

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativa a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

LA DIRECTORA DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS

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

CONSIDERANDO

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

SEGUNDO: Que el 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 públicos:

“ARTÍCULO 189. Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:

(...)

22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos”
(Negrilla fuera del texto original)

TERCERO: Que, por otro lado, el artículo 209 establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales; siempre en observancia de principios tales como la igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, de acuerdo con la descentralización, la delegación y desconcentración de funciones. A su vez, el artículo 365 dispone que al Estado le corresponde asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional de acuerdo con el régimen jurídico que para el efecto fije la Ley, sin desconocer que todos los servicios pueden ser prestados por el mismo Estado de manera directa o indirecta, por comunidades organizadas o por particulares, evento en el cual, aquel mantiene la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

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

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A., identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”**

“ARTÍCULO 1. Principios generales. En desarrollo del artículo 32 de la Constitución Política, la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta Ley.

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

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

(...)

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

(...)

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

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

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

(...)

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

(...)

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

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

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

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*"Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones"*

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

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

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

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

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

(...)

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

NOVENO: Que, a su turno, el artículo 16 del citado Decreto 2409 de 2018, estableció las funciones de la Dirección de Investigaciones de Puertos, entre las cuales 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:

(...)

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

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

(...)

9. Las demás que se le asignen y correspondan a la naturaleza de la dependencia y el manual de funciones de la entidad.

DÉCIMO: Que, en virtud de varias quejas allegadas a esta autoridad y en ejercicio de las facultades conferidas por el numeral 5 del artículo 5 del Decreto 2409 de 2018³, la

¹ Ley 489 de 1998. *"Por la cuál 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."*

² Ley 489 de 1998. Artículo 13. *Delegación del ejercicio de funciones presidenciales. Sin perjuicio de lo previsto en la Ley 142 de 1994 y en otras disposiciones especiales, el Presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamento administrativo, representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes, gobernadores, alcaldes y agencias del Estado el ejercicio de las funciones a que se refieren el artículo 129 y los numerales 13, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27 y 28 del artículo 189 de la Constitución Política.*

³ Decreto 2409 de 2018. Artículo 5. *Funciones de la Superintendencia de Transporte. La Superintendencia de Transporte tendrá las siguientes funciones:*

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

Superintendencia de Transporte practicó algunas visitas administrativas en el marco de su competencia de inspección y vigilancia, con la finalidad de contar con elementos de juicio que le permitieran establecer la necesidad de expedir la presente orden administrativa contra la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5. 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.⁴

DÉCIMO PRIMERO: En aras de presentar los fundamentos fácticos y jurídicos que soportaron la presente medida, esta Dirección se pronunciará en el siguiente orden: (i) descripción fáctica del caso, (ii) de las obligaciones y prestación del servicio portuario de las Sociedades Portuarias, (iii) del caso concreto de la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, (iv) de las medidas cautelares o especiales de urgencia en materia administrativa y la competencia de la Superintendencia de Transporte para expedirlas y, (v) consideraciones para el caso.

1. Descripción fáctica del caso.

En el marco de las operaciones que se adelantan en la instalación portuaria administrada por la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.** (en adelante, **TCBUEN**), 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 **TCBUEN** (Resolución No. 1132 del 25 de julio de 2019), se consideran usuarios las agencias aduaneras, empresas de transporte de carga, agentes de carga internacional, importadores, exportadores y en general todas las personas que utilizan las instalaciones portuarias o reciben servicio en la terminal⁵. 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 **TCBUEN**.

Teniendo en cuenta lo anterior, mediante los radicados No. 20235342936422 del 30 de noviembre de 2023 y No. 20235342940912 del 1 diciembre de 2023, esta Superintendencia tuvo conocimiento de algunas quejas expuestas por el gremio de transportadores de carga que utilizan los servicios que ofrece la terminal portuaria, donde manifiestan algunos inconvenientes presentados para el ingreso, permanencia y salida de esta instalación portuaria. Puntualmente, en parte de la extensión que comprende el acceso terrestre a la terminal, existen serios indicios de que se vienen presentando episodios de congestión vehicular, que han derivado en tiempos de espera prolongados principalmente para el ingreso y salida de los usuarios (transportadores) en la instalación portuaria.

Sumado a lo anterior, en el desarrollo de la visita administrativa adelantada el 17 de noviembre de 2023 por la Superintendencia de Transporte en las instalaciones de **TCBUEN** se verificó, entre otros aspectos, los cuellos de botella posiblemente presentados en el ingreso, permanencia y salida de la terminal portuaria. Así, se

(...)

5. Realizar visitas de inspección, interrogar, tomar declaraciones y, en general, decretar y practicar pruebas, con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de la normativa cuyo control es de competencia de la Superintendencia.

(...)

⁴ Ver carpeta SharePoint-TCBUEN-Orden Administrativa- Averiguación Preliminar.

⁵ Numeral. 103. Definiciones.

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

evidenciaron algunas situaciones que afectarían la operación eficiente, segura y de calidad, exigida a la instalación por conducto de la normatividad aplicable, entre otras, de lo reglado en la Ley 1 de 1991, las resoluciones que definen los lineamientos de los reglamentos técnicos de operación (Resolución No. 850 de 2017) y claro está, el reglamento que rige la actividad portuaria de la instalación, como se presentó líneas atrás.

En concreto, se identificaron demoras en el ingreso de los vehículos, pues se constató que en distintos puntos que conducen al ingreso terrestre, se presentaban dificultades de orden operativo que impedían que el flujo del ingreso vehicular se desarrollara en términos eficientes. Por otro lado, en aquellos lugares donde se encuentran ubicadas las básculas, en múltiples casos, se identificaron inconvenientes que afectaban la agilidad en el ingreso, pues aparentemente y según se desprende de la citada visita, únicamente se encontraba en funcionamiento una (1) sola báscula, situación que impedía el flujo normal y eficiente de los vehículos. Por otro lado, y como un hecho que podría derivarse de lo anotado, según la información consignada en el acta, el cuello de botella también tiene como génesis la falta de control de tráfico funcional al ingreso a la báscula, donde aparentemente los semáforos siempre se encuentran en verde y no suben ni bajan las talanqueras para señalarle al conductor que puede seguir hacia la puerta, generando entonces que los vehículos permanezcan mucho tiempo en la báscula hasta que una de las tres puertas de salida estuviese disponible para evacuar.

Lo anterior, se incluyó en los siguientes términos:

“(…)

Se pudo observar que existen seis (6) puertas, de las cuales tres son unidireccionales destinadas a la entrada de vehículos y las tres restantes son bidireccionales destinadas a la salida de vehículos que pueden ser habilitadas como ingreso en caso de ser necesario. Por parte de esta Superintendencia se evidenció fila de vehículos en puertas de Salida de la instalación Portuaria, la cual iniciaba desde Zona de ingreso hasta zona de exportación. Por consiguiente, al encontrarnos en puertas de ingreso y salida, se logra evidenciar que previo a la salida solo cuenta con una báscula, toda vez que la otra se encuentra en obra civil, sin embargo, se observó que el cuello de botella fue porque el ingreso a la báscula no cuenta con un control de tráfico funcional, donde los semáforos siempre están en verde y no suben ni bajan las talanqueras que le indique al conductor que puede seguir hacia la puerta, esto generó que los vehículos permanecieran mucho tiempo en bascula hasta que una de las 3 puertas de salida estuviese disponible para salir. Una vez identificado esto, por parte de esta Superintendencia se apoyó en controlador de tráfico, donde una vez el vehículo se encontraba en bascula, se hacia el llamado para que se ubicara detrás de cada vehículo que se encontraba en puerta, esto ayudó agilizar la salida y la fila de vehículos. Por parte de quien acompañaba la visita se solicitó apoyo de 01 funcionario para que realizara esta función y se dio solución a la problemática.”

Espacio en blanco

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A., identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”**

Ilustración No. 8



Fuente: Acta de visita administrativa Rad. 20235342936462 del 30/11/2023. Pag 7.

Adicional a lo anterior, es importante reiterar que la situación descrita, también han sido denunciada por los transportadores, quienes, en calidad de usuarios, han expuesto las dificultades que han afrontado para el ingreso, permanencia y salida de la terminal. De forma ilustrativa, se presenta un video aportado mediante el Radicado bajo el No. 20235342936422 del 30 de noviembre de 2023, en el cual, un transportador narró lo siguiente⁶:

"tenemos aquí la 7 está aquí en el C04, al fondo usted ve la 11, aquí tenemos 3 carros para cargar, aquí está la 40 ya, pero como les parece que esa 40 está solo cargue contenedores. Estas otras dos pueden mirar el sistema, y llevan mas de media hora parados ahí y no se por qué no pueden pasarse a cargarnos los carros que estamos acá, seguimos presentando los mismos inconvenientes, donde ellos... TCBUEN nunca, nunca va a mejorar, TCBUEN no hace nada por acelerar el trabajo, tiene a la gente aquí por gusto, ayer hubo gente aquí de dos horas metidas aquí en el puerto, le estoy mostrando la hora en que yo entré, a las 7:04 am y mire la hora que es, van a ser las 8 am y no me han cargado."

Así mismo, a través de otro video con duración de 35 segundos, otro transportador narró lo siguiente⁷:

"TCBUEN a la hora... más de una hora para salir de la fila y no se mueve, la fila está desde los módulos para salir, no le dan solución a uno para nada aquí en este puerto ni para entrar, ni para salir... vea los módulos... vea ... los carros en la fila desde los módulos, nadie hace nada al respecto por esto."

Lo propio se denuncia a través de otro video con duración de 27 segundos, en el cual se grabó lo siguiente⁸:

⁶ WhatsApp video 2023-11-30 at 2.12.52 PM

⁷ WhatsApp video 2023-11-30 at 2.13.51 PM

⁸ WhatsApp video 2023-11-30 at 2.13.52 PM

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

"Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A., identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones"**

"una sola salida, vea... una sola salida es la cola vea... tiene tres puertas para salir y está trabajando una sola bascula vea... que belleza vea ... quien sabe cuánto va a durar esa bascula sin trabajar oyó... mira vea... una sola salida y eso quieto, no se mueve."

En consecuencia, de toda la situación expuesta hasta este punto de la actuación, existen serias evidencias que corroborarían las dificultades que se están presentando en el ingreso, permanencia y salida a la instalación portuaria administrada por **TCBUEN**, puntualmente en lo concerniente al abultado tráfico que se han identificado durante el recorrido que comprende el acceso terrestre de la terminal. En esa medida, procederá esta autoridad a exponer el fundamento jurídico que guarda relación con la imposición de medidas especiales o de urgencia en materia administrativa, de cara a la necesidad de intervenir en la situación ya expuesta, así como a los destinatarios de este tipo de medidas.

2. De las obligaciones y prestación del servicio portuario de las Sociedades Portuarias.

Para realizar el análisis pertinente, se presentarán a continuación las consideraciones de rango constitucional, legal y reglamentario que fundamentan la obligación a cargo de las sociedades portuarias y de otros agentes, de prestar los servicios portuarios de manera eficiente y segura. En este contexto, se deben resaltar las prerrogativas con las que cuenta el Estado en ejercicio de su potestad de inspección, vigilancia y control, dentro de las cuales coexiste una de especial importancia para el caso particular. Esta es la facultad relacionada con la cláusula de intervención en la economía establecida en el artículo 334 de la Constitución Política de Colombia, la cual señala que:

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

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

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

De conformidad con la norma constitucional mencionada, la intervención del Estado en la economía podrá darse entre otras cosas, en la prestación de servicios públicos y privados como es el caso particular, y con lo anterior, se define que dicha intervención está orientada hacia cuatro fines específicos a saber – *"el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de oportunidades y los beneficios del desarrollo y el ambiente sano."* En línea con lo anterior, el artículo 365 de la Constitución Política de 1991 se refirió a lo atinente a los servicios públicos, y advirtió que los mismos pueden ser prestados por entidades estatales o particulares. Así mismo,

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

especificó que el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios así:

“ARTICULO 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. (...)

En ese orden, el artículo 1 de la Constitución Política señaló que siempre prevalecerá el interés general sobre el particular al establecer que *“Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”*

Es a partir de las normas constitucionales citadas, que a través de la expedición de la Ley 1 de 1991, el Estado expone una representación clara de la cláusula de intervención del Estado en la economía, en particular, en lo que refiere a los servicios públicos y privados. En efecto, el inciso segundo del artículo 1 de la mencionada Ley, estipuló que *“la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público.”* A su vez, el citado estatuto de Puertos Marítimos estableció un modelo de concesión en lo que a puertos se refiere, en virtud del cual, el Estado le concede a las sociedades comerciales un derecho limitado en el tiempo para ocupar playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de puertos a cambio de una contraprestación.⁹ Sin embargo, a pesar de que el modelo de concesión incentiva la inversión privada y las dinámicas propias de los mercados, es dable concluir que el ejercicio de dicha iniciativa privada por parte de las sociedades comerciales no es absoluta e ilimitada, en el entendido que están proscritas todas las conductas abusivas o lesivas del régimen de libre competencia económica. Así las cosas, es claro que la prestación del servicio portuario es una actividad reglada que tiene como pilares fundamentales la seguridad, la libertad de acceso y la eficiencia en la prestación de estos servicios públicos.¹⁰

Sobre el particular, la Corte Constitucional ha manifestado que la iniciativa privada que promueve la Ley 1 de 1991 se da en un marco de constitucional a fin. Al respecto, la sentencia C-068 de 2009 se manifestó, así:

“ 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

⁹ Ley 1 de 1991. Artículo 5. Numeral 5.2. Definiciones. Para la correcta interpretación y aplicación de esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: Concesión portuaria. 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 aquellas 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.

¹⁰ Ley 1 de 1991. Inciso 6 del artículo 1, artículo 3 y el artículo 22.

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A., identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”**

regulación normativa ni establecer incentivos o estímulos para que por medio de la inversión privada se promueva el bienestar general, ya que esta modalidad de intervención se basa en mandatos constitucionales expresos y realizan otros fines constitucionalmente legítimos.

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

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

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

Otra manifestación de la cláusula de intervención del Estado en la economía sobre la prestación de los servicios públicos portuarios vía “*mandato de Ley*”, son los reglamentos de condiciones técnicas de operación. Así, el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 señala que las condiciones técnicas de operación de los puertos se refieren, entre otras cosas, al almacenamiento y entrega de la carga, los servicios a las naves, reglas sobre turnos, atraques y zarpes, tiempo de uso de servicios y seguridad industrial. En consecuencia, los actos administrativos mediante los cuales se acogen las condiciones técnicas de operación requeridas por la Ley, entre otras cosas, deben contener los parámetros, entre otros de, “*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*”, según los términos previstos en el numeral 3.2 y 3.3 del artículo 3 de la Ley 1 de 1991 respectivamente.¹¹

¹¹ Ley 1 de 1991. Artículo 3. Condiciones técnicas de operación. Corresponde al Superintendente General de Puertos y de conformidad con esta Ley, definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la Empresa Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.

(...)

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

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

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A., identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”**

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

"ARTÍCULO 7o. OBLIGACIONES DE LOS AUTORIZADOS Y QUIENES REALICEN ACTIVIDADES PORTUARIAS. Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, los autorizados que realicen operaciones en las terminales portuarias deberán:

(...)

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

(...)

11. Adecuar espacios apropiados para el parqueo y la 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."

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

En ese orden, y dado que la eficiencia juega un rol fundamental en la actividad portuaria, es de sustancial relevancia para esta Superintendencia ejercer las prerrogativas que le ha concedido el ordenamiento jurídico a efectos de garantizar que

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

el servicio que nos ocupa se preste en debida forma, en el entendido que las alteraciones al mismo se traducirán, para unos actores, en beneficios, y para otros, en afectaciones y/o erogaciones adicionales propiciadas, precisamente por esas ineficiencias en la prestación del servicio, situaciones que deben ser sujetas a la intervención de las autoridades competentes.

3. Del caso concreto de la SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones fácticas, constitucionales, legales y jurisprudenciales, esta Dirección procederá a describir dentro del caso en particular, un recuento de los supuestos que enmarcan la actividad que desarrolla **TCBUEN** dentro del marco de su contrato de concesión y según las disposiciones que componen el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación. Posteriormente, la Superintendencia presentará el recuento de algunos hechos particulares identificados en el desarrollo de la presente actuación y con relación a las operaciones desarrolladas en la instalación portuaria objeto del presente análisis.

3.1. Contrato de concesión portuaria No. 005 de 2007.

La primera salvedad que quiere exponer esta Dirección es que con el presente acto administrativo no se pretende valorar el cumplimiento o incumplimiento del clausulado contractual obrante en el contrato de concesión portuaria No. 005 de 2007, debido a que dicha prerrogativa se encuentra en cabeza de otras autoridades, principalmente de la entidad concedente. Entonces, lo que si se pretende esta autoridad es que, en ejercicio de las funciones citadas en precedente, se garantice la prestación eficiente del servicio público portuario, y en esa medida, se involucren de manera sistemática y armónica todos los elementos que hacen parte de la cadena logística relacionada con este tipo de servicio.

Advertido lo anterior, se tiene que el 22 de junio de 2007 se suscribió el contrato de concesión portuaria No. 005, entre el **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO)**, hoy **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** (en adelante, **ANI**) y **TCBUEN**, es una concesión portuaria por medio de la cual el concesionario tendría el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a estos, donde operará el terminal de uso público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicios de toda clase de carga. Dicho contrato tiene como objeto el siguiente:

“CLAUSULA PRIMERA OBJETO DEL CONTRATO EL INSTITUTO NACIONAL DE CONSECIONES – INCO en virtud del presente contrato, tiene por objeto otorgar al CONCESIONARIO - SOCIEDAD COMPLEJO PORTUARIO INDUSTRIAL DE BUENAVENTURA S.A. hoy SOCIEDAD PORTURARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A (TCBUEN S.A), una concesión portuaria en los siguientes términos: a.) Se otorga a para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva la zona de uso público que incluye el sector de playa, terrenos de bajamar y zonas accesorias a estos, que se encuentran ubicados al oriente del Terminal Marítimo de Buenaventura, entre los exteriores de El Piñal, El Aguacate y Brazo Angosto del Municipio de Buenaventura – Valle del Cauca, por el termino de 30 años, a cambio de contraprestación establecida en la Cláusula Octava de este contrato, para que se construya, opere y mantenga la Infraestructura de un terminal de servicio público, destinado a la prestación de servicios portuarios de manejo y almacenamiento de carga

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

general, gráneles sólidos, carga en contenedores, carbón termino y coque, gráneles líquidos como lubricantes y combustibles, ubicado en jurisdicción de la ciudad de Buenaventura – Valle del Cauca”.

Para el desarrollo del objeto del contrato de concesión No. 005 de 2007 se definió como plazo de ejecución y explotación de dicha concesión portuaria un término de 30 años tal y como lo estipuló en la cláusula décima, así:

“CLÁUSULA DÉCIMA. PLAZO: El plazo de la concesión portuaria objeto del presente contrato, es de TREINTA (30) AÑOS, contados a partir de la fecha de perfeccionamiento del mismo”.

Asimismo, el cual podría ser prorrogado tal y como lo estipuló la cláusula decima primera del contrato.005 de 2007, que señala:

“CLÁUSULA DECIMA PRIMERA – PRORROGA DE LA CONCESION- La prórroga podrá darse siempre y cuando se realice con sujeción al procedimiento que para tal efecto disponga la normatividad vigente y podrá solicitarse por EL CONCESIONARIO, solo si este ha ejecutado el cien por ciento (100%) del plan de inversión aprobado para el plazo inicial de la concesión. (...)”.

En virtud del aludido contrato, el concesionario se sometió a cumplir todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo del mismo, y en especial a adelantar las actividades portuarias de acuerdo con las disposiciones vigentes; así mismo a permitir el control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte de conformidad con los términos legales y contractuales; a observar y cumplir las disposiciones sobre seguridad portuaria; suministrar a la Superintendencia los informes o datos que requieran para ejercer sus funciones de control y vigilancia, así como mantener en buen estado de operación y mantenimiento las construcciones e inmuebles por destinación que habitualmente se encuentren instalados en la zona otorgada en concesión, mantener vigente y actualizado el reglamento de condiciones técnicas de operación portuaria y darle cumplimiento al mismo, entre otras, tal como lo estipula la cláusula décima quinta y décima octava.

3.2. Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de TCBUEN.

El reglamento de condiciones técnicas de operación es un documento por medio del cual se establecen los lineamientos técnicos de operación mínimos de la instalación portuaria, los cuales son de imperativo cumplimiento en el marco de las operaciones que adelante la sociedad portuaria con sus usuarios. Lo anterior tiene como finalidad, garantizar que todas las operaciones se desarrollen en armonía con las disposiciones legales que rigen la actividad portuaria y en especial, que se garantice la debida prestación del servicio, en términos de calidad, eficiencia, continuidad y seguridad. En ese orden, constituye un requisito *-sine qua non-* que el mencionado reglamento sea presentado por el concesionario a la entidad competente, conforme con los criterios establecidos en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y reglamentados en las Resoluciones No. 71 del 11 de febrero de 1997 y 850 del 6 de abril de 2017, expedidas por la Supertransporte y el Ministerio de Transporte, respectivamente.

De acuerdo con lo anterior, mediante la Resolución No. 1132 del 25 de julio de 2019, la **ANI** aprobó la actualización del reglamento de condiciones técnicas de operación de **TCBUEN** (en adelante, **RCTO**). Sobre el particular, y para efectos del presente acto

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

administrativo, se pondrán de presente algunos lineamientos contenidos en dicho reglamento relacionados con la debida prestación del servicio público portuario.

En primer lugar, en lo que se refiere al objetivo del **RCTO** de **TCBUEN**, destaca entre otras cosas, que *“El reglamento de condiciones técnicas de operación de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A, es el documento por medio del cual se establecen las normas básicas para operar en forma eficiente y segura en el terminal, basándose en estándares de operación marítima y portuaria internacional, en las reglamentaciones establecidas por el Estado Colombiano y la normatividad internacional aplicable.¹²”*

Adicionalmente, y en lo que corresponde a las funciones principales que desarrollaría **TCBUEN** como administrador y beneficiario de la concesión, se tiene que el artículo 2.1.2 del **RCTO** estableció las siguientes:

“2.1.2 Funciones del Terminal o Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura TCBUEN S.A tiene como funciones principales:

(...)

d) Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en el terminal.

(...)

g) Prestar un servicio público eficiente y seguro.

(...)

l) Invertir en infraestructura portuaria con el propósito de dar facilidad a los usuarios y mejorar la eficiencia del terminal.”

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

4. De las medidas cautelares o especiales de urgencia en materia administrativa y la competencia de la Superintendencia de Transporte para expedirlas.

El artículo 209 de la Constitución Política de Colombia dispuso que la función administrativa se desarrollaría sobre la base de unos principios, entre los que se destaca el de eficacia, el cual obedece a que las actuaciones de la administración deben buscar la efectividad del derecho material que pretende proteger. Este principio, a su vez, se encuentra compilado en el artículo 3 del Código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo (en adelante, **CPACA**), en donde además se incluyeron otros principios aplicables para el desarrollo de las funciones que tiene a su cargo la administración. Se hace imperativo destacar que, en materia de actuaciones administrativas no está contemplado de manera taxativa las medidas cautelares o

¹² CAPITULO I. ASPECTOS GENERALES. Numeral 1.1. Objetivo.

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

especiales, no obstante, el artículo 34 del **CPACA**¹³ señala que las actuaciones administrativas se sujetarán al procedimiento administrativo común y principal que se establece en el **CPACA**, en ese orden de ideas, en el mismo código se incluyeron múltiples procedimientos y herramientas, que, dependiendo de la particularidad del caso, se pueden utilizar para el ejercicio de la función que se adelanta. Tal es el caso de las cautelas administrativas o medidas especiales de urgencia¹⁴ que tienen como propósito la adopción de remedios efectivos y ejecutables para suspender o superar la posible afectación que llegue a perturbar en gran medida la debida prestación del servicio público portuario. Sin embargo, el artículo 306 del mismo cuerpo normativo, señaló que, en los aspectos no regulados en ese Código se seguirá el Código de Procedimiento General, (en adelante, **CGP**), esto en relación con lo que sea compatible con la naturaleza de los procesos y actuaciones que correspondan a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.¹⁵ Desde esta perspectiva, las medidas de urgencia o especiales se ofrecen como una herramienta para garantizar la materialización de los derechos, cualquiera que sea su categoría, fundamentales, reales, patrimoniales o incluso, bienes jurídicos tutelados por las autoridades administrativas, diseñadas a la medida de una Constitución que va más allá de su mero reconocimiento, para comprometerse con su realización y cese de la afectación a esos derechos, por parte de los infractores o sujetos que con sus conductas y/o omisiones contribuyen a esto.

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

Ahora bien, doctrinariamente se ha establecido que la justificación para la adopción de cautelas administrativas – autónomas o accesorias – suponen la salvaguarda del interés general, el cual se podría ver menoscabado si se está a la espera del agotamiento de un procedimiento administrativo. En ese orden, es del caso precisar que las medidas administrativas de carácter autónomo que producen efectos cautelares tienen como finalidad mitigar o eliminar los efectos de una conducta que, aun cuando puede ser lícita, genera riesgos para los bienes jurídicos protegidos y que se pueden llegar a proteger por intermedio de una actuación autorizada por la ley, aun cuando las decisiones adoptadas resulten restrictivas en forma proporcional de un derecho del destinatario de esta. Téngase en cuenta que la decisión de adoptar este tipo de actuaciones no obedece a un capricho de la administración sino a la necesidad de dar

¹³ Ley 1437 de 2011. Artículo 34. Procedimiento administrativo común y principal. Las actuaciones administrativas se sujetarán al procedimiento administrativo común y principal que se establece en este Código, sin perjuicio de los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales. En lo no previsto en dichas leyes se aplicarán las disposiciones de esta Parte Primera del Código.

¹⁴ Ley 1437 de 2011. Artículo 234. Medidas cautelares de urgencia. Desde la presentación de la solicitud y sin previa notificación a la otra parte, el Juez o Magistrado Ponente podrá adoptar una medida cautelar, cuando cumplidos los requisitos para su adopción, se evidencie que, por su urgencia, no es posible agotar el trámite previsto en el artículo anterior. Esta decisión será susceptible de los recursos a que haya lugar. La medida así adoptada deberá comunicarse y cumplirse inmediatamente, previa la constitución de la caución señalada en el auto que la decreta.

¹⁵ Ley 1437 de 2011. Artículo 306. Aspectos no regulados. En los aspectos no contemplados en este Código se seguirá el Código de Procedimiento Civil en lo que sea compatible con la naturaleza de los procesos y actuaciones que correspondan a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

prevalencia al interés general, el cual se ve afectado o está en riesgo impactarse por actos que provienen del actuar de terceros con intereses particulares o de otra índole. Claramente, este tipo de cautelas tienen la característica de ser medidas orientadas a la salvaguarda del interés general y no del derecho subjetivo de quien pudiera tener interés en la actuación administrativa. Dicho de otro modo, los móviles para su adopción siguen correspondiendo al riesgo sobre el bien jurídico en abstracto, por efecto de la mora en el agotamiento del procedimiento administrativo. De ninguna manera, la satisfacción de una pretensión subjetiva.

De otra parte, resulta imperativo tener en cuenta que es el titular de esta competencia quien establece cual es la acción o medida a adoptar teniendo en cuenta los hechos que revisten el asunto sometido a conocimiento con miras a la protección del interés general, las cuales deberán ser adecuadas a los fines que las autoriza y proporcionales a los hechos que le sirven de causa. En el mismo sentido, lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011 *“las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Cuando como resultado de averiguaciones preliminares, la autoridad establezca que existen méritos para adelantar un procedimiento sancionatorio”*, lo cierto es que, tratándose de medidas administrativas o medidas especiales urgentes, la investigación administrativa no se constituye como requisito de procedibilidad para aquellas y, en cualquier caso, nótese que la actividad investigativa no comporta por sí misma un remedio a la afectación que se pretende conjurar. Por lo tanto, las medidas a ordenar en la presente resolución de ninguna manera implican un prejuzgamiento en aquellas investigaciones que se lleguen a adelantar o de aquellas que de manera concomitante se inicien junto con el presente acto administrativo, si es que así fuera.

Es por lo anterior, que no está demás decir que las autoridades administrativas pueden ejercer la facultad de decretar medidas especiales o de urgencia para conjurar las posibles afectaciones que se puedan generar en el marco de la prestación del servicio público portuario y de las actividades que de manera conexa o complementaria le asisten a dicho servicio, pues es a través de estas que se puede lograr de forma inmediata la erradicación o suspensión de una conducta o, por lo menos, la mitigación de ella. En similares términos lo ha identificado la jurisprudencia de la Corte Constitucional, quien en sentencia SU-913 de 2009 se pronunció sobre la proporcionalidad y congruencia al momento de decretar una medida especial, en los siguientes términos:

“(…) Estos son: el periculum in mora y el fumus boni iuris, los cuales deben aparecer de forma concurrente para asegurar la proporcionalidad y congruencia de la medida. El primero, periculum in mora, tiene que ver con el riesgo de que al no adoptarse la medida cautelar sobrevenga un perjuicio o daño mayor del que se expone en la demanda, que, de no precaverse, transforme en tardío el fallo definitivo. Tiene igualmente que ver con un temor fundado de que el derecho se frustre o sufra menoscabo durante la sustanciación del proceso. El segundo, fumus boni iuris, aduce a un principio de veracidad en cuanto a la afectación del derecho invocado como fundamento de la pretensión principal.

Estos dos principios, asegura la doctrina, deben operar de manera concurrente, al punto que la falta de uno de estos elementos, debe dar lugar a que: i. se rechace la medida cautelar ó ii. se otorgue la medida, pero de manera limitada. Por ejemplo, si el valor de la causa en juicio ejecutivo es proporcionalmente mínimo a la solvencia del demandado, la medida carecerá de periculum in mora, caso en el cual no habrá necesidad de hacer

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A., identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”**

*juicio alguno sobre el principio *fumus boni iuris*, pues de plano resulta innecesaria la medida (...)*”

Por su parte, la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en providencia del 17 de marzo de 2015¹⁶, señaló lo siguiente:

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

En igual sentido, la Sección Tercera, en auto de 13 de mayo de 2015¹⁷, sostuvo:

*“(...) Lo anterior quiere significar que el marco de discrecionalidad del Juez no debe entenderse como de arbitrariedad, razón por la cual le es exigible a éste la adopción de una decisión judicial suficientemente motivada, conforme a los materiales jurídicos vigentes y de acuerdo a la realidad fáctica que la hagan comprensible intersubjetivamente para cualquiera de los sujetos protagonistas del proceso y, además, que en ella se refleje la pretensión de justicia, razón por la cual es dable entender que en el escenario de las medidas cautelares, el Juez se enfrenta a la exposición de un razonamiento en donde, además de verificar los elementos tradicionales de procedencia de toda cautela, es decir el *fumus boni iuris* y el *periculum in mora*, debe proceder a un estudio de ponderación y sus sub principios integradores de idoneidad, necesidad y proporcionalidad *stricto sensu*, ya que se trata, antes que nada, de un ejercicio de razonabilidad.¹⁸ (...)”*

Lo anterior, se encuentra alineado con las funciones que ostenta esta Dirección, cuya referencia se realizó líneas atrás, pero que corresponde específicamente a las facultades definidas especialmente en el artículo 16 del Decreto 2409 de 2018. Así las cosas, es la Superintendencia de Transporte, como máxima autoridad administrativa en materia de transporte, representada en este caso por la Dirección de Investigaciones de Puertos,

¹⁶ Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, providencia de 17 de marzo de 2015, C.P. Sandra Lisset Ibarra Vélez, radicación núm. 11001-03-15-000-2014-03799-00.

¹⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, providencia de 13 de mayo de 2015, C.P. doctor Jaime Orlando Santofimio Gamboa, radicación núm. 11001-03-26-000- 2015-00022-00 (53057).

¹⁸ 9 Sobre la aplicación de la proporcionalidad, la misma providencia indicó: «[...] Se ha sostenido en anteriores ocasiones: (...) La discrecionalidad, en cuanto fenómeno con trascendencia jurídica, se concibe como un margen permitido de acción a las autoridades de cualquiera de los poderes públicos, en los eventos en que debiendo adoptar una decisión, el marco de sujeción a su actuación establecido por el ordenamiento jurídico resulta a todas luces indeterminado, correspondiéndole construir la decisión y, por lo tanto, las consecuencias jurídicas de la misma, bajo consideraciones objetivas de acatamiento y respeto al orden jurídico y a sus principios estructurantes. (...) El asunto resulta elemental: allí donde el Juez Administrativo no esté gobernado por reglas, lo más posible es que la actuación se soporte en principios o mandatos de optimización, luego la proporcionalidad y ponderación no son metodologías extrañas en la solución de conflictos y en la reconducción de la actividad de la jurisdicción contencioso-administrativa al cumplimiento material de los postulados del Estado social de derecho. En todo caso, la proporcionalidad y la ponderación no representan ni la limitación, ni el adelgazamiento de los poderes del juez administrativo, sino que permiten potenciar la racionalidad y la argumentación como sustento de toda decisión judicial. Cabe, entonces, examinar cómo se adopta al inicio del proceso judicial o, inclusive, sin que exista un proceso formalmente establecido, la medida adoptada sea la menos lesiva o invasora respecto del marco competencial propio de la administración pública (necesidad) y, por último, es necesario iii) llevar a cabo un razonamiento eminentemente jurídico de ponderación, en virtud del cual se debe determinar de manera doble el grado de afectación o no satisfacción de cada uno de los principios contrapuestos (...) que ordena analizar si se encuentra justificado que la satisfacción de uno de los principios afecte al otro [...]».(Subrayas fuera del texto original).

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

la competente para adoptar las medidas especiales de urgencia que se requieran en los asuntos sometidos a su conocimiento y en ejercicio de su competencia.

4.1. Destinatarios de las medidas cautelares o especiales urgentes.

El sector transporte dispone de una normatividad que establece cuales son las entidades que conforman el sector y el Sistema Nacional de Transporte, y aquellos sujetos que pueden soportar ordenes administrativas que procuren la protección de los bienes jurídicos que se encuentran bajo la tutela de la Superintendencia de Transporte.

En materia portuaria, se delimitó parte de dicho régimen en la Ley 1 de 1991, mediante la cual se determinó una variedad de asuntos aplicables sobre lo comentado. Por otro lado, los numerales 5 y 6 del artículo 16 del decreto 2409 de 2018 faculta expresamente a la Dirección de Investigaciones de Puertos para imponer las medidas u ordenar a los infractores la modificación o terminación de las conductas que sean contrarias a las disposiciones de puertos. En ese orden de ideas, el ejercicio de las facultades de vigilancia, inspección y control, las medidas y determinaciones adoptadas por esta autoridad no solo recaen sobre el universo de vigilados, sino también sobre todas aquellas personas naturales o jurídicas que bien pueden participar o no de la actividad del transporte incluyendo las actividades conexas a este, como lo son las actividades portuarias. Ahora bien, en cuanto al universo de vigilados de la Supertransporte, el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000, modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 – vigente- estableció los sujetos sobre los cuales se ejerce las funciones de inspección, vigilancia y control, en virtud de la delegación presidencial de tales funciones en relación con el servicio público de transporte. Esta norma dispone lo siguiente:

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

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

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

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

4. Los operadores portuarios.

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

6. Las demás que determinen las normas legales." (Se destaca)

De lo resaltado se tiene, que las sociedades portuarias, como sujetos concesionados que prestan un servicio público como ejecución de un contrato, son sujetos vigilados de esta Entidad. Adicional a lo anterior, según la posición adoptada por la Sala de Consulta Civil

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

y Servicio Civil del Consejo de Estado, del 20 de abril de 2021 promovido dentro del proceso con numero de radicación: 11001-03-06-000-2020-00226-00 y que se pronunció sobre el conflicto negativo de competencias administrativas suscitado entre la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Sociedades, se enfatizó lo siguiente:

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

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

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

En conclusión, la actividad portuaria constituye un servicio público que ha de prestarse en forma permanente, regular, eficaz, segura y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios. Por lo tanto, ante la inminente afectación de estos bienes jurídicos, la Superintendencia de Transporte debe hacer uso de sus facultades como autoridad en la materia, y ordenar que se adopten las medidas correctivas y/o pertinentes a todos aquellos sujetos que, como en este caso, con su acción y/u omisión puedan estar violentando directamente, facilitando el desconocimiento de la normatividad del sector transporte o permitiendo que se afecte la debida prestación del servicio público portuario.

5. Consideraciones para el caso concreto

Hasta este punto de la actuación, la Dirección ha presentado las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodean los inconvenientes asociados con la demora en la atención a conductores en módulos de contenedores así como la congestión en la salida vehicular de la terminal portuaria, un compendio de normas que soportan el desarrollo de la actividad portuaria desde la perspectiva de su concepción de servicio público, así mismo, se expuso consideraciones relacionadas con las condiciones definidas para que varios de los agentes del mercado que tienen presencia en la zona portuaria ubicada en la **TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, presten en forma eficiente y segura este servicio público.

Al respecto de la base jurídica y fáctica presentada, permite plantear la problemática que debe atenderse con ocasión de la expedición del presente acto administrativo, con el fin de velar por la defensa de la normatividad del sector transporte y los servicios conexos de los usuarios, así como de los bienes jurídicos que con ellos se tutelan. En

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

ese orden de ideas, se han identificado varias situaciones que directa o indirectamente, podrían repercutir e impactar en la debida prestación del servicio público portuario. No obstante, antes de presentar lo enunciado, resulta del todo pertinente recalcar que mediante la Resolución No. 1132 del 2019, la **ANI** aprobó el Reglamento Técnico de Operaciones de la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.** Sobre el particular y para efectos del presente acto administrativo, se destaca lo señalado en el numeral 2.1.2 *“Funciones del Terminal o Sociedad Portuaria”*, entre otras, las siguientes:

“2.1.2. Funciones del Terminal o Sociedad Portuaria.

La Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura TCBUEN S.A. tiene como funciones principales:

- a) Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.*
- b) Funciones del Terminal o Sociedad Portuaria.*

La Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura TCBUEN S.A. tiene como funciones principales:

- a) Administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria.*
- b) Planificar, desarrollar y controlar el proceso de expansión de la infraestructura portuaria administrada.*
- c) Comercializar y promocionar los servicios que presta el Terminal.*
- d) Planear, coordinar, prestar y supervisar los servicios que se ofrecen en el Terminal.*
- e) Definir las políticas operativas y de almacenamiento del Terminal.*
- f) Generar condiciones de seguridad para las operaciones y actividades del Terminal.*
- g) Prestar un servicio público, eficiente y seguro.*
- h) Presentar informes estadísticos detallados a las autoridades pertinentes de las operaciones realizadas en el Terminal en los formatos que para tal fin suministrará la misma.*
- i) Invertir en infraestructura portuaria con el propósito de dar facilidad a los usuarios y mejorar la eficiencia de la terminal.*
- j) Fijar y publicar las tarifas reguladas de los servicios portuarios que ofrece el Terminal.*
- k) Prestar los servicios portuarios dentro del Terminal.*

De otro lado, el citado reglamento establece que la relación entre la Sociedad Portuaria y los usuarios, las autoridades y asociados estarán a cargo del Gerente General de la sociedad o de quien él delegue¹⁹. Así mismo, la sociedad portuaria se comprometió a reconocer y satisfacer las necesidades de sus clientes prestando servicios portuarios innovadores, eficientes y de calidad, basados en el trabajo en equipo con personal calificado, altamente comprometido y apoyados en el manejo de recursos tecnológicos²⁰.

Estos objetivos previstos en el reglamento, 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 destacan, se encuentran los lineamientos determinados para asegurar el ejercicio de la actividad portuaria en forma eficiente, idónea y apropiada. También se incluyen medidas encaminadas a garantizar el ejercicio eficiente de las operaciones, en conexión con los procesos y procedimientos que se establecen para adelantar la operación en términos de seguridad. De aquí que, en igual forma, se resalte el postulado legal que prevé que el funcionamiento continuo

¹⁹ Numeral 2.2.2. Relaciones con los Usuarios de las Instalaciones Portuarias.

²⁰ Numeral 2.2.6. Políticas de Calidad y Acceso.

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

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 postulados²¹.

Teniendo en cuenta los anteriores lineamientos, en el marco de las operaciones que se adelantan en la instalación portuaria administrada por la sociedad portuaria **TCBUEN**, se ha determinado un conjunto de usuarios que acceden, de acuerdo con el caso, a los servicios que allí se ofertan. Sobre este asunto en particular, debe mencionarse que según el reglamento de condiciones técnicas de operación de **TCBUEN**, 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”*²². (Énfasis ajeno al original) En ese orden y en línea con lo dispuesto por la normatividad portuaria y en especial, por lo contenido en el reglamento de condiciones técnicas de operación de **TCBUEN**, en el caso materia de examen, se resalta en primer lugar, la calidad de usuarios de la terminal portuaria a los transportadores terrestres de los vehículos que ingresan a esta con fines de realizar las operaciones dentro del giro ordinario de sus actividades.

En segundo orden, retomando la problemática objeto del presente análisis, esta Superintendencia ha tenido conocimiento de algunos inconvenientes que se estarían presentando en el ingreso, permanencia y salida de los vehículos que ingresan a la terminal portuaria administrada por **TCBUEN**, la cual se encuentra ubicada en la Carrera 28ª No. 7 – 152 B/INMACULADA-VIA INTERNA ALTERNA – Barrio la inmaculada. Puntualmente, en parte de la extensión que comprende el acceso y salida terrestre a la terminal se vienen presentando episodios de congestión vehicular, que han derivado en tiempos de espera prolongados para el ingreso de los usuarios (transportadores) a la instalación portuaria.

En primer lugar, esta Superintendencia de Transporte realizó visita administrativa el 17 de noviembre de 2023 en las instalaciones de **TCBUEN**, la cual tuvo por objeto lo siguiente:

- (i) *verificar los cuellos de botella por insuficiencia de herramientas y equipos para el desarrollo de las actividades portuarias (salvo la atención a buques).*
- (ii) *verificar los cuellos de botellas generados en el tránsito aduanero.*
- (iii) *Verificar cuellos de botella generados en las puertas de ingreso a la terminal portuaria.*
- (iv) *Verificar cuellos de botella por fallas en el funcionamiento del escáner de contenedores, pallets y trazas.*
- (v) *Atención quejas a transportadores y usuarios de la terminal portuaria.*
- (vi) *Verificar cuellos de botella por disponibilidad o fallas en el funcionamiento de equipos en la atención a buques.*
- (vii) *Verificar cuellos de botella por condiciones climáticas.*
- (viii) *Verificar descargue de aguas de sentinas.*

²¹ **ARTÍCULO 1. Principios generales.** En desarrollo del artículo 32 de la Constitución Política, la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta Ley.

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

²² Numeral 1.3. Definiciones. Usuarios. Son 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.

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”

- (ix) *Solicitud de información Inside.*
- (x) *Verificación cumplimiento del RCTO.*
- (xi) *Velar por el libre acceso, seguridad y legalidad de la prestación de los servicios portuarios.*

En ese sentido y según los resultados de la visita realizada, se evidenciaron algunas situaciones que estarían afectando la operación eficiente y de calidad exigida a la instalación por conducto de la normatividad aplicable, entre otras, de lo reglado en la Ley 1 de 1991, las resoluciones que definen los lineamientos de los reglamentos técnicos de operación (Resolución No. 71 de 1997 y Resolución No. 850 de 2017) y, claro está, el reglamento que rige la actividad portuaria de la instalación administrada por la sociedad **TCBUEN**, como se presentó líneas atrás. En concreto, se identificaron demoras en la atención a conductores en el módulo de contenedores, por fallas de RTG en el módulo C 05, las cuales fueron expuestas además por los siguientes conductores:

Imagen No. 1.

<p>1. Conductor: Dubian Andres Ramírez Vehículo: GMC 566 Hora Ingreso: 09:17 Hora de Atención: 10:43 Tiempo espera: 1 hora 26 minutos Véase ilustración 03</p> <p>2. Conductor: Argemiro Hincapie Jaramillo Vehículo: VAE 862 Hora Ingreso: 09:40 Hora de Atención: 10:43 Tiempo espera: 1 hora 03 minutos Véase ilustración 04</p>

Fuente. Visita de Inspección del 17 de noviembre de 2023. Pág. 3.

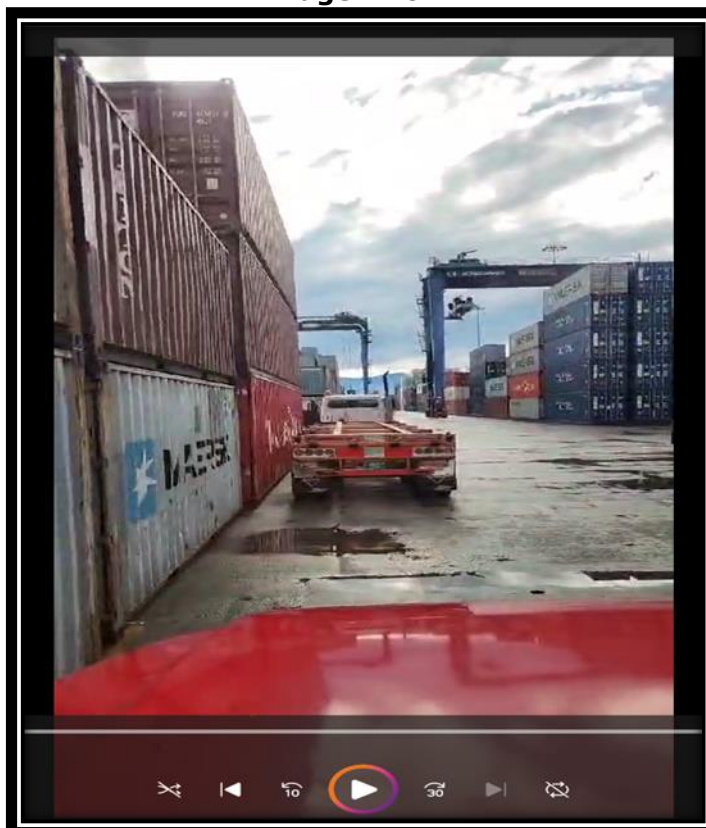
Fue en virtud de la visita realizada, que por parte de esta Superintendencia se analizaron varias alternativas para conjurar la situación presentada, donde la instalación portuaria dispuso del equipo RGT 06 para poder brindar una solución a la problemática expuesta en ese momento por algunos usuarios de la terminal. De hecho, se aportaron varios videos por parte de algunos conductores, entre los cuales se destaca el siguiente:

Espacio en blanco

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*"Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones"*

Imagen No. 2.



Fuente. Video aportado a través del Radicado No. 20235342940912.

Teniendo en cuenta el video anterior, se denuncian afectaciones a la prestación del servicio público portuario prestado por **TCBUEN**, pues según exponen los quejosos, aún a pesar de haber disponibilidad de las grúas No. 7, 11 y 40, no se realizaban las operaciones de carga de contenedores a los vehículos que se encontraban a la espera de esta operación. Así mismo, fue posible verificar al momento de la visita, por un lado, que existen seis (6) puertas, de las cuales tres son unidireccionales destinadas a la entrada de vehículos y las tres restantes son bidireccionales destinadas a la salida de vehículos que pueden ser habilitadas como ingreso en caso de ser necesario. No obstante, se evidenció fila de vehículos en puertas de salida de la instalación portuaria, la cual iniciaba desde la zona de ingreso hasta zona de exportación. Puntualmente, se registró lo siguiente:

*"Por consiguiente, al encontrarnos en puertas de ingreso y salida, se logra evidenciar que previo a la salida **solo cuenta con una báscula**, toda vez que la otra se encuentra en obra civil, sin embargo, se observó que el cuello de botella fue porque el ingreso a **la báscula no cuenta con un control de tráfico funcional**, donde los semáforos siempre están en verde y no suben ni bajan las talanqueras que le indique al conductor que puede seguir hacia la puerta, esto generó que los vehículos permanecieran mucho tiempo en bascula hasta que una de las 3 puertas de salida estuviese disponible para salir".²³*

Una vez identificado esto, por parte de esta Superintendencia se apoyó en controlador de tráfico, donde una vez el vehículo se encontraba en bascula, se hacia el llamado para que se ubicara detrás de cada vehículo que se encontraba en puerta, esto ayudó agilizar la salida y la fila de vehículos. Por parte de quien acompañaba la visita se solicitó apoyo

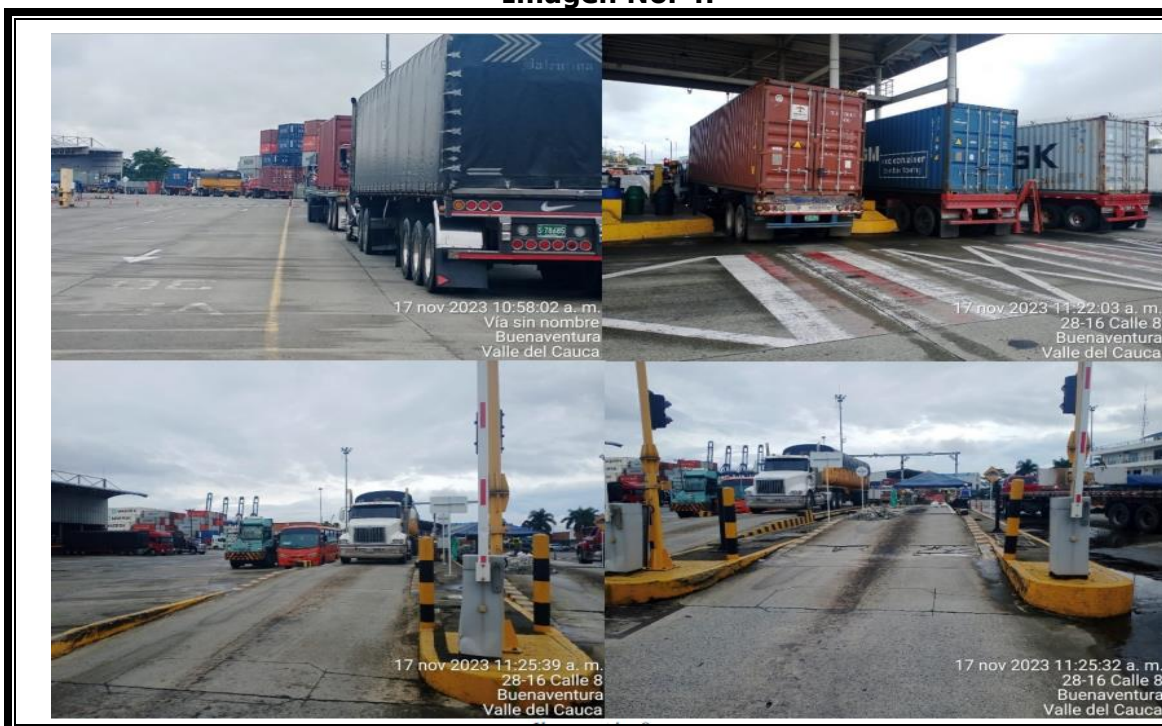
²³ Acta de visita de inspección del 17 de noviembre de 2023. Pág 6.

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”

de 01 funcionario para que realizara esta función y se dio solución a la problemática. **Véase en ilustración 08**”. (Negrilla del Despacho)

Imagen No. 4.



Fuente. Imagen recuperada de visita de Inspección del 17 de noviembre de 2023. Ilustración No. 8.

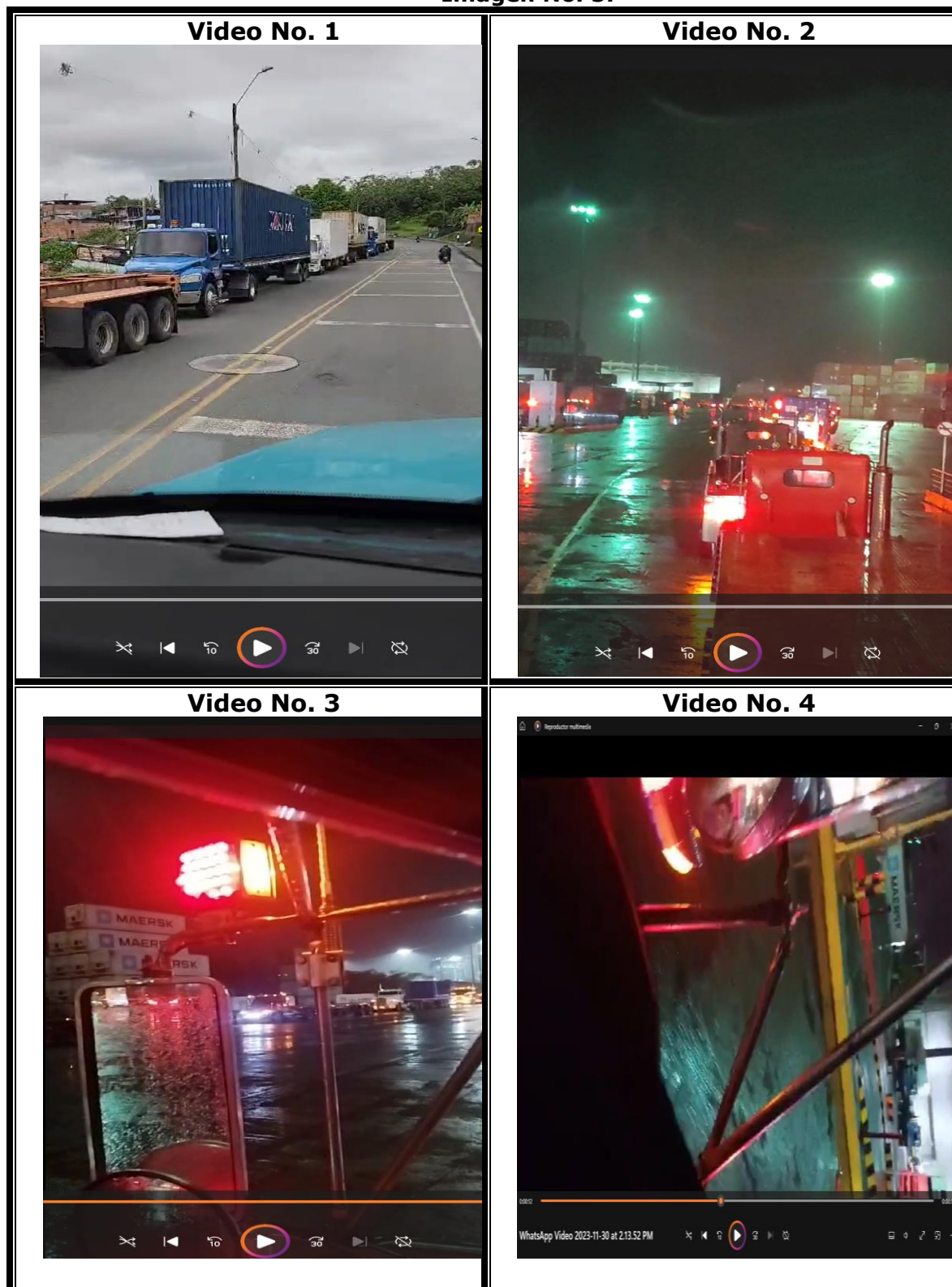
Sumado a lo expuesto hasta este punto, a través del radicado bajo el No. 20235342940912 del 1 de diciembre de 2023, se aportaron varios videos, en los cuales es posible evidenciar congestiones tanto al ingreso como a la salida de la terminal, los cuales se reproducen a través de algunas imágenes, para mayor claridad:

Espacio en blanco

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la *SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.*, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”

Imagen No. 5.



Fuente. Radicado No. 20235342940912 del 1 de diciembre de 2023

Respecto a los videos expuestos, uno de los quejosos señaló al momento de grabar el video No. 3, lo siguiente:

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*"Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones"*

*"La cola está llegando allá, a donde está el tablero vea, yo estoy aquí en el escáner, lo que pasa es que **hay una sola báscula** saliendo y una sola salida en la parte de adelante, solamente está saliendo por un solo lado".*

Por otro lado, en el video No. 4, quien aportó la evidencia señaló lo siguiente:

*"(...) **Una sola salida vea**, una sola salida en la cola vea, tiene 3 puertas para salir y está trabajando una sola y una sola báscula vea, (...) (quien sabe cuánto va a durar esa báscula sin trabajar (...) una sola salida y eso quieto, no se mueve." (Negrilla del Despacho)*

En este orden de ideas, de acuerdo con lo expuesto por los transportadores en línea con los hallazgos registrados en la visita de inspección realizada a la sociedad portuaria **TCBUEN**, así como el análisis de las evidencias obrantes en la presente actuación, en concreto se identificaron demoras en el ingreso y salida de los vehículos, así como para la prestación del servicio público para estos al interior de la terminal portuaria.

En primer lugar, se constató que en distintos puntos que conducen al ingreso vehicular de la terminal portuaria se presentaron considerables congestiones vehiculares por lo menos, desde la zona de ingreso hasta la zona de exportación. Lo anterior por cuanto existen serios indicios de que esta situación se viene presentando como consecuencia de la disponibilidad de una (1) sola báscula funcional, así como en el deficiente funcionamiento de los sistemas electrónicos que manejan los semáforos de la salida.

Por otro lado, fue posible identificar demoras para la atención brindada a los conductores por parte de **TCBUEN** en el módulo de contenedores como consecuencia de posibles fallas en las grúas RTG ubicadas en el módulo No. 5 de la terminal. De hecho, de la visita practicada a la citada sociedad, se dejó constancia sobre la alternativa de hacer uso de la grúa RTG 6, con miras a conjurar la situación de demora presentada.

Hasta este punto, se han expuesto evidencias que corroborarían las dificultades que se estarían presentado en el ingreso y salida de la instalación portuaria, puntualmente en lo concerniente al abultado tráfico que se ha identificado durante el recorrido que comprende el acceso terrestre de la terminal, así como en la salida de este. 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 **TCBUEN**, 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 y salida terrestre, así como el tiempo de permanencia de los vehículos fijados por la terminal, tendrían múltiples aspectos que distan de condiciones sobre las cuales se advierta una adecuada y debida prestación del servicio público. 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

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

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 evidencias aquí expuestas, revelarían que el proceso operativo desde el ingreso a la terminal no se adecuaría a los parámetros con los que se garantizaría la prestación del servicio.

DÉCIMO SEGUNDO: Teniendo en cuenta el marco fáctico expuesto, las situaciones evidenciadas y la información recaudada, resulta necesario adoptar medidas inmediatas, pertinentes y conducentes que permitan garantizar la adecuada prestación del servicio público en la terminal que opera la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector y a la operación eficiente y de calidad de la terminal y del servicio que reciben sus usuarios.

DÉCIMO TERCERO: Sin perjuicio de lo ordenado en este acto administrativo, esta Superintendencia, en ejercicio de sus facultades legales, en especial, las previstas en los numerales 1, 5 y 6 del artículo 16 del Decreto 2409 de 2018, procederá a decretar la práctica de algunas pruebas, con el fin de realizar un seguimiento estricto a la situación objeto de la presente actuación.

DÉCIMO CUARTO: Así mismo, esta autoridad estudiará los hechos que se han puesto en contexto, así como de las evidencias y demás pruebas recaudadas, con la finalidad de establecer si existe mérito suficiente para iniciar una investigación administrativa por la infracción de las reglas previstas para la operación del muelle, en condiciones de eficiencia, calidad, seguridad y continuidad.

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

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: ORDENAR a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800084048-5, **GARANTIZAR** la prestación del servicio público portuario en sus instalaciones, en aras de salvaguardar que se lleve a cabo en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad, según los postulados previstos en la Constitución Política, la Ley 1 de 1991 y demás normas aplicables.

Para el cumplimiento de lo solicitado, la sociedad portuaria deberá realizar las siguientes actuaciones:

1. Remitir con destino a esta Dirección los siguientes documentos y evidencias:
 - (i) Copia íntegra de todas las quejas allegadas a **TCBUEN**, desde enero de 2023 a la fecha, relacionadas con congestiones o represamientos en el ingreso y salida de los vehículos terrestres de la terminal portuaria, así como los anexos que se aportan con las mismas.
 - (ii) Copia íntegra de las respuestas otorgadas por **TCBUEN**, frente a las quejas allegadas por los diferentes usuarios de la terminal.
 - (iii) El manual de Operaciones que hace parte de los anexos del Reglamento de Condiciones técnicas de operación de **TCBUEN**, o el documento

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

equivalente que contenga la forma en que se debe proceder desde el agendamiento de citas de los vehículos para el ingreso, así como la forma en que se debe proceder para la salida de los mismos.

- (iv) El manual de Operaciones que hace parte de los anexos del Reglamento de Condiciones técnicas de operación de **TCBUEN**, o el documento equivalente que contenga la forma en que se debe proceder para la operación de cargue de contenedores a través de las grúas RTG.
- (v) Copia del Plan de protección de la instalación portuaria (Código PBIP).

Para dar el cumplimiento de lo ordenado en este numeral, deberá remitirse dentro de los **cinco (5) días hábiles** siguientes a la comunicación de este acto, la evidencia respectiva.

2. Allegar un informe detallado con destino a esta Dirección el cual contenga como mínimo lo siguiente:

- (i) Los seguimientos que ha realizado **TCBUEN**, relacionados con las mejoras continuas para el ingreso, salida y permanencia de la terminal para los periodos enero de 2022 a la fecha.
- (ii) Informe sobre el estado actual de las obras civiles que se hayan realizado o se encuentren en curso, para el mejoramiento en el ingreso, salida y permanencia de la terminal para los periodos enero de 2022 a la fecha.
- (iii) Cuáles son los canales utilizados por **TCBUEN** para la comunicación entre la Gerencia General de esta sociedad portuaria y los usuarios de la terminal. Para estos efectos, la sociedad portuaria deberá indicar si los indicados canales de acceso han sido utilizados para tratar los diferentes inconvenientes de represamiento en el ingreso, permanencia y salida de la terminal portuaria puestas en conocimiento por los usuarios. En caso afirmativo, aportar todas las evidencias que soporten la comunicación entre la citada terminal portuaria y los usuarios en el marco de la presente problemática.
- (iv) Informe el estado de funcionamiento actual de las basculas utilizadas para el ingreso y salida de la terminal portuaria. En caso de que las basculas que son utilizadas para este tipo de operaciones se hayan encontrado “no operativas” durante los últimos cinco meses previos a la comunicación del presente acto administrativo, remitir con destino a esta Dirección, todas las evidencias que soporten el mantenimiento y reparación de las indicadas básculas.

Para dar el cumplimiento de lo ordenado en este numeral, deberá remitirse dentro de los **cinco (5) días hábiles** siguientes a la comunicación de este acto, la evidencia respectiva.

3. MANTENER EN ESTADO OPERATIVO, sin limitaciones ni reducciones de funcionamiento, todas las puertas de entrada y de salida con las que cuenta la terminal portuaria destinadas para la entrada y salida de los vehículos que ingresan a la sociedad portuaria administrada por **TCBUEN**, y demás equipos con los que cuenta la terminal para estos efectos, con el fin de evitar cualquier tipo de congestión para el ingreso, permanencia y salida de los vehículos de la citada terminal.

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

Para estos efectos, se le concederá un término de **diez (10) días calendarios**, para que la sociedad portuaria **TCBUEN**, realice todas las adecuaciones, instalaciones y demás acciones tendientes a dar cumplimiento a la presente medida impuesta.

Así mismo, en caso de que estos equipos presenten fallas, deberán atenderse y solucionarse de manera inmediata. En el transcurso de las actividades de reparación y revisión deberán activarse otras medidas que garanticen el ingreso a la terminal, en las condiciones de seguridad establecidas por la terminal.

Se advierte, que en los casos que se vea involucrado los equipos en alguna afectación para su operación, **TCBUEN** deberá diseñar y ejecutar planes de mantenimiento preventivo y correctivo, para estos equipos en los que se garantice la menor afectación del servicio portuario que ofrece esta terminal portuaria. En estos casos, se deberá remitir a esta Dirección un reporte de cada situación en particular, además del respectivo plan de mantenimiento o documento adecuado a lo aquí requerido. Lo anterior dentro de **los cinco (5) días calendarios** de la ocurrencia de los hechos.

- 4. ADOPTAR E IMPLEMENTAR** dentro del término de **treinta (30) días calendarios** contado a partir de la comunicación del presente acto administrativo, un esquema de acompañamiento personalizado a los transportadores, complementario a aquél que disponga actualmente la sociedad portuaria, en los puntos de ingreso, permanencia y salida de la terminal portuaria, en especial en los que se realiza el paso por las básculas, así como la verificación de datos para el ingreso a la terminal portuaria.

Para el efecto, se deberá disponer de personal que, en el menor rango de tiempo, atienda las dificultades que presenten los transportadores para el ingreso, permanencia y salida, y con ello, se reduzcan los tiempos de permanencia en la zona de báscula, cargue de contenedores a vehículos y verificación. Así mismo, se deberá registrar a través del medio más idóneo que disponga la terminal portuaria, de todos y cada uno de los acompañamientos indicados en el presente numeral, en los cuales se identifique detalladamente los vehículos, empresa a la que pertenece, datos del conductor, así como las gestiones realizadas para dar solución a los inconvenientes presentados y que sean objeto de la presente medida.

Es de señalar, que esta Dirección deberá tener acceso al esquema o plan definido que proponga y ejecute la terminal portuaria para dar cumplimiento a lo aquí ordenado. En este caso, deberá informar lo pertinente una vez se defina el modelo o estrategia a impenetrar para esta orden. Es importante manifestar que lo señalado deberá ser remitido dentro del término aquí planteado.

- 5. RENDIR UN INFORME MENSUAL** con destino a esta Dirección y a partir del término de **sesenta (60) días calendarios** contados desde la comunicación del presente acto administrativo, de todos y cada uno los acompañamientos de que trata el numeral 4. Para estos efectos, se deberá identificar todas las actuaciones que ha realizado la terminal para el cumplimiento a lo ordenado en el citado numeral 4. Sin perjuicio, de que esta Dirección requiera ampliación de la información o datos aportados en cada uno de los informes reportados.

ARTÍCULO SEGUNDO: ORDENAR a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800084048-5, **PUBLICAR** en su página web, **el día calendario** siguiente a la comunicación de esta

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

resolución, publicación que deberá ser de forma visible y de fácil acceso para la consulta de todo aquel que ingrese a su página web.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para corroborar el cumplimiento de lo ordenado en este artículo, deberá remitirse dentro de los **tres (3) días hábiles** siguientes a la comunicación de este acto, la evidencia respectiva.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La publicación de la que trata el presente artículo deberá mantenerse visible en la página web de la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, hasta que, en la presente actuación, se expida acto administrativo que ordene el levantamiento de esta.

ARTÍCULO TERCERO: SOCIALIZAR dentro de los **ocho (8) días calendarios** a partir del día siguiente de la comunicación de este acto, con las empresas de transporte y con los usuarios transportadores, las medidas que aquí se han impuesto, con el fin de verificar y coordinar el cumplimiento de cada uno de los puntos contenidos en la presente orden administrativa.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para dar cumplimiento a lo ordenado en este artículo, la terminal portuaria deberá remitir el plan o cronograma a diseñar y ejecutar para estos efectos, el cual se deberá incluir: fechas, actividades, responsables, seguimiento y control, como lista de convocados y participantes, y demás aspectos que acrediten la gestión de socialización del acto.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Para corroborar el cumplimiento de lo ordenado en este artículo, la terminal portuaria deberá remitir dentro de los **tres (3) días hábiles** siguientes a la comunicación de este acto, la evidencia respectiva.

ARTÍCULO CUARTO: TODA la anterior información requerida en el marco de la parte resolutive de este acto administrativo deberá allegarse a la dirección de correo electrónico ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co y a los correos jonatanrivera@supertransporte.gov.co y fabianacosta@supertransporte.gov.co, sin perjuicio de las demás gestiones que se adelanten por parte de esta Superintendencia para la verificación de lo ordenado.

ARTÍCULO QUINTO: ADVERTIR a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, 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 SEXTO: ORDENAR la práctica de las siguientes pruebas:

6.1 DECLARACIONES

- Señalar las **9:00 a.m. del 5 de marzo de 2024**, para llevar a cabo la audiencia a la que ha de comparecer el inspector de operaciones terrestres de la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, o quien haga sus veces, para que declare sobre *“los hechos objeto de la presente medida impuesta”*.

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

- Señalar las **9:00 a.m. del 6 de marzo de 2024**, para llevar a cabo la audiencia a la que ha de comparecer el señor **DUBIAN ANDRÉS RAMIREZ**, en calidad de conductor del vehículo de placas GMC 566, para que declare sobre *“los hechos objeto de la presente medida impuesta”*.
- Señalar las **9:00 a.m. del 7 de marzo de 2024**, para llevar a cabo la audiencia a la que ha de comparecer **ARGEMIRO HINCAPIÉ JARAMILLO**, en calidad de conductor del vehículo de placas VAE 862, para que declare sobre *“los hechos objeto de la presente medida impuesta”*.

PARÁGRAFO: De conformidad con lo resuelto en el presente acto administrativo, para la práctica de las mencionadas declaraciones se insta a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, para que en atención de lo previsto en el numeral 11 del artículo 78 y el artículo 217 del Código General de Proceso -CGP- se sirvan comunicar y realizar todas las gestiones necesarias para efectos de lograr la comparecencia de los declarantes. Para la citación de los testigos, las investigadas deberán allegar con destino al expediente de la referencia, constancias de haber utilizado cualquier medio eficaz para tal efecto.

Adicionalmente, se pone de presente que según lo previsto en el numeral 13 del artículo 3 del Código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo -CPACA- y el artículo 103 del CGP, esta Entidad pone a disposición de la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, los medios tecnológicos que considere pertinentes con el fin de asegurar su comparecencia y la de los declarantes en tiempo real e ininterrumpido, a las diligencias programadas en el presente acto administrativo. Para el adecuado desarrollo de las diligencias por medios tecnológicos, las investigadas deberán contar con los medios tecnológicos idóneos para tal propósito (acceso a internet, cámara de video y micrófono).

ARTÍCULO SÉPTIMO: COMUNICAR el contenido del presente acto administrativo a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT 800084048-5, de conformidad con las reglas establecidas en la Ley 1437 del 2011.

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 TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**

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

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE
12520 DE 11/12/2023



Luisa Fernanda Mora Mendoza
Directora de Investigaciones de Puertos

RESOLUCIÓN No 12520 DE 11/12/2023

*“Por la cual se imponen unas ordenes administrativas a la **SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800.084.048-5, y se toman otras determinaciones”*

COMUNICAR A:

- **NESTOR ALBERTO AMADOR CEDIEL**
Gerente General
SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A
NIT. 800084048-5
Correo electrónico:
correspondencia.oficial@tcbuen.com
Dirección: Carrera 28 A # 7 – 152 B/Inmaculada-vía interna alterna.
Buenaventura, Valle del Cauca.

Proyectó: Jonatan Rivera Vanegas – Profesional Especializado y Fabian Andrés Acosta Diaz-Contratista.