

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 0312 **DE** 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A. (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS

En ejercicio de las facultades Constitucionales y legales, en especial, las que confieren; la Ley 1 de 1991, la Ley 1437 de 2011, el artículo 16 del Decreto 2409 de 2018, demás normas concordantes y

CONSIDERANDO

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

SEGUNDO: Que el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia establece que le corresponde al Presidente de la República, como suprema autoridad administrativa, ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos¹.

TERCERO: Que el artículo 27 de la Ley 336 de 1996² estipuló que se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente.

CUARTO: Que a su turno, el artículo 1 de la Ley 1 de 1991³, actual Estatuto de Puertos Marítimos, instituyó los principios generales que se desarrollarían en las actividades portuarias en los siguientes términos:

¹ "ARTÍCULO 189. Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:

(...)

22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos. (...)"

² Congreso de Colombia. Ley 336 de 1996. "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte". Diciembre 20.

³ Congreso de Colombia. Ley 1 de 1991. "Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones"

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

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

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

(...)

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

(...)

Las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los operadores portuarios que desarrollen actividades en los puertos de servicio público, deben adelantarlas de acuerdo con reglas de aplicación general (...)"

QUINTO: Que según lo previsto en el artículo 40 del Decreto 101 del 2000⁴, las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas al Presidente de la República, en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, le fueron delegadas a la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** (en adelante, **SUPERTRANSPORTE**) así:

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

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

SEXTO: Que en línea con lo anterior, el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001⁵ establece como sujetos que son objeto de inspección, vigilancia y control de esta Superintendencia, 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

⁴ Decreto 101 de 2000. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones". Febrero 2.

⁵ Decreto 2741 de 2001. "Por el cual se modifican los Decretos [101](#) y [1016](#) de 2000". Diciembre 20.

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"

lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.

4. Los operadores portuarios.

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

6. Las demás que determinen las normas legales."

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

OCTAVO: Que en concordancia con lo anterior, los artículos 4 y 5 del Decreto 2409 del 2018,⁶ disponen que la **SUPERTRANSPORTE** tiene por objeto lo siguiente:

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

(...)

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

(...)

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

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

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

(...)

⁶ Ministerio de Transporte. Decreto 2409 de 2018. Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones. Diciembre 24.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

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

(...)

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

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

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

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

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

(...)

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

(...)

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

DÉCIMO: Que de conformidad con lo estipulado en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017⁷, por medio de la cual se derogó la Resolución No. 071 de 1997⁸, a través de la cual, se estableció el nuevo contenido de los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos (en adelante **RCTO**).

DECIMO PRIMERO: Que a través de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022, la Dirección de Investigaciones de Puertos, expidió una serie de ordenes administrativas dirigidas a diferentes actores de la cadena logística que interactúan en el recibimiento, traslado y almacenamiento de contenedores vacíos en las diferentes terminales portuarias que operan en Buenaventura –

⁷ Ministerio de Transporte. Resolución 850 de 2017. Abril 6. Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones.

⁸ Ministerio de Transporte. Resolución No. 0071 de 1997. Febrero 11. Por medio de la cual se determina el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

Valle del Cauca, así como en los depósitos y/o patios externos, en especial, la participación de algunas líneas navieras. Lo anterior, en virtud de las circunstancias de tiempo, modo y lugar señaladas en el referido acto administrativo, que darían cuenta de que algunos usuarios de las terminales portuarias en Buenaventura se habrían visto afectados como consecuencia de las demoras en la recepción de los contenedores vacíos que, en algunos casos, ha trascendido hasta el término de cinco (5) días.

DECIMO SEGUNDO: Que a través del Memorando No. 20256300001013 del 10 de enero de 2025, la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos (en adelante Dirección **PYP**), solicitó a esta Dirección la apertura de una investigación administrativa de carácter sancionatoria, en contra de las líneas navieras que presuntamente, se encuentran afectando desde el año 2024 el servicio público portuario en los diferentes terminales portuarios que operan en Buenaventura – Valle del Cauca.

DECIMO TERCERO: Que asimismo, a través del Radicado No. 20255340030522 del 10 de enero de 2025, la sociedad **COLFECAR**, puso en conocimiento de esta autoridad, algunas situaciones que han venido afectando las operaciones de entrega, recibo y/o traslados de contenedores vacíos, principalmente en la zona portuaria de Buenaventura, argumentando entre otras cosas, que algunas líneas navieras han bajado la frecuencia con la cual retiran unidades de contenedores vacíos, situación que según señaló, genera un agotamiento en la capacidad instalada de los puertos y patios de contenedores donde al no tener espacio suficiente relentizan toda la operación de recibo, generando con ello, lucros cesantes y tiempos muertos para los vehículos de carga, quienes cobran a las empresas de transporte, tanto transportistas como los generadores de la carga. Asimismo, recalcó que las líneas navieras con las cuales se está presentando la problemática expuesta son: **CMA CGM S.A., PIL Pacific International Line, YangMing Marine Transport Corp, y Zim Integrated Shipping Services Ltd.**

DECIMO CUARTO: Que de otro lado, a través de los Radicados Nrs. 20255340030492 y 20255340030452 del 10 de enero de 2025, se puso en conocimiento de esta Dirección algunas situaciones presentadas con recargos extras como factor condicionante para el recibo de contenedores. Particularmente, una operación relacionada con los contenedores identificados bajo los Nrs. BMOU5562738 con fecha de devolución 28 de diciembre de 2024 y la unidad YMMU6993205.

DECIMO QUINTO: Que mediante el Radicado No. 20255340030272 del 10 de enero de 2025, se allegó a esta Dirección, el acta de la visita efectuada por el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte el 4 de diciembre de 2024 en las zonas de entornamiento y patios de contenedores ubicados en la vía alterna de Buenaventura, con el objeto de verificar el estado de las operaciones desarrolladas en; **(i)** Zona de entornamiento **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 S.A.S.**, identificada con Nit: 900368831-9, **(ii)** Instalaciones de **INTERMODAL BUN**, identificada con Nit: 860053047 – 3, **(iii)** Instalaciones de

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

CY DE COLOMBIA S.A.S., identificada con Nit: 806006601-8, (iv) Instalaciones de **ZONA DE ACTIVIDAD LOGISTICA S A S Buenaventura**, identificada con el NIT: 900324294-4, (v) Instalaciones de **SERVICIOS INTEGRALES MARITIMOS SAS - SIMARITIMA SAS**, identificada con Nit: 900394396-6. Particularmente, en algunas de las zonas indicadas se evidenciaron presuntas demoras para la toma de citas en la Terminal de Contenedores de Buenaventura (**TCBUEN**), para la línea Naviera **YANGMING** así como una presunta falta de disponibilidad para entrega de contenedores para la línea **CMA-CGM** en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (**SPRBUN**).

DECIMO SEXTO: Que mediante videos publicados en redes sociales,⁹ se puso en conocimiento de una demora de siete (7) días para recibir contenedores en el patio administrado por "SIMARITIMA", en Buenaventura así como se indica por parte de algunos transportadores, que continúan abusos por parte de las navieras y las "siat" aduaneras.

DECIMO SÉPTIMO: Que una vez recaudada y analizada la información requerida por esta autoridad hasta este punto de la actuación, esta Dirección encontró material probatorio suficiente para establecer que dentro del presente caso, existen méritos para dar inicio a una investigación administrativa de carácter sancionatoria en contra de las líneas navieras; **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8).

Particularmente, por cuanto presuntamente habrían: (i) Omitido realizar en forma constante, la actividad portuaria de rotación y/o recolección de los contenedores vacíos en los terminales portuarios de **SPRBUN, TCBUEN y SPIA** y/o en los depósitos externos y (ii) Habrían desatendido las ordenes impartidas por esta Dirección a través del **ARTÍCULO CUARTO** de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022, debido a que no habrían implementado las medidas suficientes y necesarias para efectos de atender cada una de las solicitudes relacionadas con la entrega de contenedores vacíos en aras de salvaguardar a que el servicio público portuario se lleve a cabo en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad en los términos allí establecidos. Lo anterior, en los términos que se describirán en forma específica en los acápites respectivos del presente acto administrativo.

⁹ Publicados en red social Twitter por ATC Transportadores @Oficial_ATC.15 de Enero de 2025. 8:26 am.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

DECIMO OCTAVO: Con el propósito de sustentar en debida forma las circunstancias y comportamientos antes descritos, la Dirección desarrollará los siguientes aspectos. **(i)** En primer lugar, se hará un recuento de la situación fáctica que dio origen a la presente investigación administrativa, **(ii)** Se realizará la identificación plena de las personas jurídicas presuntamente responsables, **(iii)** En tercer orden, el despacho realizará el análisis legal y reglamentario referente a la operación de devolución de contenedores vacíos y su almacenamiento en los diferentes patios en el Distrito de Buenaventura Colombia. **(iv)** En cuarto lugar, la Dirección procederá a describir detalladamente los comportamientos por los cuales, esta Dirección encontró mérito para iniciar la presente investigación administrativa según las disposiciones legales que rigen la materia. **(v)** En quinto orden, se describirá la imputación jurídica de los comportamientos omisivos atribuibles a las investigadas. **(vi)** En sexto lugar, la Dirección procederá a formular los cargos correspondientes. **(vii)** Seguidamente, se describirán las sanciones o medidas que según las disposiciones legales y para el caso en particular, serían procedentes imponer en caso de que se comprueben los cargos formulados a través del presente acto administrativo, y finalmente **(viii)** La Dirección tomara otras determinaciones necesarias dentro del caso en particular.

18.1. Descripción fáctica de los hechos.

Inicialmente, a través de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022, esta Dirección expidió una serie de ordenes administrativas dirigidas particularmente a: la **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.**, identificada con NIT. 835000149-8, (en adelante **SPIA**), a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800215775, (en adelante **SPRBUN**) y a la **TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.**, identificada con NIT. 800084048 (en adelante **TC BUEN**), con el fin de que notificaran a cada una de las diferentes líneas navieras, de manera diaria y según las obligaciones comerciales y contractuales que tengan vigentes (*free pool*), el porcentaje de ocupación que han utilizado junto con aquel que, en consecuencia, tuviesen disponible para el recibo y almacenamiento de contenedores vacíos.

En segunda medida, se le ordenó a las diferentes líneas navieras: **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 800249687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0, **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S**, identificada con NIT. 901154391-4; **COMPAÑÍA LOGÍSTICA COLOMBIANA S.A.S.**, identificada con NIT. 811022799-2 y **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860532426-7 en representación de **WAN HAI LINES LTDA** y **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 900146342-6; **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S**, identificada con NIT. 901187760-0; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 901295223-1; **ROLCO SHIPPING S.A.S.**, identificada con NIT. 900606944-4, en representación de **YANG MING MARINE TRANSPORT CORPORATION**; **AGUNSA COLOMBIA**

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

S.A.S., identificada con NIT. 860031615-2, en representación de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES; MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT. 800235053-1, para que adoptaran todas las medidas que consideraran y resultaran necesarias para efectos de atender cada una de las solicitudes que reciban para la entrega de contenedores vacíos que circularan en el territorio nacional, en aras de salvaguardar que el servicio público portuario se lleva a cabo en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad, según los postulados previstos en la Constitución Política de 1991, la Ley 1 de 1991 y demás normas aplicables.

En línea con lo anterior, se le ordenó a; **KENIER DANIEL RIVAS AMARILES (PATIO DE CONTAINERS NOVITA)**, con NIT. 1077476284-9, **ALIANZA LOGÍSTICA L&R S.A.S.**, con NIT. 900454173-9, **CY DE COLOMBIA S.A.S.**, con NIT. 806006601-8, **GALOTRANS S.A.**, con NIT. 800199898-3, **ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA S.A.S.** NIT. 900324294-4, **LOGISTIC GROUP R3 SAS**, NIT. 901214170-1, **AGUNSA LOGISTICS S.A.S.**, NIT. 900373731-0, **SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS S.A.S.**, NIT. 900394396-6, **INTERMODAL SAS**, NIT. 860053047-3, **MULTISERVICIOS S.A.S., (PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA SAS)**, con NIT. 800123264-8, mantener en estado operativo, sin limitaciones y reducciones de funcionamiento, las tecnologías y los equipos que tengan previstos para el desarrollo eficiente de las operaciones portuarias que adelantan en sus instalaciones así como disponer del personal, la tecnología y los equipos suficientes para atender la totalidad de los servicios que sean requeridos en sus instalaciones y para finalizar, la presentación de un plan que estableciera medidas complementarias para garantizar la atención de diferentes horarios con la finalidad de aumentar el índice de atención a usuarios según se requiera.

Las anteriores medidas fueron impartidas en virtud de las problemáticas presentadas y puestas en conocimiento de esta autoridad con relación a "demoras en la recepción de contenedores vacíos, que para ese momento trascendían en algunos casos, hasta el término de cinco (5) días. Lo anterior al parecer, debido a que los usuarios de las instalaciones portuarias que proceden a devolver los contenedores vacíos en virtud de la relación que se sostiene con una línea naviera en particular, no encuentran citas disponibles para la devolución de estos en las terminales portuarias existentes en Buenaventura. Lo anterior se sustentó, por ejemplo, en algunos artículos periodísticos como aquél publicado el 26 de enero de 2022 en el diario de amplia circulación "La República", en el cual se señaló lo siguiente:

"(...)

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

En la masiva, Henry Alberto Cárdenas, presidente de Fedetranscarga, afirmó que el problema ha sido reiterativo e impacta negativamente la operación logística

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

interna de las empresas de transporte terrestre de carga, trayendo como consecuencia los pagos, a manera de multa, en favor de las navieras".¹⁰

En línea con el anterior artículo, también se contó con la comunicación que la Federación Colombiana de Transportadores de carga por carretera "**COLFECAR**", dirigió el 28 de enero de 2022 al Ministerio de Transporte, tenido en cuenta para impartir la orden administrativa en la cual manifestó, entre otras cosas, que "*El ineficiente proceso de entrega de contenedores vacíos, que se viene presentando en el puerto de Buenaventura, sigue constituyéndose en una de las problemáticas que más está afectando las operaciones logísticas de comercio exterior en el país, dado el impacto negativo que tiene en extra tiempos y altísimos sobre costos. Antes el proceso de entrega de vacíos se podía tardar un (1) día lo cual era muy ineficiente y nos generaba graves sobre costos para el sector transportador, pero desde la semana pasada este proceso se está tardando de 3 a 5 días, incrementando significativamente los sobrecostos para nuestras empresas de transporte afiliadas.*"

Ahora bien, la situación anteriormente expuesta no solo fue puesta en conocimiento a través de los anteriores medios, sino también a través de algunos correos electrónicos en los cuales fue posible evidenciar la situación en la que se han encontrado algunos usuarios de las terminales portuarias que desarrollan sus actividades en este sector, quienes presuntamente no cuentan ni han contado desde dicha época con citas disponibles para la devolución de contenedores vacíos, destacando por ejemplo, la cadena de correo electrónicos iniciada el 2 de febrero de 2022 con un mensaje remitido por Wilmar Suárez dirigido, solicitando que "se le indique que ha pasado con el proceso de devolución de la unidad de la imp: 4011726282, y qué medidas se han tomado o qué medidas se tomarán con respecto al citado tema".¹¹

De otro lado, mediante el Memorando No. 20256300001013 del 10 de enero de 2025, la Dirección de **PYP**) solicitó a esta Dirección la apertura de una investigación administrativa de carácter sancionatoria, en contra de las líneas navieras que presuntamente se encuentran afectando desde el año 2024 el servicio público portuario, en los puertos que administran las diferentes terminales en Buenaventura – Valle del Cauca. Particularmente, PYP señaló lo siguiente:

"Ocupación en terminales portuarias – Free Pool:

En lo que respecta a la ocupación en puerto, varias líneas navieras han tenido durante el 2024 una alta ocupación en las terminales portuarias, principalmente en el puerto de Buenaventura, conforme a la información reportada en el SISTEMA DE INFORMACIÓN PORTUARIA – SIPOR, aplicativo mediante el cual las sociedades portuarias presentan reportes diarios sobre su capacidad de almacenamiento de contenedores vacíos por línea naviera.

¹⁰ Resolución No. 341. Página 12.

¹¹ Resolución No. 341. Página 14.

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

Analizada esta información, fue posible llegar a la conclusión de que esta situación se agudizó durante los meses de agosto y noviembre de 2024, en donde se registraron ocupaciones del 100% en múltiples instalaciones portuarias de Buenaventura y Barranquilla por parte de distintas líneas navieras.

En ellos las líneas navieras se comprometían a realizar evacuaciones de vacíos y a implementar planes de contingencia para sortear la situación, adjunto a esta comunicación encontrará un cuadro resumen con las generalidades de los compromisos adquiridos por las diferentes líneas navieras, esto atendiendo la identificación de los impactos negativos que tales niveles de ocupación representan sobre la cadena logística y los demás actores que hacen parte de esta. En particular se ha identificado que existen problemas con la asignación de citas para entrega de contenedores vacíos, congestiones en las vías por las demoras en las entradas a puertos y largos tiempos de espera para la asignación de citas.

Estas problemáticas impactan la eficiencia en los puertos, patios de contenedores, zonas de entornamientos y a los conductores y gremios de transportadores que a través de redes sociales y otros canales han puesto en conocimiento de esta entidad tales situaciones."

En línea con lo anterior, a través del Radicado No. 20255340030522 del 10 de enero de 2025, la sociedad **COLFECAR**, solicito apoyo e intervención por parte de esta autoridad frente a la problemática en la "devolución de contenedores vacíos en Buenaventura". En particular, puso en conocimiento de esta autoridad, algunas situaciones que ha venido sufriendo las operaciones de entrega de contenedores vacíos, principalmente en la zona portuaria de Buenaventura, argumentando entre otras cosas, lo siguiente:

" Por factores externos a Colombia, dinámicas económicas de la región y situaciones del movimiento naviero internacional, algunas líneas navieras han bajado la frecuencia con la cual retiran unidades de contenedores vacíos, esta situación hace que se agote la capacidad instalada de puertos y patios de contenedores en los cuales al no tener espacio ralentizan toda la operación de recibo, generando lucros cesantes y tiempos muertos para vehículos de carga, los cuales cobran a las empresas de transporte, tanto transportistas, como generadores de carga.

- Los procesos de inspección de contenedor están tardando entre 1 a 2 días
- Las citas de entrega pueden llegar hasta 9 días

Las navieras con las que se viene presentando estas situaciones, son en este momento:

- PIL: Pacific International Line.
- YangMing Marine Transport Corp.
- Zim Integrated Shipping Services Ltd.
- CMA CGM S.A

Señora superintendente solicitamos de la intervención de la Superintendencia, dentro del marco de sus funciones y a la luz de la resolución No. 341 de 2022, para analizar esta situación que se presenta y en la operación de devolución de unidades

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

de contenedores vacíos, normalizando con esto la prestación del servicio de transporte de carga, y mejorando factores de acceso, calidad y seguridad para todos los usuarios de este servicio."

Asimismo, a través de los Radicados Nrs. 20255340030492 y 20255340030452 del 10 de enero de 2025, se puso en conocimiento de esta Dirección algunas situaciones presentadas con recargos extras como factor condicionante para el recibo de contenedores. De un lado, una operación relacionada con el contenedor identificado bajo los Nrs. BMOU5562738 con fecha de devolución 28 de diciembre de 2024. Por otra parte, un presunto bloqueo de la unidad YMMU6993205 por parte de la naviera según lo informó la sociedad portuaria **TCBUEN**.

De otro lado, mediante el Radicado No. 20255340030272 del 10 de enero de 2025, se allegó por parte de la Dirección PYP, el acta de la visita efectuada por el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte el 4 de diciembre de 2024 en las zonas de entornamiento y patios de contenedores ubicados en la vía alterna de Buenaventura, con el objeto de verificar el estado de las operaciones desarrolladas en; **(i)** Zona de entornamiento **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 S.A.S.**, identificada con Nit: 900368831-9, **(ii)** Instalaciones de **INTERMODAL BUN**, identificada con Nit: 860053047 - 3, **(iii)** Instalaciones de **CY DE COLOMBIA S.A.S.**, identificada con Nit: 806006601-8, **(iv)** Instalaciones de **ZONA DE ACTIVIDAD LOGISTICA S A S Buenaventura**, identificada con el NIt: 900324294-4, y **(v)** Instalaciones de **SERVICIOS INTEGRALES MARITIMOS SAS - SIMARITIMA SAS**, identificada con Nit: 900394396-6. Particularmente, en la citada visita se concluyó lo siguiente:

"Conclusiones

*Durante la jornada de recorrido por las zonas logísticas de Buenaventura se logró obtener información relevante sobre las operaciones de recibo, entrega, entornamiento, ocupación, atención y observar bajo flujo vehicular en las vías de acceso a estas instalaciones, se pueden evidenciar que el mayor direccionamiento que se realizan son para las instalaciones portuarias de acuerdo con los direccionamientos de las navieras, así mismo, se obtiene información sobre dificultades para la devolución de contenedores con algunas líneas navieras como son **CMA-CGM** y **YANGMING**.*

Finalmente se recomienda realizar seguimiento a estas zonas y continuar con las visitas a patios de contenedores como Agunza, Patios Colombia y zona de entornamiento CEMUE, con el propósito de verificar el estado actual de la operación, así mismo realizar verificación de los Free Pool y si estos ya se encuentran a su máxima capacidad, revisar porque el mayor direccionamiento continua para las instalaciones portuarias."

Que a partir del material probatorio allegado a esta Dirección en el marco de la presente actuación administrativa, esta autoridad evidenció que existen elementos de juicio suficientes para sustentar la hipótesis de una presunta,

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

continua y sistemática transgresión a la prestación del servicio público portuario por parte de las líneas: **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8), con ocasión a las conductas que se describirán en el acápite correspondiente. En ese orden, la Dirección hará referencia al marco legal y reglamentario referente a la operación de devolución de contenedores vacíos y su almacenamiento en los diferentes patios en el Distrito de Buenaventura Colombia.

18.2. Identificación de las personas jurídicas sujetas de investigación.

18.2.1. De la sociedad CMA CGM COLOMBIA SAS. (En calidad de Representante de la línea CMA CGM).

El 30 de marzo de 2007 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **CMA CGM COLOMBIA LTDA.**, identificada con NIT. 900146342-6, mediante escritura pública No. 0002463 de la Notaría 6 del círculo de Bogotá, inscrito en la Cámara de Comercio de Bogotá el 19 de abril de 2007, con el No. 01124877 del Libro IX. Posteriormente, mediante Acta No. 13 del 29 de agosto de 2014 de Junta de Socios, inscrito en esta Cámara de Comercio el 5 de septiembre de 2014, con el No. 01865404 del Libro IX, la sociedad cambió su denominación o razón social de **CMA CGM COLOMBIA LTDA a CMA CGM COLOMBIA S.A.S.** Así pues, dicha sociedad se encuentra ubicada en la ciudad Bogotá. Actualmente cuenta con matrícula mercantil vigente la cual fue renovada el 2 de mayo de 2024 y se encuentra vigente.

Para el curso de su actividad, se definió como objeto social principal, en síntesis, la obtención y desarrollo de contratos de transporte por todos los medios, la consolidación de carga, agencia marítima y representación comercial de sociedades y líneas marítimas y actividades accesorias o complementarias, para lo cual la sociedad podrá: A) Prestar servicios de representación general y comercial a las compañías de carga marítima de operación regular; B) Promover y comercializar los servicios ofrecidos por las compañías marítimas que representa; C) Actuar como agente de carga y como intermediario en los contratos de fletamento y transporte de carga (...).¹²

De otro lado, mediante el Acta No. 17 del 30 de noviembre de 2022 de la Junta Directiva inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 29 de diciembre de

¹² Certificado de Existencia y Representación Legal. Objeto Social.

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA.**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM).**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS.**, y se toman otras determinaciones"*

2022 con el No. 02916034 del libro IX, se designó como gerente de **CMA CGM COLOMBIA S.A.S.**, a **Enrique Guillermo Eliot**, quien tiene a su cargo la administración y representación legal de la sociedad, quien entre sus funciones tiene las de representar y administrador legal de la sociedad, siendo el ejecutor inmediato de todos los actos y operaciones sociales.¹³

18.2.2. De la sociedad HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA. (En calidad de Representante de HAPAG LLOYD).

El 18 de junio de 2009 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA.**, identificada con NIT. 900298043-0, mediante escritura pública No. 971 de la Notaría 15 del círculo de Bogotá, inscrito en la Cámara de Comercio de Bogotá el 3 de julio de 2009, con el No. 01309696 del Libro IX. Para el curso de su actividad, se definió como objeto social principal, en síntesis, la prestación de todos los servicios propios de un contrato de agencia de una sociedad extranjera en Colombia, y dentro de estas funciones también podrá ejercer actividades relativas al agenciamiento general comercial, marítimo, fluvial y portuario relacionados con la atención de embarcaciones, buques y líneas navieras en cualquier puerto de la república de Colombia que le permita representar a los armadores o transportadores marítimos cualquiera que sea la naturaleza del contrato de agencia, frente al mercado nacional y ante cualquier autoridad, persona jurídica o natural para todos los efectos relacionados con las naves que agencie (...).¹⁴

De otro lado, mediante el Acta No. 25 del 10 de marzo de 2023, la Junta de socios inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 22 de marzo de 2023 con el No. 02947305 del libro IX, se designó como gerente de **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA.**, a **Mariela Valero Pinilla**, quien tiene a su cargo la representación legal de la sociedad, y por lo tanto, cuenta con facultades para ejecutar todos los actos y contratos acordes con la naturaleza de su encargo, que se relacionen directamente con el giro ordinario de los negocios sociales.¹⁵

18.2.3. De la sociedad NAVEMAR S.A.S. (En calidad de Representante de HAPAG LLOYD).

El 10 de enero de 1953 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **NAVEMAR S.A.S.**, identificada con NIT. 860001560-8, mediante escritura pública No. 90 de la Notaría 4 del círculo de Bogotá, inscrito en la Cámara de Comercio de Bogotá el 20 de enero de 1953, con el No. 22272 del Libro IX. Para el curso de su actividad, se definió como objeto social principal,

¹³ Certificado de Existencia y Representación Legal. REPRESENTACIÓN LEGAL. "El Gerente será el representante legal de la sociedad, ejercerá las funciones de administración y será el ejecutor inmediato de todos los actos y operaciones sociales, según las normas legales y estatutarias. El Gerente tendrá un (1) suplente que lo reemplazará en sus faltas temporales o absolutas. El gerente y su suplente deben ser designados y destituidos por unanimidad de la Junta Directiva por un período indefinido". (...)

¹⁴ Certificado de Existencia y Representación Legal. Objeto Social.

¹⁵ Certificado de Existencia y Representación Legal. FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

en síntesis, desempeñarse como agente marítimo de armadores nacionales y extranjeros. 2. La prestación de servicios de cargue, descargue, paletización de carga, manejo de mercancías, almacenamiento de carga, llenado y vaciado de recipientes y contenedores, despacho de pasajeros y demás servicios relacionados con las actividades marítimas. 3. La asesoría en logística. 4. El depósito conservación, manejo y custodia de cualquier tipo de mercancía antes de su nacionalización o después de ella. 5. Actuar como agente comercial de empresas dedicadas al transporte marítimo internacional. 8. El depósito, conservación, manejo y custodia de toda clase de embalajes incluyendo contenedores (...).¹⁶

De otro lado, mediante el Acta No. 144 del 9 de julio de 2013, la Asamblea de Accionistas inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 23 de julio de 2013 con el No. 01750333 del libro IX, se designó como gerente de **NAVEMAR S.A.S**, a **José Gabriel Salinas Martínez**, quien tiene a su cargo la representación legal y administración de la sociedad.¹⁷

18.2.4. De la sociedad AGUNSA COLOMBIA SAS. (En calidad de representante de PACIFIC INTERNATIONAL LINES).

El 17 de noviembre de 1971, se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **AGUNSA COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT. 860031615-2, mediante escritura pública No. 6128 de la Notaría 4 del círculo de Bogotá, inscrito en la Cámara de Comercio de Bogotá el 1 de diciembre de 1971, con el No. 92735 del Libro IX. Para el curso de su actividad, se definió como objeto social principal, en síntesis, agenciamiento marítimo y actividades conexas compatibles; b) La representación de personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que presten servicios en el ámbito del transporte y su cadena logística; c) Gestor logístico; d) El corretaje en general con inclusión en particular de contratos de fletamento marítimo o de arrendamiento de naves o artefactos navales; e) servicios de operación portuaria tales como más no limitados a: e.1) en relación con la carga: almacenamiento; cargue y descargue; estiba y desestiba (...).¹⁸

De otro lado, mediante el Acta No. 36 del 24 de octubre de 2024, la Junta de Asamblea de Accionistas, inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 25 de octubre de 2024 con el No. 03171447 del libro IX, se designó como gerente general de **AGUNSA COLOMBIA SAS.**, a **Jaime Fernando Donoso Paz y Miño**, quien tiene a su cargo la representación legal de la sociedad, la gestión comercial y financiera, la responsabilidad de la acción administrativa, la coordinación y la supervisión general de la sociedad.¹⁹

¹⁶ Certificado de Existencia y Representación Legal. Objeto Social.

¹⁷ Certificado de Existencia y Representación Legal. FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL.

¹⁸ Certificado de Existencia y Representación Legal. Objeto Social.

¹⁹ Certificado de Existencia y Representación Legal. FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

18.2.5. De la sociedad NAVES SAS. (En calidad de Representante de WAN HAI LINES LTDA).

El 26 de junio de 1986, se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **NAVES SAS.**, identificada con NIT. 860532426-7, mediante escritura pública No. 3618 de la Notaría 2 del círculo de Bogotá, aclarada mediante la escritura pública No. 3.901 del 14 de julio de 1986 de la misma notaria, inscritas en la Cámara de Comercio de Bogotá el 24 de julio de 1986, con el No. 194275 del Libro IX. Para el curso de su actividad, se definió como objeto social principal, en síntesis, la organización, fomento, realización y explotación industrial y comercial de los servicios para la navegación aérea, marítima, fluvial y de cabotaje, para el transporte de pasajeros, semovientes, carga, entre el exterior y puertos y aeropuertos colombianos, y entre puertos y aeropuertos colombianos y extranjeros, B) El agenciamiento marítimo y aéreo de naves y aeronaves, en puertos y aeropuertos colombianos".²⁰

De otro lado, mediante el Acta No. 124 del 2 de abril de 2018, la Junta Directiva, inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 10 de abril de 2018 con el No. 02320065 del libro IX, se designó como gerente general de **NAVES SAS.**, a **Francisco Jose Paez Buitrago**, quien tiene a su cargo la representación legal de la sociedad, en los términos allí indicados.²¹

18.2.6. De la sociedad OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS. (En calidad de Representante de OCEAN NETWORK EXPRESS).

El 7 de febrero de 2018, se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT. 901154391-4, mediante documento privado No. 02301230, inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 9 de febrero de 2018, del Libro IX. Para el curso de su actividad, se definió como objeto social principal, en síntesis, Agente comercial; (II) Agente marítimo; (III) Operador logístico; y (IV) Desarrollar cualquier actividad lícita.²²

De otro lado, la Junta Directiva, designó como gerente general de **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS.**, a **Alejandro Navas Hoyos**, quien tiene a su cargo la representación legal de la sociedad, en los términos allí indicados.²³

18.2.7. De la sociedad FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A. FAM AGENCIA MARITIMA S.A. (En calidad de Representante de la línea CMA CGM).

²⁰ Certificado de Existencia y Representación Legal. Objeto Social.

²¹ Certificado de Existencia y Representación Legal. FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL.

²² Certificado de Existencia y Representación Legal. Objeto Social.

²³ Certificado de Existencia y Representación Legal. FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL.

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

El 4 de marzo de 1992, se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A. FAM AGENCIA MARITIMA S.A.**, identificada con NIT. 800159356-2, mediante escritura pública No. 1139 de la Notaria 18 del círculo de Bogotá, inscrita el 25 de marzo de 1992, bajo el No. 360358 del libro IX. Para el curso de su actividad, se definió como objeto social principal, en síntesis, La representación de firmas nacionales o extranjeras y prestar asesorías en materia de transporte marítimo.²⁴

De otro lado, mediante el Acta No. 69 del 5 de septiembre de 20124, la Asamblea de Accionistas, inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 6 de septiembre de 2024 con el No. 03156427 del libro IX, se designó como liquidador de **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A. FAM AGENCIA MARITIMA S.A.**, a **Sergio Pérez Esteban**.²⁵

18.3. Consideraciones sobre el marco legal y reglamentario referente a la operación de devolución de contenedores vacíos y su almacenamiento en los diferentes patios y terminales portuarios que operan en el Distrito de Buenaventura.

En primera medida, se debe destacar que una de las manifestaciones de la cláusula de intervención del Estado en la economía vía "*mandato de la ley*" son los reglamentos que establecen las condiciones técnicas de operación en los puertos, los cuales tienen entre otros objetivos "*Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias*".²⁶ En línea con las condiciones técnicas de operación de los puertos, se han expedido una serie de actos administrativos de especial relevancia para el caso concreto a saber: la Resolución 71 de 1997,²⁷ y la Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017.²⁸ 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 en esta cadena como usuarios. En particular, el artículo 7 de la citada resolución contiene algunas disposiciones relacionadas con la eficiencia y la continuidad en la

²⁴ Certificado de Existencia y Representación Legal. Objeto Social.

²⁵ Certificado de Existencia y Representación Legal. FACULTADES Y LIMITACIONES DEL ERPRESENTANTE LEGAL.

²⁶ Ley 1 de 1991. Artículo 3. **ARTÍCULO 3º Condiciones técnicas de operación.** Corresponde al Superintendente General de Puertos y de conformidad con esta Ley, definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; 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.

²⁷ Ministerio de Transporte. Superintendencia General de Puertos. Resolución No. 0071 de 1997. 11 de Febrero. Por medio de la cual se determina el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos.

²⁸ Ministerio de Transporte. Resolución No. 850 de 2017. Abril 6. Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación de los Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

prestación de los servicios, en desarrollo de los mandatos constitucionales y legales mencionados. Del referenciado artículo se resalta lo siguiente:

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

(...)

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

(...)

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

En línea con lo anterior, las autoridades competentes han aprobado los Reglamentos Técnicos de Operación (en adelante, **RCTO**) de cada una de las sociedades portuarias administradas por los diferentes concesionarios autorizados. En ese orden, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante, **ANI**), aprobó mediante la Resolución No. 315 de 2020 la actualización del **RCTO** presentado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (en adelante, **SPRBUN**), el cual, según lo previsto en el numeral 1.2, deberá ser ejecutado por todos los operadores portuarios y demás usuarios de las terminales portuarias, para el uso de las instalaciones y equipos disponibles en el puerto. En ese sentido, vale la pena destacar además, lo previsto en el numeral 1.5.2 y 1.5.4, del capítulo 1.5, del citado **RCTO**, los cuales establecen lo siguiente:

"1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

Su actividad en SPRBUN se desarrollará en representación de una Línea Marítima o el armador de la nave. Un agente marítimo representará a cualquier embarcación que arribe al puerto, deberá estar debidamente registrado ante SPRBUN y contar con las autorizaciones expedidas por la Dirección General Marítima y demás autoridades competentes.

(...)

1.5.4. Obligaciones Generales Respecto a la Prestación del Servicio:

Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, los autorizados (la SPRBUN, los prestadores de servicios y operadores portuarios) deberán:

(...)

e. Mantener el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.

f. Adoptar y cumplir con el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

g. Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias (...).

(...)

j. Velar por que las personas o entidades que soliciten o utilicen los servicios cumplan las disposiciones contenidas en este Reglamento.

(...)

n. La información sobre indicadores portuarios y capacidad portuaria, deberá reportarse periódicamente a la Superintendencia de Transporte o a la entidad que haga sus veces, de acuerdo con la reglamentación que emita tal entidad."

En el mismo orden, el inciso primero del artículo 2.1.2 del **RCTO**, en el que se estableció que una de las funciones principales de la **SPRBUN** consiste en administrar, operar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria. Asimismo, el inciso decimo cuarto del artículo en cita, indica que la **SPRBUN** tiene el deber de prestar un servicio público eficiente y seguro. A su vez, el inciso décimo quinto del mismo artículo puntualizó que la **SPRBUN** deberá estimular el buen manejo, eficiencia y actualización de equipos de los operadores portuarios.

En segundo orden, continuando con el análisis de las disposiciones contenidas en los **RCTO**, mediante la Resolución No. 1132 de 2019, la **ANI**, aprobó la actualización del **RCTO** presentado por la **Terminal de Contenedores de Buenaventura**, (en adelante **TCBUEN**), el cual es de aplicable y de obligatorio cumplimiento para todas las personas naturales o jurídicas que hagan uso de las instalaciones portuarias o servicios en **TCBUEN**²⁹, ubicado en la bahía de Buenaventura, tal y como lo dispone el numeral 1.2.2 de dicho reglamento. En línea con lo anterior, los numerales 1.5.1 y 1.5.3, del capítulo 1.5 establece las siguientes obligaciones generales:

²⁹ 1.2. De las Aplicaciones de este Reglamento

(...)

1.2.2. Las disposiciones y normas contenidas en el presente Reglamento son de obligatorio cumplimiento y se aplican a todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones portuarias o servicios de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A.

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

"1.5. Obligaciones

1.5.1. Obligaciones Generales de los Operadores Portuarios.

- *Mantener vigente su resolución de Operador Portuario ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, de acuerdo con las actividades portuarias que desarrolle.*
- *Cumplir con las demás obligaciones contempladas en el presente Reglamento y en conformidad con las instrucciones que le imparta la Sociedad Portuaria.*

1.5.3. Obligaciones de los Usuarios de la Terminal Portuaria.

Las Agencias Aduaneras, Empresas de Transporte de Carga, Agentes de Carga Internacional, Importadores, Exportadores y demás usuarios, deberán registrarse ante la Sociedad Portuaria para la utilización de sus servicios en la Terminal, cumpliendo los mismos requisitos de que habla el numeral 1.4.1 de este Reglamento."

A su turno, vale la pena destacar que de conformidad a lo previsto en el literal a) del artículo 2.1.2 del **RCTO**, una de las funciones principales de **TCBUEN**, es administrar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria. Por su parte, el literal f) del artículo mencionado, establece la obligación de la sociedad portuaria de generar condiciones de seguridad para las operaciones y actividades del terminal. Finalmente, el literal g) del mismo artículo indicó el deber de **TCBUEN** de prestar un servicio público y eficiente. En tercer lugar, a través de la Resolución No. 5165 del 2022, la **ANI** aprobó la actualización del **RCTO** de la **Sociedad Puerto Industrial Aguadulce** (en adelante, **SPIA**). Sobre el particular y para efectos del presente acto administrativo, se pondrán de presente algunos lineamientos de dicho reglamento, relacionados con la debida prestación del servicio público portuario. Particularmente, en lo que se refiere al objetivo, el citado reglamento indica en su capítulo (I), que dicho documento define las condiciones de operación y servicios de **SPIA**, estableciendo los procedimientos y normas para operar en forma eficiente y segura, basados en estándares de operación marítima portuaria internacional y en las reglamentaciones del Estado colombiano. Asimismo, señaló que dichas disposiciones son de aplicación general y por tanto, de obligatorio cumplimiento para la Terminal en su calidad de autorizado, como para los prestadores de servicios y usuarios de la terminal.

Ahora bien, en lo que corresponde a las obligaciones tanto de los operadores portuarios como de las agencias marítimas y demás usuarios de la terminal administrada por **SPIA**, se dispuso en el numeral 1.5.1, 1.5.2 y 1.5.3 del **RCTO** las siguientes obligaciones:

1.5.1. "Obligaciones de los operadores portuarios.

Además de las obligaciones especiales que la norma consagre para una actividad específica, son obligaciones de los operadores portuarios a más de las establecidas en las normas, las siguientes:

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

- a. *Prestar sus servicios en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad y continuidad, a fin de garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas del día, los 7 días de la semana y todos los días del año.*
- b. *Estar inscrito y registrado ante la Superintendencia de Transporte, manteniendo dicho registro vigente y actualizado en todo momento.*

1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

(...)

- c. *Además de las obligaciones especiales que las normas consagren, son obligaciones de las agencias marítimas, las siguientes:*

(...)

- iv. *Representar al armador en todas las relaciones referentes a los contratos de transporte marítimo y todos los efectos relacionados con la nave y su operación en el Terminal.*

(...)

- xxiv. *En general cumplir con todas y cada una de las normas aplicables, así como con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.*

1.5.3. Obligaciones de los Usuarios de la Terminal Portuaria.

Además de las obligaciones de Ley, todo Usuario que ingrese al Terminal está obligado a:

(...)

- c. *Cumplir con las normas y reglamentos vigentes señalados por las diversas autoridades que tengan injerencia en la normatividad del Terminal y sus operaciones.*

(...)

- g. *Cumplir, cuando ella sea procedente, con las disposiciones expedidas por la Superintendencia de Transporte, la Dirección General Marítima – DIMAR – Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN -, autoridades de policía, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos – INVIMA – el Instituto Colombiano Agropecuario – ICA -, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA -, PBIP, UIAF y demás normas o autoridades con funciones específicas en las actividades portuarias y de comercio exterior."*

Conforme a lo anterior, las anteriores disposiciones normativas las cuales constituyen uno de los pilares jurídicos relacionados con la prestación del servicio portuario y las actividades que se desarrollan en las diferentes terminales portuarias del país, reivindican la eficiencia en el servicio público portuario como uno de los objetivos o propósitos principales que se deben garantizar a todos los actores que interactúan en la cadena logística de las actividades portuarias. Ahora bien, la eficiencia no se puede predicar exclusivamente de las operaciones que se surten al interior de la terminal portuaria, sino que también se debe materializar en aquellas actividades que se desarrollan fuera de éstas y nótese como un entendimiento diferente haría completamente nugatoria la intención del legislador en proteger los bienes jurídicos tutelados y que guardan relación con la prestación del servicio público portuario. Debido a lo expuesto, un terminal portuario que presente inconvenientes en cualquiera de las actividades desarrolladas en su giro ordinario y relacionadas con la prestación del servicio, conlleva en consecuencia a un impacto negativo en todos los partícipes de la

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

cadena logística, trabajadores, operadores portuarios y cualquiera que haga uso de las instalaciones portuarias en el marco de sus actividades comerciales diarias.

En línea con lo expuesto y dado que la eficiencia juega un rol fundamental en la actividad portuaria, es de sustancial relevancia para esta Superintendencia ejercer las prerrogativas que le ha concedido el ordenamiento jurídico a efectos de garantizar que el servicio que nos ocupa se preste en debida forma, y no se encuentre afectado y/o amenazado, 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.

De cara a todo lo indicado, se destaca que dentro de la cadena logística relacionada con el servicio público portuario, existe un segmento de la misma que cobra especial relevancia dentro de la operación, y es el que se refiere a las actividades desarrolladas por las diferentes líneas navieras que vale la pena recalcar "hacen uso de las instalaciones portuarias". Dicho lo anterior, éstas líneas son personas jurídicas que por cuenta propia o de terceros celebran contratos de transporte marítimo de bienes con un determinado usuario para transportarlos de una instalación portuaria a otra. Ahora bien, para el cumplimiento del objeto contractual, las líneas navieras transportan los bienes en motonaves cuya capacidad de almacenamiento determina la posibilidad de transportar un número determinado de contenedores representados en TEUS (Twenty-foot Equivalent Unit), que son la regla general y en otros casos, en FEUS (Forty-foot Equivalent Unit). La operación descrita tiene como finalidad, entre otras cosas, realizar operaciones de importación y exportación en el territorio nacional así como el retiro de los contenedores vacíos una vez son devueltos por las empresas de transporte y/o transportadores en las instalaciones de la terminal portuaria o en los patios y/o edpósitos externos de almacenamiento de contenedores vacíos que existen en Colombia y en particular, para lo que corresponde en el caso objeto de análisis, en la zona de Buenaventura. En esa medida, y en lo que se refiere al almacenamiento de los contenedores vacíos, las líneas navieras por lo general, suscriben acuerdos comerciales con las sociedades portuarias a efectos de que éstas reciban y almacenen una cantidad -determinada- de contenedores vacíos y sean retirados por aquellas posteriormente (*free pool*)³⁰, según las dinámicas relativas a sus operaciones marítimas. En otras ocasiones, suscriben acuerdos comerciales directamente con los patios externos, a efectos de contar con un espacio propio para el almacenamiento de sus contenedores vacíos.

Ahora bien, con relación a la operación de devolución de los contenedores vacíos, las líneas navieras tienen sistemas de agendamiento que los integran con los aplicativos de las sociedades portuarias, y es dentro de ese escenario que las empresas transportadoras y/o transportadores encuentran la posibilidad de

³⁰ Sistema Portuario que se refiere a la devolución de un contenedor vacío a un lugar específico después de que el cliente haya recibido la mercancía.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

agendar una cita para la respectiva devolución del contenedor vacío en el lugar que determine en su momento la línea naviera. En ese sentido, debe destacarse lo previsto en el artículo 1473 y siguientes del Decreto 410 de 1971³¹, relacionados con la figura del "agente marítimo". Particularmente, las citadas disposiciones legales establecen lo siguiente:

"ARTÍCULO 1473. <DEFINICIÓN DE ARMADOR>. *Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.*

La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario

ARTÍCULO 1489. <DEFINICIÓN DE AGENTE MARÍTIMO>. *Agente marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave.*

ARTÍCULO 1491. <REGISTRO DEL AGENTE MARÍTIMO>. *El agente marítimo debe registrarse ante la autoridad marítima nacional.*

ARTÍCULO 1492. <OBLIGACIONES DEL AGENTE>. *Son obligaciones del agente:*

- 1) Representar al armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte;*
- 2) Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto;*
- 3) Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave;*
- 4) Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada;*
- 5) Responder personal y solidariamente con el capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías;*
- 6) Responder por los objetos y valores recibidos;*
- 7) Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada, y*
- 8) Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan estos en el país.*

Finalmente, la Ley 1 de 1991 define en el numeral 5.23, del artículo 5 a los usuarios del puerto los "armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto". En concordancia con lo aquí señalado, debe decirse que las líneas navieras como "propietarias o no" de los buques y de los contenedores, ofrecen sus servicios de transporte y carga por vía marítima, disponiendo de buques portacontenedores que realizan su tránsito de un puerto a otro. Ahora bien, para que la mercancía transportada por este medio pueda llegar a su destino, existe todo un proceso logístico detrás en el cual interactúan varios

³¹ Presidencia de la República. Decreto 410 de 1971. Por el cual se expide el Código de Comercio. Marzo 27.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

agentes en esta cadena (agente de aduanas, agente marítimo, agente comercial, transportador terrestre, las sociedades portuarias, operadores portuarios, entre otros), donde esta autoridad destaca la labor desarrollada en los puertos. En el caso en particular, las líneas navieras como armadores en la cadena logística interactúan por medio de sus agentes, quienes son sus representantes en tierra y es por ello que todas las actividades que realicen "haciendo uso de la infraestructura del puerto" son consideradas como actividades portuarias³² y en ese sentido, afectan la prestación del servicio público portuario y es en virtud de estas actividades que esta autoridad también ejerce su potestad de inspección, vigilancia y control.

18.4. Descripción de los presuntos comportamientos desplegados por las sociedades investigadas, relacionadas con el incumplimiento de las disposiciones legales aplicables en el presente asunto.

En el presente acápite, la Dirección pasa a señalar aquellos hechos y evidencias que, habiendo sido establecidos por esta autoridad en ejercicio de sus facultades, demostrarían de forma preliminar, que las sociedades investigadas, en sus calidades de agentes marítimos y/o comerciales de las respectivas líneas navieras, habrían; **(i)** Omitido realizar en forma constante, la actividad portuaria de rotación y/o recolección de los contenedores vacíos en los terminales portuarios de **SPRBUN, TCBUEN y SPIA** y/o en los depósitos externos y **(ii)** Habría desatendido las ordenes impartidas por esta Dirección a través del **ARTÍCULO CUARTO** de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022, debido a que no habría implementado las medidas suficientes y necesarias para efectos de atender cada una de las solicitudes relacionadas con la entrega de contenedores vacíos en aras de salvaguardar a que el servicio público portuario se lleve a cabo en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad en los términos allí establecidos, generando con estas conductas que los terminales portuarios y demás patios externos sobrepasen la capacidad para recibir este tipo de contenedores, perjudicando finalmente la cadena logística en el sector transporte y sobre todo, en la prestación del servicio público portuario, infringiendo con ello, las disposiciones previstas tanto en los Reglamentos Técnicos de Operación como a lo previsto en la Ley 1 de 1991, con relación al "funcionamiento continuo y eficiente de los puertos".

En orden a lo anterior, y con el fin de dar claridad a los comportamientos que sobre este punto, se le atribuyen a las sociedades: **CMA CGM COLOMBIA SAS., HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA, AGUNSA COLOMBIA SAS, NAVES SAS., OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS, FRONTIER AGENCIA**

³² Ley 1 de 1991. **ARTÍCULO 5º. Definiciones.** Para la correcta interpretación y aplicación de esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

5.1. **Actividad portuaria.** Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

MARITIMA S.A, (FAM), y NAVEMAR SAS, en calidad de agentes marítimos de las líneas navieras ya indicadas, la Dirección procederá a describir en forma clara y detallada, las irregularidades presentadas en los procesos de devolución, recibimiento y recolección de contenedores vacíos en el Distrito de Buenaventura que posterior a ser desocupados en las operaciones de descargue pertinentes, deben ir dirigidos vacíos bien sea a los patios que se encuentran administrados por las diferentes terminales portuarias en Buenaventura o en su defecto, en los depósitos externos contratados para el mismo fin.

Sobre el particular, debe destacarse que la llegada de contenedores a una terminal portuaria, por lo menos en la mayoría de los casos, se da con ocasión de las operaciones de importación que se han gestionado para el efecto. En el trámite de este proceso se identifican, como mínimo, dos relaciones contractuales generadores de obligaciones por las partes. Por un lado, la que se genera entre la línea naviera y el importador, la cual justifica el transporte de los bienes requeridos -almacenados en contenedores- a través de la vía marítima hacia la instalación portuaria de destino. Por otro lado, aquella que se genera entre el terminal portuario y la línea naviera, que tiene como objeto la disposición de una ventana de tiempo para el atraque de la motonave, la descarga de los contenedores y su respectivo almacenamiento, dependiendo de las fases y condiciones acordadas. En ese orden, el importador tiene a su cargo realizar las gestiones necesarias para el retiro de los contenedores de la terminal portuaria que se ha utilizado como plataforma para el atraque de la motonave. Es justo a partir de ese momento cuando, a título de comodato, el importador adquiere la responsabilidad de movilizar el contenedor hacia el lugar que disponga y posteriormente, deberá efectuar la entrega del contenedor (vacío), en los plazos, lugares y condiciones que defina con la línea naviera. Esto permite explicar que es posible que un contenedor que ingresó por determinado punto de la geografía nacional sea retirado del país por otra zona, pues dicha decisión depende de la línea naviera, agente que decide sobre el curso y uso de sus contenedores.

Además de lo señalado, las empresas de transporte y/o los transportadores también juegan un papel fundamental en esta cadena logística relacionada con la devolución de contenedores vacíos, quienes intervienen desde el momento en el que se adelantan las gestiones por parte del importador para retirar el contenedor de la terminal portuaria, hasta el momento en el que se debe entregar el contenedor vacío. Respecto a esta última actividad, se agrupan las múltiples quejas, denuncias, informes de prensa y demás comunicados que han sido divulgados con ocasión de las presuntas problemáticas que se estarían presentando para la entrega de contenedores vacíos por parte de las empresas de transporte y/o los transportadores. Dicha situación requiere de un contexto más amplio para su análisis. Particularmente para la entrega de contenedores, la empresa de transporte y/o el transportador requiere surtir varios procesos. En primer lugar, debe presentarse en una zona de entornamiento, para efectos de que allí se le informe cual será la zona en la que se realizaría la inspección

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

requerida por la línea naviera que, en muchas ocasiones, se surte en sitios diferentes a la zona de entornamiento, pero que además, para ese momento, la empresa de transporte y/o el transportador todavía no están enterados, necesariamente en qué lugar deberá dejar de manera definitiva el contenedor vacío. Para esto último, la línea naviera se encarga de definir si requiere su entrega en un depósito de contenedores o si opta por solicitar que se conduzca a una instalación portuaria que tenga en la instalación portuaria para que allí se almacene.

Finalmente, cuando la línea naviera así lo disponga, recogerá los contenedores vacíos que tenga en las instalaciones portuarias y/o provenientes en los depósitos externos como parte de sus operaciones marítimas, actividad que para esta Dirección, constituye la problemática presentada en el presente caso, puesto que existen serios indicios de que las agencias marítimas y representantes de las Naviera para dichas operaciones, **no están realizando la actividad de recolección de contenedores en forma dinámica, que permita conjurar y/o evitar el hacinamiento de contenedores vacíos por el que se encuentran atravesando tanto las sociedades portuarias como los depósitos externos en Buenaventura.**

La anterior situación se torna más gravosa si se tiene en cuenta que presuntamente y sin justificación válida alguna, las investigadas realizan cobros indebidos a los demás agentes de la cadena logística como lo son las empresas de transporte por "mora en la entrega de contenedores por no ser entregados en las fechas pactadas en el contrato de comodato" y además de ello, el sector transportador debe en igual medida, asumir gastos adicionales ocasionados por la falta de espacio para el recibimiento de los contenedores que llevan en sus vehículos. Y es que para el Despacho es claro que, si a un conductor no se le recibe el contenedor vacío, no tiene otra opción que guardar espera hasta tanto le sea recibido, donde existen evidencias de que en la mayoría de casos, son de días incluso hasta cinco (5) días, cuando normalmente se tardaba un (1) día, convirtiendo presuntamente el vehículo del transportador en una "bodega móvil del contenedor vacío",

Ahora bien, en el caso de algunas instalaciones portuarias, por ejemplo, en lo relacionado con **SPIA**, el proceso de entrega del contenedor inicia con la programación de una cita en el sistema habilitado para el efecto, el cual le mostrará al usuario la disponibilidad para dicho proceso y finaliza con el recibo del contenedor en sede de sus instalaciones o en la zona que para ello destine, según las condiciones definidas en la respectiva negociación. En este punto, resulta relevante efectuar una precisión derivada del estudio de la información recaudada por esta Superintendencia, en el marco de la actuación que se ha surtido para el análisis de la situación contextualizada. La disponibilidad de citas en terminales portuarios como **SPIA** y **SPRBUN**, dependerá en todo caso, **del cupo que se haya negociado con la línea naviera para efectos de su almacenamiento.** En otras palabras, en el léxico propio de la actividad

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

portuaria, lo descrito se denomina como "free pool", concepto que equivale al "compromiso que tiene el puerto con la naviera, para recibir y almacenar una cantidad determinada de contenedores vacíos para que la naviera los retire posteriormente".³³ Nótese que la disponibilidad de una instalación portuaria para recibir los contenedores vacíos de una línea naviera con la cual tiene un contrato de free pool depende de que ella misma los recoja como parte de sus operaciones de embarque.

Lo anterior, por supuesto, se somete a un estricto control por parte de las instalaciones portuarias, pues de ello depende que el área operativa disponga del uso eficiente de las zonas habilitadas por las terminales para los múltiples servicios y actividades que ejecuta. Para efectos de mantener un registro y sondeo de la ocupación, terminales como **SPIA** cuentan con dos (2) métodos a saber. Por un lado, se pone a disposición de la línea naviera el acceso a la plataforma de la terminal para consultar el reporte de ocupación y ubicación de las unidades (contenedores). Por otro lado, la terminal le informa a la línea sobre el avance de la ocupación, en aras de las decisiones de negocio que debe tomar la línea, para que entre otros asuntos, defina con precisión el destino. Esto se puede ilustrar, entre otras evidencias, con los correos electrónicos del 27 de enero de 2022 aportados en el marco de la actuación preliminar previo a la orden emitida a través de la Resolución No. 341 de 2022, relacionados con una conversación entre el representante legal de **SPIA** y de la línea naviera **MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**, con el asunto: "RE: reporte de unidades vacías MSC-en patio". Para mayor ilustración del Despacho, el citado correo electrónico indica lo siguiente:

"(...)

Estimada karol buenas tardes,

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

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

"(...)

Hola Karol, espero te encuentres muy bien.

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

Quedamos atentos a tus comentarios".

En otro caso, también quedó el registro de las comunicaciones cruzadas entre **SPIA** y la línea naviera **CMA CGM**, en la que se le refiere a esta última sobre la ocupación en patio de contenedores vacíos. El mensaje de correo electrónico del

³³ Información aportada en el escrito remitido el 3 de febrero de 2022, como respuesta al requerimiento que se envió mediante escrito radicado con el No. 20226400053531 del 2 de febrero de 2022.

RESOLUCIÓN No

0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

1 de febrero de 2022, con el asunto: "RE: ocupación free pool 01 de febrero", revela lo siguiente:

"(...)

Estimados buenas tardes,

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

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

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

Saludos."

En otro caso, quedó registrada la solicitud que realizó una línea naviera a la instalación portuaria **SPIA**, por cuenta de que la primera consideraba que aún tenía espacio habilitado para el recibo de contenedores vacíos en las instalaciones de dicho terminal. En ese orden y para una mayor ilustración, el mensaje de correo electrónico del 2 de febrero de 2022 con el asunto: "RE: ocupación free pool 02 de febrero", fue remitido por empleados de **SPIA** a representantes de la línea **COSCO SHIPING**, y menciona lo siguiente:

"(...)

Estimada Angela,

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

Quedamos atentos a comentarios".

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

"Buen día Lina,

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

Quedo atenta a sus comentarios (...)"

RESOLUCIÓN No

0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

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

"Buenos días estimados:

(...)

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

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

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

Sin embargo, como quedó evidenciado en el acápite que contiene el relato de las denuncias y demás comunicaciones expedidas sobre la materia objeto de análisis, en el proceso de entrega de los contenedores vacíos se estarían presentando algunas dinámicas que al margen de los posibles perjuicios económicos que se le estarían generando a la actividad de algunos particulares, -circunstancia que en todo caso no es menor-, al final se estaría impactando, con mayor intensidad y magnitud, la debida prestación del servicio público portuario. Esto podría explicarse a partir de las demoras que se estarían asumiendo por parte de las empresas de transporte y/o de los transportadores no solo para conocer el sitio de entrega de los contenedores vacíos, sino que en la mayoría de los casos, ni siquiera les son recibidos ni por la terminal portuaria ni por los depósitos externos contratados por las líneas navieras para recibir los contenedores, todo en virtud a la ausencia de espacio, circunstancias que conllevan no solo a una reducción en el número de vehículos que se disponen por los empresarios para las diferentes operaciones portuarias u otras transacciones, sino también en sobrecostos y deducciones económicas que sin justificación alguna estarían asumiendo los transportadores.

Todo lo expuesto le permite a la Dirección identificar presuntamente y por lo menos hasta este punto de la actuación, la problemática presentada en el asunto

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

objeto de análisis. En estos términos, las dificultades que en estos momentos se encuentra enfrentando la cadena logística portuaria se reducen a tres asuntos específicos: **(i)** El primero a **una ausencia de rotación y/o recolección de los contenedores vacíos a cargo de las líneas navieras: WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS.**; **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS.**); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A, (FAM)**; **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, y **NAVEMAR SAS**)

El segundo asunto guarda relación con **(ii)** El cobro de penalidades por demoras en la entrega de dichos contenedores vacíos y demás afectaciones económicas a los transportadores como hospedaje, alimentación, parqueaderos, entre otros y **(iii)**. Las afectaciones a la prestación del servicio público portuario que genera la inactividad de los vehículos. Es decir, que aún pese al esfuerzo de esta autoridad por conjurar la situación objeto de investigación presentada de hecho y por lo menos desde el año 2022, mediante las ordenes impartidas mediante la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022, aún a la época del presente acto administrativo persiste la problemática y con mayor impacto, sin que se evidencie que por parte de las investigadas realmente se haya proyectado y/o materializado un plan de acción claro que permitiera conjurar la crisis aquí planteada.

Ahora bien, resulta importante aclarar en este punto que si bien es cierto dentro de los problemas que habría identificado la Dirección, se inmiscuyen situaciones que escapan de la esfera que corresponde a la salvaguarda de la debida prestación del servicio público como lo es por ejemplo, las afectaciones económicas al sector transportador, por tratarse de asuntos que deberían ventilarse en las jurisdicciones y ante las autoridades competentes por la naturaleza de lo que se pretenda o, incluso, por el efecto que se derive de su comprobación, sin embargo, se aclara que esta Autoridad sí está llamada a avocar conocimiento de aquellas situaciones que comprometan o puedan incluso, llegar a comprometer la debida prestación del servicio público portuario tal y como se advirtió en la sección de las consideraciones que fundamentan la base jurídica para dar inicio a la presente actuación sancionatoria. En ese orden de ideas, el marco de la intervención de esta autoridad se delimita en estricto sentido, sobre los asuntos que se relacionan con la intervención que le corresponde al Estado respecto de la salvaguarda de lo que concierne a los servicios públicos de su competencia y con ello, que se materialicen los postulados previstos en el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, principalmente, sin exceptuar de ello, las demás disposiciones que son aplicables sobre la materia, desde el punto de vista constitucional, legal y reglamentario. Lo aquí señalado supone además, la presencia de un elemento adicional que

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

refuerza lo indicado, siendo este, la prevalencia que deben soportar las actuaciones que se desarrollen en el marco de la prestación del servicio público, pues el interés general tendrá que primar sobre cualquier otro aspecto, incluso, respecto de los intereses particulares que salten a la vista de quienes intervengan en cualquier eslabón de la cadena logística portuaria.

Para el caso en concreto, a través del Memorando No. 20256300001013 del 10 de enero de 2025, la Dirección PYP solicitó a esta Dirección, la apertura de una investigación administrativa de carácter sancionatoria, en contra de las líneas navieras que presuntamente se encuentran afectando desde el año 2024, el servicio público portuario, en los puertos que administran las diferentes terminales en Buenaventura – Valle del Cauca. Particularmente señaló lo siguiente:

"Ocupación en terminales portuarias – Free Pool:

*En lo que respecta a la ocupación en puerto, **varias líneas navieras han tenido durante el 2024 una alta ocupación en las terminales portuarias, principalmente en el puerto de Buenaventura**, conforme a la información reportada en el SISTEMA DE INFORMACIÓN PORTUARIA – SIPOR, aplicativo mediante el cual las sociedades portuarias presentan reportes diarios sobre su capacidad de almacenamiento de contenedores vacíos por línea naviera.*

*Analizada esta información, **fue posible llegar a la conclusión de que esta situación se agudizó durante los meses de agosto y noviembre de 2024, en donde se registraron ocupaciones del 100% en múltiples instalaciones portuarias de Buenaventura y Barranquilla por parte de distintas líneas navieras.***

***En ellos las líneas navieras se comprometían a realizar evacuaciones de vacíos y a implementar planes de contingencia para sortear la situación**, adjunto a esta comunicación encontrará un cuadro resumen con las generalidades de los compromisos adquiridos por las diferentes líneas navieras, esto atendiendo la identificación de los impactos negativos que tales niveles de ocupación representan sobre la cadena logística y los demás actores que hacen parte de esta. En particular se ha identificado que existen problemas con la asignación de citas para entrega de contenedores vacíos, congestiones en las vías por las demoras en las entradas a puertos y largos tiempos de espera para la asignación de citas.*

Estas problemáticas impactan la eficiencia en los puertos, patios de contenedores, zonas de entornamientos y a los conductores y gremios de transportadores que a través de redes sociales y otros canales han puesto en conocimiento de esta entidad tales situaciones

*Dicho esto, si bien las acciones llevadas por esta Dirección conllevaron a una descongestión parcial entre septiembre y octubre, **en el mes de noviembre de 2024, se repitió la situación.**" (Negrilla de la Dirección)*

Asimismo, la Dirección PYP indicó que *"A pesar de este esfuerzo, la situación aún persiste lo que ha causado múltiples retrasos en la operación, principalmente en el Puerto de Buenaventura. Aún cuando, solicitamos a la Dirección de*

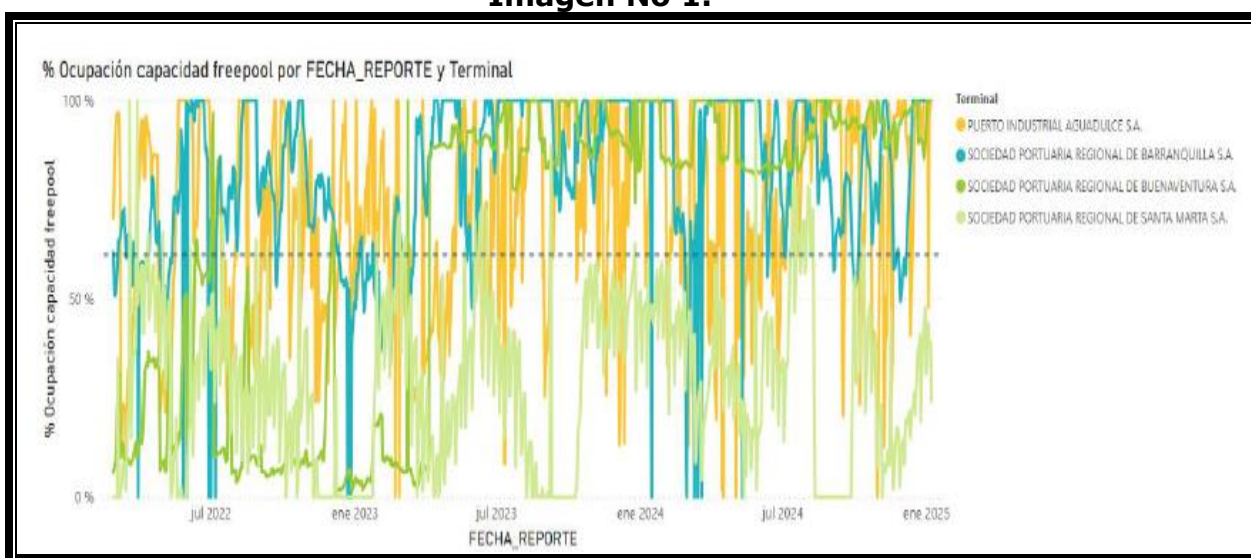
RESOLUCIÓN No

0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

investigaciones que estudie el caso específico de cada línea naviera, es especialmente preocupante el caso de CMA – CMG en donde se han registrado múltiples ocupaciones del 100%". Para mayor claridad, allegó la siguiente gráfica:

Imagen No 1.



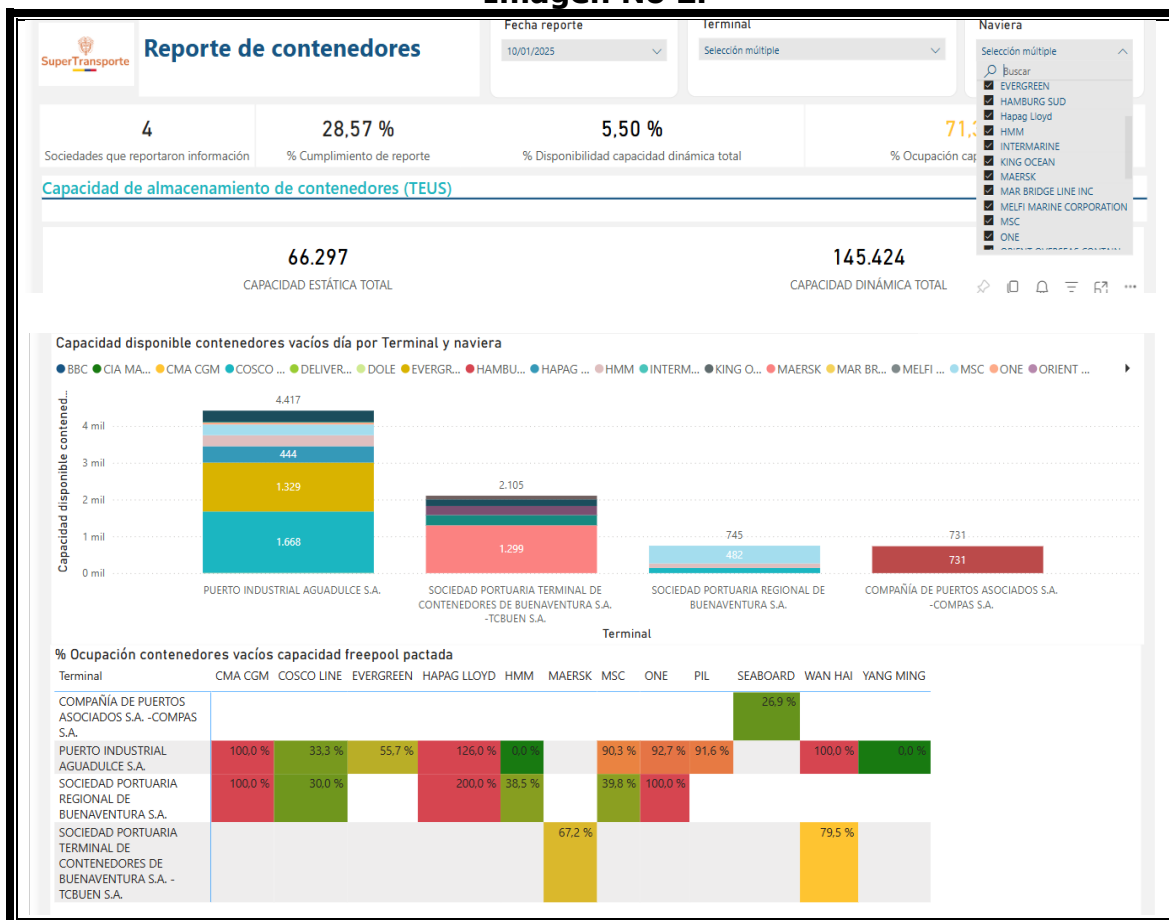
Fuente: Imagen tomada de Memorando No. 20256300001013 del 10 de enero de 2025

Del traslado remitido por la Dirección PYP, se evidencia sin duda alguna, que especialmente en el Distrito de Buenaventura, se está presentando un alto nivel de ocupación en la capacidad *free pool* de contenedores vacíos. Ahora bien, según las estadísticas que obran en la información reportada en el SISTEMA DE INFORMACIÓN PORTUARIA – SIPOR, aplicativo mediante el cual las sociedades portuarias presentan reportes diarios sobre su capacidad de almacenamiento de contenedores vacíos por línea naviera, se corrobora lo indicado por la Dirección PYP, según los datos que se transcriben a continuación para mayor claridad del Despacho:

ESPACIO EN BLANCO

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"

Imagen No 2.



Fuente: Información tomada de SIPORT.

Conforme al anterior registro, el cual fue tomado para la fecha del 10 de enero de 2025 y generado para los movimientos de contenedores vacíos en las terminales portuarias administradas en el Distrito de Buenaventura, se evidencia que el nivel de ocupación para las líneas navieras: **WAN HAI LINES LTDA**, **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, **OCEAN NETWORK EXPRESS**, **HAPAG LLOYD** y **CMA CGM**, alcanzaron el 100% de su nivel de ocupación y de hecho, para el caso de la naviera **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, sobrepasa al 200%, situación que corrobora las denuncias y demás información recaudada en el marco de la presente actuación administrativa.

De otro lado, la sociedad **COLFECAR**, a través del Radicado No. 20255340030522 del 10 de enero de 2025, le solicitó a esta autoridad, apoyo para intervenir en la problemática presentada en la actividad relacionada con devolución de contenedores vacíos en Buenaventura. Puntualmente manifestó lo siguiente:

"Desde hace aproximadamente 2 meses venimos sufriendo una situación compleja en la operación de entrega de contenedores vacíos, **principalmente en la zona**

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

portuaria de Buenaventura, zona en la cual el problema es más complejo por otros factores que afectan la operación logística.

Las situaciones que presentamos a continuación y para las cuales esperamos contar con su acostumbrada colaboración, para darle el debido trámite y proceso, afectan el acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte de carga que presta nuestro sector.

(...) algunas líneas navieras han bajado la frecuencia con la cual retiran unidades de contenedores vacíos, esta situación hace que se agote la capacidad instalada de puertos y patios de contenedores en los cuales al no tener espacio ralentizan toda la operación de recibo, generando lucros cesantes y tiempos muertos para vehículos de carga, los cuales cobran a las empresas de transporte, tanto transportistas, como generadores de carga.

- *Los procesos de inspección de contenedor están tardando entre 1 a 2 días*
- *Las citas de entrega pueden llegar hasta 9 días.*

En promedio la entrega de un contenedor vacío, de algunas líneas navieras que ya mencionaremos, esta demorando 7 días, cada día de mora de un contenedor de 40 pies, cuesta en promedio U\$ 150 es decir que podemos llegar a tener moras por U\$ 1.050, los cuales la naviera cobra a su cliente, el cual a la vez traslada el cobro a la empresa de transporte, argumentando que la unidad está bajo custodia de la empresa de transporte pero adicionalmente los propietarios individuales, después de llegar a Buenaventura y estar en el proceso de entrega, también cobran los valores correspondientes a los Stand By que se generan y que están definidos en nuestra normatividad vigente, claramente esta situación no se genera por una razón imputable a la empresa de transporte, pero si somos el único actor de la cadena que está asumiendo los costos de esta ineficiencia que parte en las navieras. Las cuales no están recogiendo sus unidades vacías, generando atrasos y sobre costos en todos los demás actores de la cadena, pero adicionalmente a generar el problema, con el gran perjuicio que esto representa para la productividad nacional, cobran con tarifas en dólares las moras en las entregas de los contenedores. Esta es una conducta que podría configurar una posición dominante de parte de las navieras en contra de los demás actores de la cadena y es una conducta que afecta gravemente la prestación del servicio de transporte."
(Negrilla de la Dirección)

Las anteriores evidencias guardan mayor sustento con la queja publicada a través de la red social "Twitter", a través de la cuenta ATC Transportadores @Oficial_ATC, a través de la cual denuncian lo siguiente:

ESPACIO EN BLANCO

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

Imagen No 3.



Fuente: Tomado de la cuenta ATC Transportadores @Oficial_ATC

Con lo expuesto hasta este punto, la Dirección ha presentado un amplio marco normativo y las evidencias que acreditan las señales de alerta sobre las serias conductas omisivas por parte de las líneas navieras indicadas, y que realizan sus operaciones portuarias en el Distrito de Buenaventura haciendo uso de las diferentes terminales portuarias administradas por **TCBUEN, SPIA y SPRBUN**, pues lo demostrado hasta este punto de la actuación es que las líneas navieras **WAN HAI LINES LTDA, PACIFIC INTERNATIONAL LINES, OCEAN NETWORK EXPRESS, HAPAG LLOYD y CMA CGM**, no se encuentran realizando las actividades de recolección y/o rotación de contenedores en las indicadas terminales portuarias, reflejando con ello además, el incumplimiento a lo previsto en el ARTÍCULO CUARTO de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022. Además de ello, estaría realizando cobros a las empresas de transporte por concepto de "mora en la entrega de contenedores vacíos".

En síntesis, existen serias evidencias de que la capacidad para almacenar contenedores vacíos en el Distrito de Buenaventura se encuentra colapsada, generando traumatismos no solo en la actividad portuaria sino en todo el sector transporte, ya que al dejar sin capacidad de almacenamiento tanto a los

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

terminales portuarios como a los depósitos externos, se generan congestiones vehiculares en la vía alterna, en los puertos entre otras afectaciones al sector transportador que según las evidencias, es el agente de la cadena logística que más afectaciones se encuentra padeciendo con las circunstancias ya anotadas. En ese orden, el Despacho procederá a describir a continuación, la imputación jurídica de los comportamientos omisivos atribuidos a las líneas navieras **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A, (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8).

18.5. De la imputación jurídica de los comportamientos omisivos atribuidos a las investigadas.

Después de examinar los elementos fácticos y probatorios del caso en concreto, la Dirección procederá a presentar la valoración jurídica con la cual se concluye que en el caso en particular, existe mérito suficiente para iniciar el procedimiento administrativo sancionatorio contenido en el artículo 48 de la Ley 1437 de 2011 (en adelante, **CPACA**). En primera medida, las investigadas habrían; **(i)** Omitido realizar en forma constante, la actividad portuaria de rotación y/o recolección de los contenedores vacíos en los terminales portuarios de **SPRBUN, TCBUEN y SPIA** y/o en los depósitos externos y **(ii)** Habría desatendido las ordenes impartidas por esta Dirección a través del **ARTÍCULO CUARTO** de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022, debido a que no habría implementado las medidas suficientes y necesarias para efectos de atender cada una de las solicitudes relacionadas con la entrega de contenedores vacíos en aras de salvaguardar a que el servicio público portuario se lleve a cabo en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad en los términos allí establecidos.

Los anteriores comportamientos que de hecho, fueron descritos con mayor detalle en el acápite anterior, transgredió en primera medida, lo previsto en el artículo primero (1) de la Ley 1 de 1991, el cual establece como principio de obligatorio cumplimiento 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"*. En el caso en particular, resulta evidente que el hecho de que las citadas líneas navieras no realicen la respectiva recolección de los contenedores vacíos que se encuentran almacenados en los diferentes patios de las terminales portuarias y demás

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

depósitos externos destinados para ello, se encuentra generando un colapso en la prestación del servicio público portuario. Lo anterior es así porque al sobrepasar la capacidad de almacenamiento destinada para el recibimiento de estos contenedores, no solo genera congestiones en las vías principales al puerto y del Distrito, sino además una ausencia considerable de vehículos por cuanto aquellos a los cuales no se les está recibiendo contenedores por falta de espacio deben continuar con el contenedor a bordo, restringiéndoles que puedan continuar prestando sus servicios en otras operaciones amén de los gastos injustificados en que se encontrarían incurriendo con ocasión a la permanencia en Buenaventura hasta tanto les sean recibidos los contenedores, situaciones que de ninguna manera pueden ser de recibo para esta Dirección.

Ahora bien, de las evidencias resaltadas por esta autoridad, se corroboró por lo menos hasta este punto de la actuación, que la problemática aquí expuesta ha sido generada por las líneas navieras: **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A, (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8). Lo anterior es así si se tienen en cuenta las evidencias expuestas en el presente acto administrativo, a título de ejemplo, la información que reposa en el SISTEMA DE INFORMACIÓN PORTUARIA – SIPOR,³⁴ en la cual se señala que por lo menos para la época del 10 de enero de 2025, las citadas líneas fueron las que presentaron una ocupación del 100% o incluso más, pues en el caso de **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, llegó hasta el 200% de su capacidad, veamos:

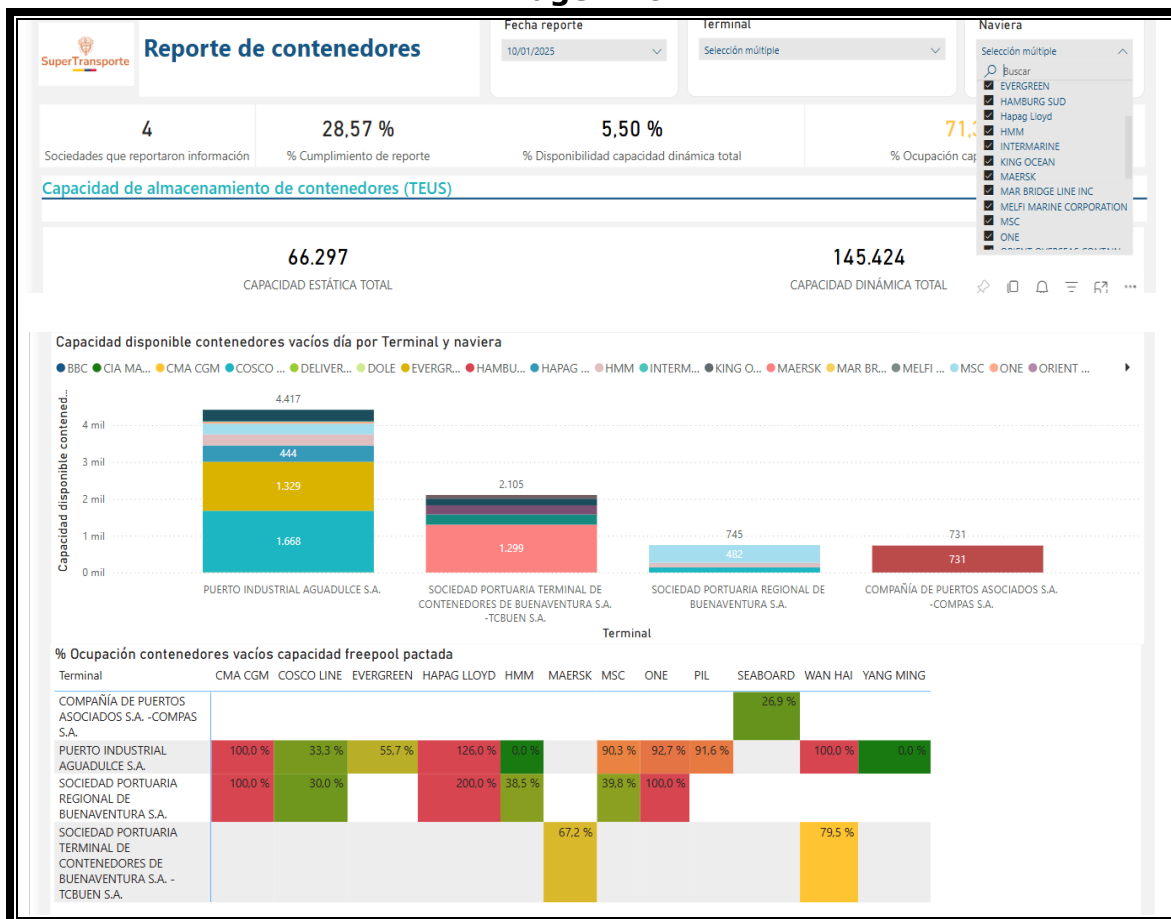
ESPACIO EN BLANCO

³⁴ Aplicativo mediante el cual las sociedades portuarias presentan reportes diarios sobre su capacidad de almacenamiento de contenedores vacíos por línea naviera.

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

Imagen No. 4



Fuente: Información tomada de SIPORT.

Asimismo, el quejoso **COLFECAR** señaló a través del Radicado No. 20255340030522 del 10 de enero de 2025, que las líneas navieras que más presentan esta situación son; **PACIFICA INTERNATIONAL LINE, YANGMING MARINE TRANSPORT CORP, ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD Y CMA CGM S.A.** Aclarado lo anterior, las conductas atribuidas a las investigadas transgredieron lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, el cual facultó al otrora Superintendente General de Puertos (hoy, Superintendencia de Transporte), para 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 ese orden, el cumplimiento de las disposiciones relacionadas con los **RCTO** resultan a todas luces obligatorias para la sociedad portuaria y sus usuarios. En ese sentido, las investigadas habrían infringido lo previsto en los numerales 7, y

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

12 del artículo 7 de la Resolución No. 850 de 2017,³⁵ los cuales establecen 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.*

(...)

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 entornamiento, 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 entornamiento 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.**" (Negrilla de la Dirección)*

Para esta Dirección, las conductas imputadas a las investigadas no permiten salvaguardar una **eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias**, por cuanto el sobrecupo en la capacidad de almacenamiento de contenedores vacíos en las terminales portuarias y depósitos externos para el recibido de estos contenedores genera un colapso en las instalaciones del puerto, en la vía de acceso al puerto y en la vía alterna en el Distrito de Buenaventura, lo cual contradice las obligaciones señaladas en el citado artículo 7 de la Resolución 850 de 2017. Aunado a esta situación, ha sido evidente para esta autoridad que la prestación del servicio de recibo de contenedores vacíos se ha interrumpido en varios lugares como por ejemplo, **SPIA, TC BUEN, SPRBUN** y en algunos depósitos externos, situación que no fue conjurada por las investigadas conforme a lo ordenado en el **ARTÍCULO CUARTO** de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022, ya que se reitera que no tomaron las medidas necesarias ordenadas con el fin de garantizar una atención eficiente a cada una de las

³⁵ "Los autorizados y los prestadores de servicios en las terminales portuarias, además de las normas nacionales aplicables para el caso, deberán cumplir los tratados, convenios, acuerdos ratificados por el país para tal efecto, también deberán tener en cuenta las recomendaciones y directrices adoptadas por las autoridades marítimas, portuarias y ambientales colombianas, relacionadas con las operaciones y servicios que se presten en la terminal portuaria".

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

solicitudes recibidas para el almacenamiento de contenedores vacíos, situación que a todas luces se ha incumplido. La conducta anterior también habría transgredido lo establecido en los literales e) y g) del numeral 1.5.4, del **RCTO** de la Resolución No. 315 de 2020 (**RCTO** de la **SPRBUN**), los cuales señalan lo siguiente:

1.5.4. Obligaciones Generales Respecto a la Prestación del Servicio:

*Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, los autorizados (la **SPRBUN**, los prestadores de servicios y operadores portuarios) deberán:*

(...)

*e. **Mantener el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.***

*f. **Adoptar y cumplir con el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.***

*g. **Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias** (...).*

(...) (Negrilla de la Dirección)

Asimismo, lo dispuesto en los numerales iv) y xxiv), del literal c) del artículo 1.5.2., y los literales c) y g) del artículo 1.5.3., de la Resolución No. 5165 del 2022 (**RCTO** de **SPIA**), los cuales señalan las siguientes obligaciones:

"1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

(...)

c. Además de las obligaciones especiales que las normas consagren, son obligaciones de las agencias marítimas, las siguientes:

(...)

iv. Representar al armador en todas las relaciones referentes a los contratos de transporte marítimo y todos los efectos relacionados con la nave y su operación en el Terminal.

(...)

xxiv. En general cumplir con todas y cada una de las normas aplicables, así como con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

1.5.3. Obligaciones de los Usuarios de la Terminal Portuaria.

Además de las obligaciones de Ley, todo Usuario que ingrese al Terminal está obligado a:

(...)

c. Cumplir con las normas y reglamentos vigentes señalados por las diversas autoridades que tengan injerencia en la normatividad del Terminal y sus operaciones.

(...)

*g. Cumplir, cuando ella sea procedente, con **las disposiciones expedidas por la Superintendencia de Transporte**, la Dirección General Marítima – DIMAR – Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN -, autoridades de policía, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos – INVIMA – el Instituto Colombiano Agropecuario – ICA -, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA -, PBIP, UIAF y demás normas o autoridades*

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

con funciones específicas en las actividades portuarias y de comercio exterior."
(Negrilla de la Dirección)

De cara a lo anterior, está claro que tanto las líneas navieras y sus agencias marítimas como cualquier otro usuario que realice actividades portuarias o haga uso de las instalaciones portuarias, se encuentran obligados a cumplir con las disposiciones legales que rigen este tipo de actividades, bien sea a través de las disposiciones establecidas en la ley o en sus reglamentos, sino que además se encuentran en el deber de acatar las disposiciones y ordenes emitidas por autoridades como lo es la Superintendencia de Transporte. Para el caso en particular, se ha desatendido lo ordenado mediante el **ARTÍCULO CUARTO** de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022, a través del cual se ordenó a las líneas navieras allí señaladas para que a través de sus representantes *"adoptaran las medidas necesarias para efectos de atender cada una de las solicitudes que reciban para la entrega de contenedores vacíos que circulan en el territorio Nacional, en aras de salvaguardar que el servicio público portuario se lleve a cabo en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad, según los postulados previstos en la Constitución Política de 1991, la Ley 1 de 1991 y demás normatividad que resulte aplicable"*.

En orden de todo lo expuesto, esto es, en virtud de las infracciones a lo dispuesto en: la Ley 1 de 1991³⁶; la Resolución 850 de 2017³⁷; la Resolución No. 315 de 2020³⁸; la Resolución No. 5165 del 2022³⁹ y la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022⁴⁰, esta Dirección procederá a formular cargos en contra de las líneas navieras: **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8).

ESPACIO EN BLANCO

³⁶ "Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones".

³⁷ Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones.

³⁸ Por la cual se aprueba la actualización del **RCTO** presentado por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

³⁹ Por la cual se aprueba la actualización del **RCTO** de la **Sociedad Puerto Industrial Aguadulce**.

⁴⁰ Por medio de la cual se imparte una orden administrativa.

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"

18.6. Formulación de cargos.

CARGO ÚNICO: Se le atribuye a las líneas navieras: **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A, (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8), de haber infringido lo dispuesto en el artículo primero (1) de la Ley 1 de 1991,⁴¹ y el artículo tercero (3) de la Ley 1 de 1991.⁴² Lo anterior en concordancia con lo dispuesto en los numerales 7, y 12 del artículo 7 de la Resolución No. 850 de 2017⁴³; los literales e) y g) del numeral 1.5.4, de la Resolución No. 315 de 2020 (**RCTO** de la **SPRBUN**)⁴⁴; los

⁴¹ 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.

⁴² 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.

⁴³ "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.

(...)

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 entornamiento, 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 entornamiento 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."

⁴⁴ 1.5.4. Obligaciones Generales Respecto a la Prestación del Servicio:

Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, los autorizados (la **SPRBUN**, los prestadores de servicios y operadores portuarios) deberán:

(...)

e. **Mantener el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.**

f. **Adoptar y cumplir con el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.**

g. **Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias (...).**

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

numerales iv) y xxiv), del literal c) del artículo 1.5.2., y los literales c) y g) del artículo 1.5.3., de la Resolución No. 5165 del 2022 (**RCTO de SPIA**)⁴⁵; El **ARTÍCULO CUARTO** de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022.

Las anteriores infracciones se le atribuyen a las investigadas por cuanto presuntamente para el año 2024 y particularmente, del 10 al 15 de enero de 2025, habrían; **(i)** Omitido realizar en forma constante, la actividad portuaria de rotación y/o recolección de los contenedores vacíos en los terminales portuarios de **SPRBUN, TCBUEN y SPIA** y/o en los depósitos externos y **(ii)** Habría desatendido las ordenes impartidas por esta Dirección a través del **ARTÍCULO CUARTO** de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022, debido a que no habría implementado las medidas suficientes y necesarias para efectos de atender cada una de las solicitudes relacionadas con la entrega de contenedores vacíos en aras de salvaguardar a que el servicio público portuario se lleve a cabo en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad en los términos allí establecidos. Todo, de conformidad a lo expuesto en el presente acto administrativo.

18.7. Del Régimen Sancionatorio.

En caso de que se compruebe la responsabilidad atribuida a de cara a los cargos formulados a las líneas navieras: **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4);

(...)

⁴⁵ 1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

(...)

c. Además de las obligaciones especiales que las normas consagren, son obligaciones de las agencias marítimas, las siguientes:

(...)

iv. Representar al armador en todas las relaciones referentes a los contratos de transporte marítimo y todos los efectos relacionados con la nave y su operación en el Terminal.

(...)

xxiv. En general cumplir con todas y cada una de las normas aplicables, así como con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

1.5.3. Obligaciones de los Usuarios de la Terminal Portuaria.

Además de las obligaciones de Ley, todo Usuario que ingrese al Terminal está obligado a:

(...)

c. Cumplir con las normas y reglamentos vigentes señalados por las diversas autoridades que tengan injerencia en la normatividad del Terminal y sus operaciones.

(...)

g. Cumplir, cuando ella sea procedente, con **las disposiciones expedidas por la Superintendencia de Transporte**, la Dirección General Marítima – DIMAR – Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN -, autoridades de policía, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos – INVIMA – el Instituto Colombiano Agropecuario – ICA -, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA -, PBIP, UIAF y demás normas o autoridades con funciones específicas en las actividades portuarias y de comercio exterior."

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

CMA CGM (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8), podrán ser acreedoras de una sanción a título de multa, según lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 1 de 1991, el cual establece lo siguiente:

*"**Artículo 41. Sanciones.** Reglamentado por el Decreto 1002 de 1993. Las infracciones a la presente Ley podrán sancionarse con multas, con la suspensión temporal del derecho a realizar actividades en los puertos, con la intervención de un puerto o con la caducidad de las concesiones, licencias o autorizaciones del infractor.*

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

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

18.8. Otras determinaciones de la Dirección.

No obstante los cargos que se formulan en el presente acto administrativo y en virtud a la problemática que desde el año 2022 se ha presentado en el Distrito de Buenaventura con ocasión al recibimiento, devolución y/o recolección de contenedores vacíos en las terminales portuarias administradas por **TCBUEN**, **SPRBUN** y **SPIA**, así como en los diferentes depósitos externos destinados para estas operaciones, para esta autoridad resulta imperativo en este punto, Decretar una serie de medidas administrativas de inmediato y obligatorio cumplimiento, pertinentes y conducentes dirigidas a garantizar la debida prestación del servicio público portuario, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector y a la operación eficiente y de calidad del servicio que reciben los usuarios, en términos de eficiencia, libre acceso, calidad, seguridad y continuidad, según los postulados previstos en la Constitución Política, la Ley 1 de 1991, la Resolución 850 de 2017, los **RCTO** que rigen las actividades portuarias desarrolladas en el ámbito portuario y demás disposiciones que resulten aplicable.

Ahora bien, con relación a la proporcionalidad de la medida, la Superintendencia de Transporte, al gozar de un amplio margen de acción en lo que se refiere al servicio público portuario y en ese sentido, con el fin de conjurar la situación presentada en el Distrito de Buenaventura con relación al recibo, movimiento, almacenamiento y recolección de contenedores vacíos, considera proporcional

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

imponer las medidas administrativas que se indican en la parte resolutive del presente acto. Sobre la prevalencia del interés general, la Corte Constitucional expresó:

"Es precisamente el carácter jurídicamente abstracto e indeterminado del concepto de interés general, lo que ha llevado a que las constituciones liberales modernas consideren la necesidad de armonizarlo con los derechos individuales y con el valor social que tiene la diversidad cultural. Por ello, constituye un requisito indispensable para la aplicación de la máxima de la prevalencia del interés general, que el operador jurídico analice minuciosamente las particularidades de cada caso, intente armonizar el interés general con los derechos de los particulares y, en caso de no ser posible, lo pondere teniendo en cuenta la jerarquía de valores propia de la Constitución." ⁴⁶

Considerando lo anterior, tal como lo expuso la Corte Constitucional⁴⁷, la proporcionalidad en sentido estricto se refiere a que el principio satisfecho por el logro del fin no sacrifique principios constitucionalmente más importantes. Por tal razón, en el caso concreto, la **SUPERTRANSPORTE** considera que los derechos económicos de los particulares posiblemente afectados con las medidas adoptadas en el presente acto administrativo deben ceder ante el derecho colectivo a una adecuada prestación del servicio público portuario, dado que, se propende por la protección de este servicio público, siendo lo anterior de vital importancia para la cadena logística portuaria.

Con relación a la legitimidad del fin de las medidas preventivas que se imponen a través del presente acto administrativo, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 4 del Decreto 2409 de 2018, consisten en prevenir e impedir que se continúe con las problemáticas presentadas actualmente con el recibo, traslado, recolección y almacenamiento de contenedores vacíos en el Distrito de Buenaventura, es decir, que el fin de las medidas aquí ordenadas es la efectiva prestación y salvaguarda del servicio público portuario. Por ende, se debe acudir a medios excepcionales para cesar las situaciones que recaen sobre la problemática señalada.

Continuando con el análisis de proporcionalidad, se advierte que para adoptar una medida preventiva, se debe tener un fin legítimo, es decir, acorde con el ordenamiento jurídico, el cual se alcanza a través de un medio que debe ser adecuado, necesario y proporcional a las circunstancias que le dieron origen. En otras palabras, el fin no justifica los medios, debido a que los mismos también deber ser legítimos, necesarios e idóneos, para su imposición. Así las cosas, los medios para alcanzar el fin de salvaguardar los intereses relacionados con el servicio público portuario, están dispuestos en la Ley 1 de 1991 y el Decreto 2409 de 2018 y se establecen con el objetivo de proporcionar a la administración los mecanismos idóneos para impedir la afectación, el daño o el riesgo que se está materializando en contra del servicio público portuario. Por tal motivo, esta

⁴⁶ Corte Constitucional. (24 de enero de 2001). Sentencia C-053/10 [M.P.: Cristina Pardo, G.E.].

⁴⁷ Corte Constitucional. (6 de septiembre de 2010). Sentencia C-703/10 [M.P.: Mendoza Martelo, G.E.].

RESOLUCIÓN No 0312 **DE** 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

autoridad, en su arbitrio, conforme al ordenamiento jurídico, determina que las medidas adoptadas en el presente acto administrativo las considera eficaces.

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

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: ABRIR INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA Y FORMULAR PLIEGO CARGOS contra las líneas navieras: **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A, (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8), de haber infringido lo dispuesto en el artículo primero (1) de la Ley 1 de 1991,⁴⁸ y el artículo tercero (3) de la Ley 1 de 1991.⁴⁹ Lo anterior en concordancia con lo dispuesto en los numerales 7, y 12 del artículo 7 de la Resolución No. 850 de 2017⁵⁰; los literales

⁴⁸ 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.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ "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.

(...)

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 entornamiento, 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 entornamiento 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.**

(...)

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

e) y g) del numeral 1.5.4, de la Resolución No. 315 de 2020 (**RCTO** de la **SPRBUN**)⁵¹; los numerales iv) y xxiv), del literal c) del artículo 1.5.2., y los literales c) y g) del artículo 1.5.3., de la Resolución No. 5165 del 2022 (**RCTO** de **SPIA**)⁵²; El **ARTÍCULO CUARTO** de la Resolución No. 341 del 10 de febrero de 2022. Lo anterior, de conformidad a lo dispuesto en el presente acto administrativo.

ARTICULO SEGUNDO: CONCEDER a las líneas navieras: **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A, (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8), un término de quince

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."

⁵¹ 1.5.4. Obligaciones Generales Respecto a la Prestación del Servicio:

Además de las obligaciones que conforme a las disposiciones legales y técnicas regulan las actividades portuarias, los autorizados (la **SPRBUN**, los prestadores de servicios y operadores portuarios) deberán:

(...)

e. **Mantener el equilibrio entre la demanda de los servicios, la capacidad de la infraestructura portuaria y la eficiencia en el uso de los recursos.**

f. **Adoptar y cumplir con el presente Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.**

g. **Velar por la seguridad, calidad y eficiencia en el manejo de la carga y el uso de las instalaciones portuarias (...).**

(...)

⁵² 1.5.2. Obligaciones de las agencias marítimas

(...)

d. **Además de las obligaciones especiales que las normas consagren, son obligaciones de las agencias marítimas, las siguientes:**

(...)

iv. **Representar al armador en todas las relaciones referentes a los contratos de transporte marítimo y todos los efectos relacionados con la nave y su operación en el Terminal.**

(...)

xxiv. **En general cumplir con todas y cada una de las normas aplicables, así como con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.**

1.5.3. Obligaciones de los Usuarios de la Terminal Portuaria.

Además de las obligaciones de Ley, todo Usuario que ingrese al Terminal está obligado a:

(...)

c. **Cumplir con las normas y reglamentos vigentes señalados por las diversas autoridades que tengan injerencia en la normatividad del Terminal y sus operaciones.**

(...)

g. **Cumplir, cuando ella sea procedente, con las disposiciones expedidas por la Superintendencia de Transporte, la Dirección General Marítima – DIMAR – Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN -, autoridades de policía, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos – INVIMA – el Instituto Colombiano Agropecuario – ICA -, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA -, PBIP, UIAF y demás normas o autoridades con funciones específicas en las actividades portuarias y de comercio exterior."**

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

(15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación del presente acto administrativo, para que si a bien lo considera presente los descargos y/o solicite o aporte las pruebas que pretenda hacer valer, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley 1 de 1991, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 47 del CPACA.

PARÁGRAFO: En virtud de los principios del debido proceso, derecho de defensa, economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción que orientan toda la actuación administrativa, contemplados en el artículo 3 del **CPACA**, los descargos pueden aportarlos por medio de los correos electrónicos: jonatanrivera@supertransporte.gov.co y a través de la página web de la Superintendencia de Transporte, opción: **Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias (PQRSD) – Radicación de Documentos**, indicando el radicado y fecha de esta comunicación. En caso de que el tamaño de la información supere el límite máximo permitido por el correo utilizado para el efecto, sírvase utilizar un mecanismo virtual de almacenamiento como OneDrive o Google Drive, entre otros, según considere. Para el caso del cargue de los archivos a través de la página web de la entidad, debe tener en cuenta que cada archivo no debe superar el espacio de 500 Megabytes para que puedan ser subidos a la plataforma de manera exitosa.

ARTICULO TERCERO: ORDENAR a las líneas: **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A, (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8), para que en forma inmediata procedan a ejecutar las siguientes acciones:

1. **RECOLECTAR EN FORMA INMEDIATA** todos los contenedores que se encuentran almacenados tanto en los diferentes terminales portuarios como en depósitos externos, hasta que se cuente con la capacidad disponible del 30% para almacenamiento de contenedores vacíos. Para el cumplimiento íntegro de esta medida, se otorga las líneas navieras mencionadas en el **ARTÍCULO TERCERO**, un plazo máximo de diez (10) días hábiles para que den cumplimiento a la medida impartida en el presente artículo. Una vez se cumpla con esta medida, las líneas navieras no deberán llegar al 100% del límite de capacidad disponible tanto en los terminales portuarios administrados en Buenaventura como en depósitos externos.

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

2. **SUSPENDER DE INMEDIATO** y a partir de la comunicación del presente acto administrativo, cualquier cobro efectuado a las empresas de transporte y/o los conductores de vehículos de carga, por concepto de **mora en la entrega de contenedores**. Esta medida se mantendrá provisionalmente hasta tanto esta autoridad verifique que tanto los terminales portuarios como los depósitos externos destinados para el recibo y almacenamiento de contenedores vacíos tengan disponibilidad suficiente de recibo por lo menos del 20%. En ese orden, emitirá los actos administrativos resolviendo el levantamiento de la indicada medida.
3. **IMPLEMENTAR** un plan de acción con proyección a un (1) año, el cual contenga las medidas necesarias y pertinentes encaminadas a controlar la capacidad de almacenamiento de contenedores vacíos en el Distrito de Buenaventura. Dicho informe contendrá como mínimo: **(i)** Las medidas preventivas a ejecutar en casos de emergencia frente a situaciones de falta de capacidad para el recibimiento y/o almacenamiento de contenedores vacíos en Buenaventura; **(ii)** Las medidas de carácter correctivo con plan a quince (15) días, dirigidas a realizar las acciones necesarias con el fin de conjurar la situación presentada por falta de espacios para recibir y/o almacenar contenedores vacíos en el Distrito de Buenaventura.

Parágrafo: El plan aquí solicitado deberá ser aprobado por esta autoridad para efectos de levantar la medida impuesta en el presente numeral.

ARTICULO CUARTO: ORDENAR a los depósitos y/o patios de contenedores externos; **CENTRO DE MONITOREO UNIFICADO PARA EL ENTURNAMEAMIENTO SAS**, identificado con NIT. 900589819, **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 SAS - LA CAUCANA**, identificado con NIT. 900368831-9, **ALIANZA LOGISTICA L&R**, identificado con NIT. 900454173-9, **AGUNZA SAS**, identificado con NIT. 860031615-2, **CEMLOG SAS**, identificado con NIT. 901309960-2, **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 SAS**, identificado con NIT. 900368831-9, **SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS – SIMARITIMA**, identificado con NIT. 900394396-6, **INTERMODAL SAS**, identificado con NIT. 860053047-3, **NAUTISERVICIOS SAS – PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA**, identificado con NIT. 800123264-8, **ZONA DE ACTIVIDAD LOGISTICA**, identificado con NIT. 900324294-4, **CY DE COLOMBIA SAS**, identificado con NIT. 806006601-8, **BGP CONTAINER & LOGISTICS**, identificado con NIT. 835000770-2, para que en forma inmediata y a partir del día siguiente a la comunicación del presente acto administrativo, procedan a **RENDIR UN INFORME SEMANAL** (los viernes de cada semana), ante esta Dirección, reportando los niveles de ocupación y disponibilidad de cada depósito y/o patio, para el recibo de contenedores vacíos. Para los afectos anteriores, el informe deberá contener como mínimo (nombre de la línea naviera que contrata el servicio, agente marítimo y/o representante el Colombia con

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

número de identificación, fecha y capacidad de almacenamiento ocupada y disponible por día).

Así mismo, se remitirá en el informe, un listado con la identificación de los contenedores que son recogidos por las líneas navieras con el fin de liberar espacio de almacenamiento. Para este último aspecto, el informe deberá contener (identificación del contenedor, día y fecha de llegada al depósito, días de permanencia, línea naviera propietaria del contenedor y línea naviera propietaria del contenedor y fecha de recolección del contenedor).

ARTICULO QUINTO: ORDENAR a los destinatarios de las ordenes administrativas señaladas en los artículos **TERCERO Y CUARTO** de la parte resolutive del presente acto administrativo, presentar las evidencias que acrediten lo ordenado en un término de veinte (20) días hábiles, contados a partir de la comunicación del presente acto administrativo mediante informe que dé cuenta de las acciones y estrategias encaminadas a cumplir las órdenes impartidas por esta autoridad. Dicho informe deberá ser presentado por los representantes legales de las sociedades constituidas en Colombia y los agentes representantes de las líneas navieras destinatarias de la presente orden.

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

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

ARTÍCULO SÉPTIMO: NOTIFICAR, el contenido de la presente resolución a las líneas: **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **WAN HAI LINES LTDA**, (representada en Colombia por el agente marítimo **NAVES SAS**, identificada con NIT. 860532426-7); **PACIFIC INTERNATIONAL LINES**, (representada en Colombia por el agente **AGUNSA COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 860031615-2); **OCEAN NETWORK EXPRESS**, (representada en Colombia por el agente **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, identificada con NIT. 901154391-4); **CMA CGM** (representada en Colombia por los agentes **CMA CGM COLOMBIA SAS.**, identificada con NIT.900146342-6 y **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, identificada con NIT. 800159356-2); **HAPAG LLOYD** (representada en Colombia por el agente **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, identificada con NIT. 900298043-0 y **NAVEMAR SAS**, identificada con NIT. 860001560-8), de acuerdo con lo establecido en los artículos 67 al 69 CPACA, informándole que

RESOLUCIÓN No

0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno de conformidad con el artículo 47 del CPACA.

ARTÍCULO OCTAVO: COMUNICAR el contenido de la presente resolución a los depósitos y/o patios de contenedores externos: **CENTRO DE MONITOREO UNIFICADO PARA EL ENTURNAMIENTO SAS**, identificado con NIT. 900589819, **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 SAS - LA CAUCANA**, identificado con NIT. 900368831-9, **ALIANZA LOGISTICA L&R**, identificado con NIT. 900454173-9, **AGUNZA SAS**, identificado con NIT. 860031615-2, **CEMLOG SAS**, identificado con NIT. 901309960-2, **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 SAS**, identificado con NIT. 900368831-9, **SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS – SIMARITIMA**, identificado con NIT. 900394396-6, **INTERMODAL SAS**, identificado con NIT. 860053047-3, **NAUTISERVICIOS SAS – PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA**, identificado con NIT. 800123264-8, **ZONA DE ACTIVIDAD LOGISTICA**, identificado con NIT. 900324294-4, **CY DE COLOMBIA SAS**, identificado con NIT. 806006601-8, **BGP CONTAINER & LOGISTICS**, identificado con NIT. 835000770-2, de conformidad con las reglas establecidas en la Ley 1437 del 2011, entregándoles copia íntegra del mismo y advertirles que contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno.

ARTÍCULO NOVENO: PUBLICAR en la página web de la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** el presente acto administrativo el día siguiente hábil después de comunicar el mismo a los destinatarios que se indican en el **ARTÍCULO SÉPTIMO** de la presente Resolución.

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

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Ciro Álvaro Molina Vence
Director de Investigaciones de Puertos

NOTIFICAR A:

- **NAVES SAS.**
NIT. 860532426-7
Dirección física: CL 84 A # 12 - 18 ED TO ANDINA OF 603-604-605
BOGOTÁ, D.C.

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

*"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"*

Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado:
notificaciones.naves@navescolombia.com

- **AGUNSA COLOMBIA SAS.**
NIT. 860031615-2
Dirección física: CALLE 73 NO. 7-31, PISO 7 TORRE B, EDIFICIO EL CAMINO BOGOTA, D.C.
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: notificaciones@agunsa.com.co
- **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS,**
NIT. 901154391-4
Dirección física: Cr 10 # 28 - 49 Piso 18 BOGOTA, D.C.
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: javier.ramirez@one-line.com
- **CMA CGM COLOMBIA SAS.,**
NIT.900146342-6
Dirección física: Cl 93 B 17 -25 Of 501 BOGOTA, D.C.
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: cplata@poalegal.com
- **FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A, (FAM),**
NIT. 800159356-2
Dirección física: Calle 61 # 5 - 44 Oficina 202 BOGOTA, D.C.
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: notificacionesjudiciales@morefar.co
- **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA.**
NIT. 900298043-0
Dirección física: Cl 127 A No. 53 A 45 Torre 3 Piso 5 BOGOTA, D.C
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: legalco@hlag.com
- **NAVEMAR SAS**
NIT 860001560 - 8
Dirección física: CL 100 NO. 8A 55 Of 1015 T.C. World Trade Center BOGOTA, D.C.
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: notificaciones.navemar@navesoft.com

COMUNICAR A:

- **CENTRO DE MONITOREO UNIFICADO PARA EL ENTURNAMIENTO S.A.S**
NIT. 900589819-8
Dirección física: KILOMETRO 14 VIA ALTERNA ED. EMPRESARIAL CENTRACAR OFICINA 121 BUENAVENTURA - VALLE DEL CAUCA
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: administracion@cemue.com.co
- **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 SAS - LA CAUCANA,**
NIT. 900368831-9
Dirección física: CLL 15 A 47 BIS 11 SEC VIA ALTERNA INTERNA BUENAVENTURA - VALLE DEL CAUCA
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: roymartelo64@yahoo.es
- **ALIANZA LOGISTICA L&R S.A.S.**
NIT. 900454173-9
Dirección física: KM 15 VIA ALTERNA INTERNA AL PUERTO BUENAVENTURA - VALLE DEL CAUCA
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: tesoreria@logisticalyr.com

RESOLUCIÓN No 0312 DE 17-01-2025

"Por la cual se ordena la apertura de una investigación administrativa y se formula pliego de cargos contra; la **SOCIEDAD CMA CGM COLOMBIA SAS.**, la **SOCIEDAD HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA**, la **SOCIEDAD AGUNSA COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD NAVES SAS.**, la **SOCIEDAD OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS**, la **SOCIEDAD FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A., (FAM)**, la **SOCIEDAD NAVEMAR SAS**, y se toman otras determinaciones"

- **CEMLOG SAS.**
NIT. 901309960-2
Dirección física: VIA ALTERNA INTERNA KM 14 CENTRO EMPRESARIAL COLFECARCENTRACAR BUENAVENTURA - VALLE DEL CAUCA
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: administracion@cemlog.com.co
- **PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 SAS.**
NIT. 900368831-9
Dirección física: CLL 15 A 47 BIS 11 SEC VIA ALTERNA INTERNA BUENAVENTURA - VALLE DEL CAUCA
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: roymartelo64@yahoo.es
- **SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS – SIMARITIMA.**
NIT. 900394396-6
Dirección física: Av Cl 26 N. 69 - 63 Ed Torre 26 Of 207 BOGOTA, D.C.
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: omar.pinzon@simaritima.com
- **INTERMODAL SAS.**
NIT. 860053047-3
Dirección física: Carrera 9 A 99 02 OFICINA 707-2 Ed Citibank BOGOTA, D.C
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: notificaciones.intermodal@navesoft.com
- **NAUTISERVICIOS SAS – PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA.**
NIT. 800123264-8
Dirección física: CR 10 NO. 28 49 P 17 BOGOTA, D.C.
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: contabilidad@patioscol.com
- **ZONA DE ACTIVIDAD LOGISTICA.**
NIT. 900324294-4
Dirección física: Carrera 16 93 A 36 EDIFICIO Business Center OFICINA 804 BOGOTA, D.C.
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: jgomez@broomcolombia.com
- **CY DE COLOMBIA SAS.**
NIT. 806006601-8
Dirección física: CALLE 25 # 24A 16 ED. TWINS BAY PISO 14 OFI. 1404, MANGA CARTAGENA, BOLIVAR
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: larroyo@famcargo.com
- **BGP CONTAINER & LOGISTICS S A.**
NIT. 835000770-2
Dirección física: CARRERA 7 NO. 75 -51 OF 501 BOGOTA, D.C.
Correo electrónico autorizado para notificación personal autorizado: notificacionesjudiciales@venturagroup.com

Proyectó: Jonatan Rivera Vanegas – Coordinador DIP. 