámbito de la inspección, vigilancia y control del sector transporte, la Superintendencia de Transporte se encuentra habilitada para adoptar medidas administrativas de carácter preventivo, incluso de manera autónoma o accesoria al procedimiento sancionatorio, cuando resulte necesario conjurar o mitigar riesgos que puedan comprometer la adecuada prestación del servicio público

¹⁷ Constitución Política de Colombia, artículo 209:

"ARTÍCULO 209. La función administrativa esta al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus ordenes, tendra un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley."

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

portuario o la seguridad de las operaciones asociadas al mismo. Dichas medidas no tienen naturaleza sancionatoria ni suponen un juicio anticipado de responsabilidad, sino que se orientan a preservar bienes jurídicos de interés general mientras se adelanta el análisis integral del asunto sometido a conocimiento de la autoridad.

Al respecto, la jurisprudencia contencioso-administrativa ha reconocido que las autoridades pueden intervenir de manera inmediata mediante la adopción de medidas preventivas orientadas a la protección del ordenamiento jurídico y del interés general, aun cuando no se haya agotado el procedimiento sancionatorio correspondiente, precisando que ello no comporta la imposición de una sanción ni un prejuzgamiento sobre la responsabilidad del investigado:

"(...) existen eventos en que las autoridades deben intervenir en asuntos de manera inmediata, por ejemplo, adoptando medidas preventivas orientadas a proteger el ordenamiento jurídico (...) especialmente para lograr el mantenimiento del orden público bien sea en sus componentes de seguridad (...)"¹⁸

En el ámbito portuario, el estudio de maniobrabilidad, definido por la Dirección General Marítima – DIMAR - como el documento que contiene la definición, descripción y justificación técnica de seguridad de las maniobras de aproximación, fondeo, atraque, amarre, desamarre y zarpe de buques en una instalación portuaria, constituye un requisito esencial para autorizar y limitar las condiciones de operación de dicha instalación. Este estudio permite determinar parámetros tales como distancias de seguridad, radios de giro, zonas de aproximación, puntos de amarre, límites operacionales y requerimientos de elementos de apoyo, considerando el comportamiento de las naves frente a variables oceanográficas y meteorológicas como corrientes, vientos y oleaje. Conforme a la Resolución No. 850 del 2017, expedida por el Ministerio de Transporte, el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada terminal debe recoger y desarrollar esas condiciones técnicas de operación y ninguna instalación portuaria puede operar sin contar con dicho reglamento debidamente aprobado por la entidad concedente. Tales instrumentos técnicos se estructuran sobre la base de una configuración física determinada, previamente delimitada dentro del polígono concesional autorizado, por lo cual la delimitación geográfica y jurídica del área objeto de concesión se erige en un elemento estructural del análisis técnico que respalda la seguridad operativa y la debida prestación del servicio portuario en los términos de la Ley 1ª de 1991.

Ahora bien, en relación con las maniobras y las características de la infraestructura portuaria previstas en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, se precisa lo siguiente:

"(...)"

¹⁸ Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección A, Auto de 2017, Exp. 1-1201701935.

"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"

CAPÍTULO III.

PROTOCOLOS Y PROCEDIMIENTOS.

ARTÍCULO 17. PROTOCOLOS Y PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON LA OPERACIÓN PORTUARIA. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada terminal portuaria, como mínimo deberá contener un protocolo para cada uno de los siguientes aspectos relacionados con la operación y los servicios que se prestan en la terminal portuaria:

1. Protocolos ajustados a las normas nacionales, entre ellas las expedidas por la autoridad marítima colombiana, e internacionales relacionados con la seguridad de las naves, uso de instalaciones, muelles, depósitos y manipulación de carga de acuerdo a convenios internacionales ratificados por Colombia.
2. Protocolo de maniobras de atraque y zarpe de naves, así como las prelación, teniendo en cuenta las características propias de la infraestructura portuaria, especialización en el manejo de la carga y condiciones especiales relacionadas con el recibo y entrega de mercancías. Dicho reglamento debe incluir la distancia mínima entre las naves, el número de cabos y el tipo de amarres en los puestos de atraque.
3. Protocolos relacionados con las condiciones de seguridad en: operaciones en la línea de amarre de la terminal, control del tránsito en el canal de navegación, maniobra de reviro y marcha atrás, amarre y atraque, apertura de bodegas, disponibilidad del buque para inicio y fin de operaciones, maniobras de zarpe y de emergencia (ancla, incendio, mal tiempo, terrorismo, entre otras), asistencia de remolcadores y práctico.
12. Protocolos de inspección de la instalación física portuaria como son: bitas de amarre, defensas de muelles, tablestaca, desagües, piscinas de decantación, vías de rodaje, bodegas, silos, zonas de pasajeros, y todo el conjunto de obras e instalaciones dentro del recinto portuario.
24. Protocolo de maniobras de emergencia.
31. Protocolos para atender emergencias y contingencias.

CAPÍTULO IV.

INFRAESTRUCTURA Y ACCESO.

ARTÍCULO 18. El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de cada terminal portuaria, como mínimo deberá contener una descripción detallada de los siguientes aspectos relacionados con el puerto:

1. Accesos marítimos y/o fluviales con vocación marítima.
2. Descripción de la zona de uso público entregada en concesión, zonas de maniobras, de atraque y desatraque, programas de mantenimiento e información de batimetrías según el contrato de concesión portuaria.
3. Canales de acceso, ayudas a la navegación, peligros en la navegación del área de maniobra, y la información respecto al ancho, largo, diámetro de giro, profundidad

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

máxima, mínima y promedio, del canal privado de acceso y su dársena de maniobras, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.

4. Accesos a áreas de fondeo y maniobras.

5. Accesos vehiculares, férreos y peatonales los cuales deben contar con la señalización adecuada.

6. Descripción de las características físicas de los muelles disponibles en la terminal portuaria, indicando su número, bitas de amarre, dimensiones, profundidad y especialidad de carga atendida, clase de muelle, tipo de material de su estructura, longitud, ancho y resistencia de loza, profundidad al costado del muelle, piñas y boyas de amarre, las cuales estarán referidas en coordenadas geográficas WGS-84.

7. Descripción de las características físicas de los patios y de las bodegas existentes, tipo de carga atendida, capacidad y ubicación dentro de la terminal.

(...)"

En ese sentido, cuando se constata que una infraestructura asociada a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** presenta, siquiera presuntamente, una localización parcial dentro de la zona de uso público marítimo concesionada a la **SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE S.A.**, se configura para las autoridades competentes la necesidad de verificar la correspondencia de esa configuración geoespacial con lo previsto en el estudio de maniobrabilidad y en el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación que soportan las maniobras y operaciones autorizadas para las respectivas concesiones, de conformidad con la normativa técnica expedida por la Dirección General Marítima y el Ministerio de Transporte. La ausencia de dicha verificación genera una incertidumbre técnica significativa respecto de la alineación entre la realidad física actual de la infraestructura y los parámetros bajo los cuales fueron evaluadas y aprobadas las maniobras portuarias y las condiciones de operación, situación que resulta incompatible con los principios de seguridad y eficiencia que rigen la actividad portuaria.

Ahora bien, tal incertidumbre no implica afirmar la existencia de un riesgo cierto, inminente o materializado; sin embargo, en el ámbito de la seguridad en la portuaria, la prevención se estructura precisamente sobre la anticipación de escenarios que puedan comprometer la seguridad en las maniobras que están contempladas como parte de la atención de la instalación portuaria tanto a la motonave como a la carga, especialmente en contextos donde interactúan instalaciones colindantes y donde la pérdida de control o la afectación en una maniobra puede generar consecuencias operativas de mayor alcance. En consecuencia, la función preventiva inherente a las competencias de inspección, vigilancia y control habilita a esta Superintendencia para adoptar medidas orientadas a asegurar que la infraestructura puesta en servicio opere bajo parámetros técnicos plenamente verificados y avalados, evitando que subsistan dudas razonables sobre su incidencia en la seguridad operativa mientras se define de fondo la situación jurídica debatida.

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

Por otro lado, desde la perspectiva de la proporcionalidad, la medida provisional proyectada resulta idónea en cuanto permite asegurar la coherencia entre la configuración física actual de la infraestructura y los estudios técnicos que respaldan su operación; necesaria, en la medida en que no se advierte otro mecanismo menos restrictivo que permita despejar la incertidumbre técnica identificada con igual grado de eficacia; y proporcional en sentido estricto, dado que se circunscribe exclusivamente a la infraestructura objeto de análisis, tiene carácter temporal, y no comporta una declaración anticipada de responsabilidad administrativa de la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, sino un instrumento procesal dirigido a preservar la seguridad operativa y la coherencia técnica del esquema de maniobras aprobado para ambas concesiones mientras se surte el análisis integral del procedimiento en curso.

En atención a lo expuesto, y con el propósito de garantizar que la infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3" opere bajo parámetros técnicos plenamente verificados en relación con las maniobras portuarias desarrolladas tanto por la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** como por la **SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE S.A.**, es importante contextualizar que los *Estudios de Maniobrabilidad* (en adelante, EM) constituyen en Colombia un requisito técnico-legal indispensable, liderado por la Dirección General Marítima (DIMAR), conforme a lo dispuesto en el Capítulo 2 del Título 10 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 4: "Actividades Marítimas")¹⁹, en lo relativo a la Seguridad Marítima en la Interfaz Buque-Instalación Portuaria.

Estos estudios tienen como finalidad garantizar la seguridad integral de las operaciones portuarias mediante la evaluación técnica de las limitaciones propias de los buques, las condiciones ambientales y las características de la infraestructura portuaria. A través de este análisis se optimizan las maniobras de atraque y zarpe, previniendo o mitigando la ocurrencia de accidentes que puedan afectar la vida humana, el medio ambiente y la infraestructura portuaria. En consecuencia, los EM constituyen una herramienta esencial de gestión del riesgo marítimo y de protección de bienes jurídicos superiores.

¹⁹ Parte 2 Seguridad Marítima. TÍTULO 10 SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA INTERFAZ BUQUE – INSTALACIÓN PORTUARIA. CAPITULO 2 PROCEDIMIENTO Y REQUISITOS PARA LA ELABORACIÓN, TRÁMITE Y APROBACIÓN DE ESTUDIOS DE MANIOBRABILIDAD (EM) E INFORMES DE OPERACIÓN NÁUTICA (ION). SECCIÓN 1 GENERALIDADES. ARTÍCULO 4.2.10.2.1.1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer la información, alcance, condiciones y especificaciones técnicas mínimas requeridas para la elaboración y trámite de Estudios de Maniobrabilidad (EM) e Informes de Operación Náutica (ION) para Concesiones Marítimas, Concesiones Portuarias y Autorización de Ayudas a la Navegación. Con el fin de resguardar la seguridad de las maniobras de las naves y artefactos navales en los puertos, Instalaciones Portuarias, Marinas y Astilleros mediante la aprobación de un documento técnico, de ahora en adelante Estudio de Maniobrabilidad.

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

En lo referente a la maniobra de atraque (llegada), los EM facilitan una operatividad segura al determinar las condiciones técnicas bajo las cuales debe realizarse la aproximación y el amarre. La infraestructura portuaria —incluidas las defensas y estructuras de amarre— está diseñada principalmente para absorber la energía cinética del buque durante el contacto con el muelle, analizar los parámetros de aproximación, proteger la integridad estructural de la instalación y proporcionar un soporte estable para el amarre seguro, incluso bajo condiciones de marea variable o cargas significativas. Tales variables son definidas y validadas técnicamente en los EM, con el fin de garantizar la seguridad y eficiencia de la maniobra.

De igual manera, la maniobra de zarpe (salida) debe describirse detalladamente en los EM exigidos por la autoridad marítima, dado que comprende el análisis integral de la seguridad en la salida del puerto. Esto incluye la evaluación de factores ambientales —como viento, corrientes y condiciones hidrográficas—, el uso y número de remolcadores requeridos, así como las características técnicas y operativas del buque, asegurando que el desatraque y la navegación inicial se realicen sin comprometer la seguridad marítima.

En este sentido, el alcance de los EM resulta esencial para la aprobación de operaciones en concesiones portuarias, pues permite verificar si el diseño del puerto, previamente aprobado por las autoridades competentes, posibilita la ejecución de maniobras sin generar riesgos inadmisibles para las naves, la infraestructura o el entorno. Entre los aspectos que garantizan se destacan:

- Seguridad Portuaria: Determinación de la viabilidad técnica para el atraque, desatraque, zarpe y tránsito de naves, restringiendo maniobras en áreas que no cumplan condiciones seguras.
- Validación Técnica: Análisis de movimientos, radios de giro y comportamiento de los buques, especialmente en aguas someras o frente a nuevas instalaciones portuarias.
- Cumplimiento Normativo: Verificación de que las operaciones náuticas se ajusten a la normativa nacional expedida por DIMAR y a los estándares internacionales aplicables.
- Optimización de Operaciones: Evaluación de sistemas de propulsión, tiempos de respuesta y escenarios críticos, facilitando la toma de decisiones bajo criterios de seguridad operacional.

Por consiguiente, los EM son indispensables para la obtención de autorizaciones de operación portuaria y para asegurar que el diseño y funcionamiento de los puertos sean compatibles con el tráfico marítimo proyectado.

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

Considerando lo anterior, esta Dirección procede a ordenar, como medida provisional administrativa, la suspensión temporal del uso operativo de dicha infraestructura, mientras se allegan los elementos técnicos que permitan despejar la incertidumbre identificada en cuanto a la coherencia entre la configuración física actual de la infraestructura y los estudios técnicos que respaldan su operación.

En ese orden de ideas, la medida se adopta exclusivamente respecto de la infraestructura objeto de análisis y no se extiende a otras áreas ni a la totalidad de la operación portuaria desarrollada por la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, manteniéndose incólumes las actividades que se desarrollan dentro del polígono concesional inequívocamente autorizado.

Esto, dado que su finalidad no es sancionatoria ni restrictiva de la actividad económica en general, sino estrictamente preventiva, orientada a asegurar que cualquier utilización de la infraestructura en cuestión se encuentre respaldada por un estudio técnico de maniobras que evalúe su incidencia en el amarre y gobierno de embarcaciones, particularmente frente a la interacción con la zona concesionada a la **SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE S.A.**

16.2. Del contenido específico de la medida provisional administrativa.

En consecuencia, la continuidad del uso de la infraestructura quedará condicionada a la remisión de copia del estudio de maniobras o de la adenda vigente, aprobado por la Dirección General Marítima – DIMAR, en el que se definan, describan y justifiquen técnicamente las maniobras de aproximación, ataque, amarre, desamarre y zarpe de las naves que hagan uso de la "Piña de Amarre No. 3", considerando expresamente su localización parcial en el área de uso público concesionada a la **SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE S.A.** y la interacción con las instalaciones portuarias colindantes, incluyendo escenarios de operación bajo condiciones meteorológicas adversas.

Lo anterior sin perjuicio de los complementos y/o modificaciones que deban surtirse al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación vigente para el contrato de concesión portuaria No. 002 de 2011, con ocasión de la actualización de información derivada del estudio de maniobras a presentar en donde se incorpora de manera expresa la infraestructura "Piña de Amarre No. 3" y las maniobras asociadas, en coherencia con los estudios de maniobras aprobados por la autoridad marítima. La presente medida tendrá carácter temporal y se mantendrá vigente mientras se surte el análisis integral del procedimiento administrativo en curso o hasta tanto se alleguen los estudios técnicos que permitan a esta Superintendencia evaluar de manera fundada la inexistencia de riesgos operativos asociados a la configuración actual de la infraestructura.

16.3. Alcance temporal y régimen de transición de la medida provisional.

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

Con el fin de garantizar la proporcionalidad de la medida adoptada y evitar afectaciones desproporcionadas a la programación operativa previamente consolidada, la suspensión temporal del uso de la infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3" se aplicará respecto de nuevas programaciones efectuadas con posterioridad a la notificación del presente acto administrativo.

Se permitirá la atención de aquellas motonaves cuya operación hubiere sido formalmente agendada con anterioridad a la notificación de esta medida para el mes de marzo de 2026, bajo un régimen de transición que armoniza la finalidad preventiva con la preservación de la estabilidad operativa y la confianza legítima de las programaciones consolidadas.

Lo anterior obedece a que, si bien subsisten elementos de incertidumbre técnica que justifican la adopción de una medida preventiva, en esta etapa no se cuenta con información que permita concluir la existencia de un escenario de riesgo inmediato que haga imprescindible la cesación abrupta de operaciones ya programadas. Por el contrario, la suspensión inmediata de maniobras ya consolidadas podría obligar a reconfigurar súbitamente áreas y patrones de atraque, amarre y desamarre sin tiempo para coordinación con los demás actores del sistema portuario, escenario que incrementaría en lugar de reducir el riesgo operacional.

Bajo este criterio, durante el régimen de transición de marzo de 2026 se autorizará exclusivamente la atención de motonaves formalmente programadas a la fecha de notificación, las cuales deberán ser identificadas mediante relación detallada que contenga, como mínimo: nombre del buque, eslora, manga, fecha estimada de arribo y zarpe.

A partir de la notificación, la sociedad portuaria se abstendrá absolutamente de programar nuevas maniobras sobre dicha infraestructura. Las operaciones transitorias se ejecutarán bajo condiciones reforzadas de coordinación y gestión del riesgo, en estricto acatamiento de los estudios de maniobrabilidad aprobados por DIMAR y cualquier instrucción adicional que impartieren esta Superintendencia o la autoridad marítima.

El régimen de transición culminará el 31 de marzo de 2026 (o con la última operación autorizada identificada en la relación remitida), momento a partir del cual la infraestructura no podrá utilizarse hasta la presentación y evaluación del estudio técnico de maniobras actualizado, avalado por DIMAR y la entidad concedente (ANI), que confirme la ausencia de riesgos operativos asociados a su configuración actual.

Lo anterior encuentra sustento en la función administrativa de vigilancia y control que corresponde a esta Superintendencia respecto de la prestación del servicio público portuario, la cual no se limita a la reacción frente a infracciones

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

consumadas, sino que comprende la adopción de medidas orientadas a prevenir riesgos que puedan comprometer la seguridad de las operaciones y la continuidad del servicio. En ese contexto, si bien corresponde a la DIMAR, en el marco de sus competencias técnicas en materia marítima, emitir el aval sobre las condiciones de maniobra y seguridad náutica, es a esta Autoridad a quien le asiste la potestad de condicionar la continuidad de la operación cuando subsistan dudas técnicas razonables que incidan en la seguridad del sistema portuario.

DÉCIMO SÉPTIMO: De la coordinación interadministrativa.

En atención a que la operación de infraestructura portuaria debe desarrollarse conforme a las condiciones técnicas y regulatorias aprobadas por las autoridades competentes en el ámbito de sus funciones, y considerando la incertidumbre técnica identificada respecto de la localización parcial de la infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3", se dispondrá la remisión del presente acto a la Dirección General Marítima – DIMAR, a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, para que, en el marco de sus competencias, se pronuncien específicamente sobre:

- i) la incidencia que la configuración física actual de la infraestructura pueda tener en la seguridad de las maniobras y en el gobierno de las embarcaciones;
- ii) la correspondencia de dicha configuración con los términos y delimitaciones del respectivo contrato de concesión; y
- iii) la eventual incidencia en las condiciones ambientales y obligaciones derivadas de la licencia otorgada, en caso de resultar aplicable.

Lo anterior, sin que ello implique traslado de la competencia decisoria que corresponde a esta Superintendencia en el marco del presente procedimiento administrativo.

DÉCIMO OCTAVO: En consideración del marco fáctico y jurídico precedentemente expuesto —en particular, la constatación de ocupación y uso de la Piña de Amarre No. 3, en un área aproximada de 43,75 m² ubicada fuera del polígono concesional de la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.— y teniendo en cuenta que la actividad portuaria constituye un servicio público sometido al régimen de regulación, control y vigilancia estatal permanente, conforme a lo dispuesto en el artículo 365 de la Constitución Política y en los artículos 1º y 3º de la Ley 1 de 1991, resulta procedente y necesario decretar una medida provisional administrativa orientada a garantizar que la prestación del servicio se desarrolle estrictamente dentro de los parámetros técnicos y jurídicos definidos en el respectivo título concesional y en las normas portuarias vigentes.

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

El Estatuto de Puertos Marítimos, en su artículo 1º, establece que la creación, mantenimiento y funcionamiento continuo y eficiente de los puertos es de interés público, y en su artículo 18 dispone que la ocupación y uso de bienes de uso público marítimo debe sujetarse estrictamente a los términos del título concesional otorgado. En armonía con ello, el artículo 4º del Decreto 2409 de 2018 atribuye a esta Superintendencia las funciones de vigilancia, inspección y control en materia de transporte y su infraestructura, con el objeto expreso de vigilar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, incluyendo los puertos, facultándola para decretar medidas especiales y provisionales necesarias para garantizar la debida prestación del servicio público.

En ese contexto normativo, la medida provisional administrativa que se dispone —consistente en la suspensión temporal del uso exclusivo de la Piña de Amarre No. 3 en la porción ubicada fuera del polígono concesional— no obedece a finalidad sancionatoria, sino al ejercicio legítimo de la función administrativa de vigilancia y control orientada a salvaguardar el interés general en la prestación eficiente y segura del servicio público portuario, asegurando que la infraestructura opere estrictamente dentro de su título habilitante y de las condiciones técnicas aprobadas.

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

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DECRETAR como medida provisional administrativa la suspensión total del uso operativo de la infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3", por parte de la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, identificada con NIT 860.009.873-4, hasta tanto se cuente con la verificación técnica correspondiente respecto de su incidencia en las maniobras portuarias y en la seguridad operativa de las instalaciones colindantes, conforme a lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO: EXCLUIR de la suspensión prevista en el artículo anterior únicamente aquellas maniobras que reúnan **todas** las siguientes condiciones (i) se encuentren formalmente programadas en el sistema oficial de agendamiento de la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, identificada con NIT 860.009.873-4, (ii) hayan sido registradas con anterioridad a la notificación del presente acto administrativo, y (iii) correspondan exclusivamente a operaciones cuya ejecución esté prevista hasta el día treinta y uno (31) de marzo de 2026.

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

En ningún caso esta excepción podrá entenderse como habilitación para programar nuevas maniobras con posterioridad a la notificación del presente acto ni para extender la programación más allá de la fecha indicada.

En todo caso, la Superintendencia, con ocasión de los informes recibidos y la evolución de las condiciones fácticas que dieron lugar a esta medida, podrá reforzar o modificar las órdenes de la medida.

ARTÍCULO TERCERO: ORDENAR a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, identificada con NIT 860.009.873-4, que dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la notificación del presente acto administrativo remita a esta Dirección la relación detallada de las embarcaciones programadas para el periodo comprendido entre la fecha de notificación y el 31 de marzo de 2026, que requieran el uso de la "Piña de Amarre No. 3", indicando nombre de la motonave, fecha estimada de arribo y fecha estimada de zarpe.

ARTÍCULO CUARTO: ORDENAR a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, identificada con **NIT 860.009.873-4**, que se abstenga de programar nuevas embarcaciones cuya operación requiera el uso de la "Piña de Amarre No. 3" a partir de la notificación del presente acto administrativo.

ARTÍCULO QUINTO: DISPONER que la eventual reanudación del uso de la infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3" estará condicionada a la presentación y evaluación de un estudio técnico de maniobras debidamente avalado por la entidad concedente y por la Dirección General Marítima – DIMAR, en el cual se analice la incidencia de su localización en la seguridad operativa de las maniobras portuarias.

ARTÍCULO SEXTO: COMUNICAR el presente acto administrativo a la Dirección General Marítima – DIMAR, para que, en el marco de sus competencias en materia de seguridad marítima y control de maniobras, adopte las actuaciones que estime pertinentes y emita el pronunciamiento solicitado en la parte motiva del presente acto.

ARTÍCULO SÉPTIMO: COMUNICAR el presente acto administrativo a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, en su calidad de entidad concedente, para que, en el marco de sus competencias contractuales y de supervisión del título concesional, emita el pronunciamiento correspondiente frente a los aspectos señalados en la parte motiva.

ARTÍCULO OCTAVO: COMUNICAR el presente acto administrativo a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, para que, en el ámbito de sus competencias, se pronuncie sobre los posibles efectos ambientales derivados de la configuración actual de la infraestructura denominada "Piña de Amarre No. 3".

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

ARTÍCULO NOVENO: COMUNICAR el contenido del presente Acto Administrativo, de conformidad con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contenciosos Administrativo, al representante legal o quien haga sus veces de la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, identificada con NIT 860.009.873-4, e informándole que contra el mismo no procede recurso alguno, de conformidad con lo establecido en el artículo 75 del CPACA.

ARTÍCULO DÉCIMO: ADVERTIR a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, identificada con NIT 860.009.873-4, que el incumplimiento de la presente medida provisional dará lugar a la adopción de las actuaciones administrativas y sancionatorias a que haya lugar conforme a la Ley 1 de 1991, la Ley 336 de 1996, la Ley 1437 de 2011 y demás normas concordantes

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

PARÁGRAFO. El expediente electrónico podrá ser consultado por la empresa en el siguiente enlace electrónico:

[PUERTO BAHIA](#)

https://supertransporte.sharepoint.com/:f:/s/RepositoriodeexpedientesdeLaDirEccindeInvestigacionesdePuertos/IgCLsxQRg_AqQ4k-W9ewd9FkARciJYbSgtIFVEgyCZ8sn1Y?e=ShiU7P

Dado en Bogotá, D.C.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado digitalmente
por JOANNA CAROLINA
PINZON AYALA
Fecha: 2026.02.20
15:12:52 -05'00'

Carolina Pinzón Ayala

Directora de Investigaciones de Puertos (E)

COMUNICAR A:

SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A.

NIT. 860009873-4

RAUL OCTAVIO PEREZ TATIS

CC. 73.578.071

Representante Legal

BARU, CALLE 7 CARRERA 5 – 608 SECTOR LA PULGA

RESOLUCIÓN No 1510

DE 20-02-2026

*"Por la cual se decreta una medida administrativa provisional dentro de la investigación adelantada contra la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** identificada con NIT. 860.009.873-4"*

Notificaciones@puertobahia.com.co

Cartagena, Bolivar

A LAS AUTORIDADES CORRESPONDIENTES:

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – DIMAR

NIT: 800.130.350-8

Correo electrónico: dimar@dimar.mil.co

Dirección: Carrera 54 No. 26-50

Bogotá D.C.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)

NIT: 830.125.996-9

Correo electrónico: contactenos@ani.gov.co - buzonjudicial@ani.gov.co

Dirección: Calle 20 No. 98B-28

Bogotá D.C.

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES (ANLA)

NIT: 900467239-2

Correo electrónico: licencias@anla.gov.co

Dirección: Carrera 13A # 34 – 72

Bogotá D.C.

Proyectó: María Alejandra García Rodríguez – Abogada de la Dirección de Investigaciones de Puertos

Revisó: Adriana Lucía Dávila - profesional Especializado de la Dirección de Investigaciones de Puertos

David Santiago Algarra Plazas – Contratista de la Delegatura de Puertos

Julio Cesar Rodríguez - Contratista de la Delegatura de Puertos

Aprobó: Carolina Pinzón Ayala. -Directora de Investigaciones de Puertos (E)

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:	71375
Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Cuenta Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Destinatario:	Notificaciones@puertobahia.com.co - Notificaciones@puertobahia.com.co
Asunto:	Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB
Fecha envío:	2026-02-20 16:43
Documentos Adjuntos:	Si
Estado actual:	Lectura del mensaje

Trazabilidad de notificación electrónica

Evento

Fecha Evento

Detalle

Mensaje enviado con estampa de tiempo

Fecha: 2026/02/20
Hora: 16:46:01

Tiempo de firmado: Feb 20 21:46:01 2026 GMT
Política: 1.3.6.1.4.1.31304.1.1.2.9.

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.**

Acuse de recibo

Fecha: 2026/02/20
Hora: 16:46:07

Feb 20 16:46:07 mail postfix/smtplib[3392321]: 6AF1E1E2030D: to=<Notificaciones@puertobahia.com.co & gt;, relay=puertobahia-com-co.mail.protection.outlook.com[52.101.194.17]:25, delay=5.6, delays=0.09/0/0.28/5.3, dsn=2.6.0, status=sent (250 2.6.0 <dcc7a564e1404f81ce5d8f335148d793a11a9 60db8894af1bea5d38d466c8068@correocertificado4-72.com.co> [InternalId=188574834122924, Hostname=SJ0PR17MB4647.namprd17.prod.outlook.com] 28679 bytes in 1.624, 17.246 KB/sec Queued mail for delivery)

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.

Nota: En el evento contiene la frase 'Queued mail for delivery' correspondiente al servicio de correo Microsoft Exchange, y tras certificar la ausencia de notificaciones de rechazo en las 48 horas posteriores al envío, constituyen evidencia suficiente para concluir que el mensaje ha sido entregado de manera satisfactoria al destinatario final.

El destinatario abrió la notificación

Fecha: 2026/02/20
Hora: 17:00:25

Dirección IP 186.169.236.65
Agente de usuario: Mozilla/5.0 (iPhone; CPU iPhone OS 18_7 like Mac OS X) AppleWebKit/605.1.15 (KHTML, like Gecko) Mobile/15E148

Lectura del mensaje

Fecha: 2026/02/20
Hora: 17:01:44

Dirección IP 186.169.236.65
Agente de usuario: Mozilla/5.0 (iPhone; CPU iPhone OS 18_7 like Mac OS X) AppleWebKit/605.1.15 (KHTML, like Gecko) Version/26.2 Mobile/15E148 Safari/604.1

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

📄 Asunto: Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB

📄 Cuerpo del mensaje:

ESTA ES UNA COMUNICACIÓN AUTOMÁTICA POR FAVOR NO RESPONDA ESTE MENSAJE

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió un acto administrativo de su interés, por lo cual se adjunta copia de la misma; Lo anterior en cumplimiento del artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,

NATALIA HOYOS SEMANATE

Coordinadora del GIT de Notificaciones

📎 Adjuntos

Nombre	Suma de Verificación (SHA-256)
20265330015105.pdf	32f685b11db308f3a745c3142a3acb87f5551e5cf004592f6602fc564e989de3

📄 Descargas

Archivo: 20265330015105.pdf desde: 186.169.236.65 el día: 2026-02-20 17:01:49

Archivo: 20265330015105.pdf desde: 186.169.236.65 el día: 2026-02-20 17:02:16

Archivo: 20265330015105.pdf **desde:** 186.99.26.110 **el día:** 2026-02-20 17:03:09

Archivo: 20265330015105.pdf **desde:** 179.13.48.252 **el día:** 2026-02-20 18:34:54

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

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:	71376
Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Cuenta Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Destinatario:	dimar@dimar.mil.co - dimar@dimar.mil.co
Asunto:	Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB
Fecha envío:	2026-02-20 16:43
Documentos Adjuntos:	Si
Estado actual:	Lectura del mensaje

Trazabilidad de notificación electrónica

Evento	Fecha Evento	Detalle
Mensaje enviado con estampa de tiempo 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.	Fecha: 2026/02/20 Hora: 16:46:00	Tiempo de firmado: Feb 20 21:46:00 2026 GMT Política: 1.3.6.1.4.1.31304.1.1.2.9.
Acuse de recibo 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. Nota: En el evento contiene la frase 'Queued mail for delivery' correspondiente al servicio de correo Microsoft Exchange, y tras certificar la ausencia de notificaciones de rechazo en las 48 horas posteriores al envío, constituyen evidencia suficiente para concluir que el mensaje ha sido entregado de manera satisfactoria al destinatario final.	Fecha: 2026/02/20 Hora: 16:46:02	Feb 20 16:46:02 mail postfix/smtplib[3391190]: 60FBD1E20304: to=<dimar@dimar.mil.co>, relay=dimar-mil-co.mail.protection.outlook.com[52.101.9.21]:25, delay=1.8, delays=0.09/0/0.39/1.3, dsn=2.6.0, status=sent (250 2.6.0 <20b6a64ced194cad890e644918c626585ee1f951fde85afe66d1ab228293d685@correocertificado4-72.com.co> [InternalId=80324478405680, Hostname=CH3PR13MB6748.namprd13.prod.outlook.com] 28463 bytes in 0.137, 201.494 KB/sec Queued mail for delivery)
El destinatario abrió la notificación	Fecha: 2026/02/23 Hora: 08:11:49	Dirección IP 190.71.155.26 Agente de usuario: Mozilla/4.0 (compatible; ms-office; MSOffice 16)
Lectura del mensaje	Fecha: 2026/02/23	Dirección IP 190.71.155.26

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**

 **Asunto: Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB**

 **Cuerpo del mensaje:**

ESTA ES UNA COMUNICACIÓN AUTOMÁTICA POR FAVOR NO RESPONDA ESTE MENSAJE

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió un acto administrativo de su interés, por lo cual se adjunta copia de la misma; Lo anterior en cumplimiento del artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,

NATALIA HOYOS SEMANATE

Coordinadora del GIT de Notificaciones

 **Adjuntos**

Nombre	Suma de Verificación (SHA-256)
20265330015105.pdf	32f685b11db308f3a745c3142a3acb87f5551e5cf004592f6602fc564e989de3

 **Descargas**

Archivo: 20265330015105.pdf **desde:** 190.71.155.26 **el día:** 2026-02-23 08:11:56

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:	71377
Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Cuenta Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Destinatario:	contactenos@ani.gov.co - contactenos@ani.gov.co
Asunto:	Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB
Fecha envío:	2026-02-20 16:43
Documentos Adjuntos:	Si
Estado actual:	Lectura del mensaje

Trazabilidad de notificación electrónica

Evento	Fecha Evento	Detalle
<p>Mensaje enviado con estampa de tiempo</p> <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>	<p>Fecha: 2026/02/20 Hora: 16:46:00</p>	<p>Tiempo de firmado: Feb 20 21:46:00 2026 GMT Política: 1.3.6.1.4.1.31304.1.1.2.9.</p>
<p>Acuse de recibo</p> <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> <p>Nota: En el evento contiene la frase 'Queued mail for delivery' correspondiente al servicio de correo Microsoft Exchange, y tras certificar la ausencia de notificaciones de rechazo en las 48 horas posteriores al envío, constituyen evidencia suficiente para concluir que el mensaje ha sido entregado de manera satisfactoria al destinatario final.</p>	<p>Fecha: 2026/02/20 Hora: 16:46:02</p>	<p>Feb 20 16:46:02 mail postfix/smtplib[3392637]: D57531E2030B: to=<contactenos@ani.gov.co>, relay=ani-gov-co.mail.protection.outlook.com[52.101.10.8]:25, delay=1.9, delays=0.09/0/0.26/1.5, dsn=2.6.0, status=sent (250 2.6.0 <77155172127bc0e43a1efd0dfbc4b365d84da04211b404c05d879c2ab82e73a3@correocertificado4-72.com.co> [InternalId=72288594573837, Hostname=BY3PR19MB5074.namprd19.prod.outlook.com] 28462 bytes in 0.223, 124.537 KB/sec Queued mail for delivery)</p>
<p>Lectura del mensaje</p>	<p>Fecha: 2026/02/23 Hora: 10:23:27</p>	<p>Dirección IP 181.79.88.115 Agente de usuario: Mozilla/5.0 (Windows NT 10.0; Win64; x64) AppleWebKit/537.36 (KHTML, like Gecko) Chrome/135.0.0.0 Safari/537.36 Edg/135.0.0.0</p>

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

📧 Asunto: Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB

📄 Cuerpo del mensaje:

ESTA ES UNA COMUNICACIÓN AUTOMÁTICA POR FAVOR NO RESPONDA ESTE MENSAJE

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió un acto administrativo de su interés, por lo cual se adjunta copia de la misma; Lo anterior en cumplimiento del artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,

NATALIA HOYOS SEMANATE

Coordinadora del GIT de Notificaciones

📎 Adjuntos

Nombre	Suma de Verificación (SHA-256)
20265330015105.pdf	32f685b11db308f3a745c3142a3acb87f5551e5cf004592f6602fc564e989de3

📄 Descargas

Archivo: 20265330015105.pdf **desde:** 181.79.88.115 **el día:** 2026-02-23 10:23:29

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.

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:	71378
Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Cuenta Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Destinatario:	buzonjudicial@ani.gov.co - buzonjudicial@ani.gov.co
Asunto:	Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB
Fecha envío:	2026-02-20 16:43
Documentos Adjuntos:	Si
Estado actual:	Lectura del mensaje

Trazabilidad de notificación electrónica

Evento

Fecha Evento

Detalle

Mensaje enviado con estampa de tiempo

Fecha: 2026/02/20
Hora: 16:45:59

Tiempo de firmado: Feb 20 21:45:59 2026 GMT
Política: 1.3.6.1.4.1.31304.1.1.2.9.

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**.

Acuse de recibo

Fecha: 2026/02/20
Hora: 16:46:02

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.

Nota: En el evento contiene la frase 'Queued mail for delivery' correspondiente al servicio de correo Microsoft Exchange, y tras certificar la ausencia de notificaciones de rechazo en las 48 horas posteriores al envío, constituyen evidencia suficiente para concluir que el mensaje ha sido entregado de manera satisfactoria al destinatario final.

Feb 20 16:46:02 mail postfix/smtplib[3392311]: DE9A71E202FD: to=<buzonjudicial@ani.gov.co>, relay=ani-gov-co.mail.protection.outlook.com[52.101.10.8]:25, delay=2.9, delays=0.09/0/0.29/2.6, dsn=2.6.0, status=sent (250 2.6.0 <dd10ac7df5ca5619664c183de8c9d61a279b b66aed9ff84c30e49d8d5e87461@correocertificado4-72.com.co> [InternalId=49198850393527, Hostname=CYXPR19MB8311.namprd19.prod.outlook.com] 28670 bytes in 0.202, 137.989 KB/sec Queued mail for delivery)

Lectura del mensaje

Fecha: 2026/02/20
Hora: 17:57:39

Dirección IP 200.118.80.233
Agente de usuario:Mozilla/5.0 (Windows NT 10.0; Win64; x64) AppleWebKit/537.36 (KHTML, like Gecko) Chrome/145.0.0.0 Safari/537.36

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

📧 Asunto: Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB

📄 Cuerpo del mensaje:

ESTA ES UNA COMUNICACIÓN AUTOMÁTICA POR FAVOR NO RESPONDA ESTE MENSAJE

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió un acto administrativo de su interés, por lo cual se adjunta copia de la misma; Lo anterior en cumplimiento del artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,

NATALIA HOYOS SEMANATE

Coordinadora del GIT de Notificaciones

📎 Adjuntos

Nombre	Suma de Verificación (SHA-256)
20265330015105.pdf	32f685b11db308f3a745c3142a3acb87f5551e5cf004592f6602fe564e989de3

📄 Descargas

Archivo: 20265330015105.pdf **desde:** 200.118.80.233 **el día:** 2026-02-20 17:57:44

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.

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:	71379
Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Cuenta Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Destinatario:	licencias@anla.gov.co - licencias@anla.gov.co
Asunto:	Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB
Fecha envío:	2026-02-20 16:43
Documentos Adjuntos:	Si
Estado actual:	Lectura del mensaje

Trazabilidad de notificación electrónica

Evento

Fecha Evento

Detalle

Mensaje enviado con estampa de tiempo

Fecha: 2026/02/20
Hora: 16:46:00

Tiempo de firmado: Feb 20 21:46:00 2026 GMT
Política: 1.3.6.1.4.1.31304.1.1.2.9.

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**.

Acuse de recibo

Fecha: 2026/02/20
Hora: 16:46:03

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.

Nota: En el evento contiene la frase 'Queued mail for delivery' correspondiente al servicio de correo Microsoft Exchange, y tras certificar la ausencia de notificaciones de rechazo en las 48 horas posteriores al envío, constituyen evidencia suficiente para concluir que el mensaje ha sido entregado de manera satisfactoria al destinatario final.

Feb 20 16:46:03 mail postfix/smtplib[3392322]: 6807C1E20306: to=<licencias@anla.gov.co>, relay=anla-gov-co.mail.protection.outlook.com[52.101.41.180]:25, delay=2.8, delays=0.09/0/0.6/2.1, dsn=2.6.0, status=sent (250 2.6.0 <0a185dc01da33a45da45fb77cc2acc7c1b224 a25a57a40f2a37349787e69ef19@correocertificado4-72.com.co> [InternalId=49095771179697, Hostname=IAOPR22MB4562.namprd22.prod.outlook.com] 28580 bytes in 0.272, 102.459 KB/sec Queued mail for delivery)

El destinatario abrió la notificación

Fecha: 2026/02/20
Hora: 17:02:28

Dirección IP 168.90.13.54
Agente de usuario: Mozilla/5.0 (Windows NT 10.0; Win64; x64) AppleWebKit/537.36 (KHTML, like Gecko) Chrome/145.0.0.0 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**

 **Asunto: Comunicación Resolución No. 1510 - CSMB**

 **Cuerpo del mensaje:**

ESTA ES UNA COMUNICACIÓN AUTOMÁTICA POR FAVOR NO RESPONDA ESTE MENSAJE

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió un acto administrativo de su interés, por lo cual se adjunta copia de la misma; Lo anterior en cumplimiento del artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,

NATALIA HOYOS SEMANATE

Coordinadora del GIT de Notificaciones

 **Adjuntos**

Nombre	Suma de Verificación (SHA-256)
20265330015105.pdf	32f685b11db308f3a745c3142a3acb87f5551e5cf004592f6602fc564e989de3

 **Descargas**

Archivo: 20265330015105.pdf **desde:** 168.90.13.54 **el día:** 2026-02-23 09:59:35

Archivo: 20265330015105.pdf **desde:** 181.53.96.77 **el día:** 2026-02-23 10:41:32

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