

MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN NÚMERO 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

LA DIRECTORA (E) DE INVESTIGACIONES DE PUERTOS

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

CONSIDERANDO

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

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

TERCERO: Que 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:

"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.

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 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

(...)

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 2001 establece los 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 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

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

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

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 2018,⁵ 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:

(...)

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.

⁵ 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 imparten unas ordenes administrativas"

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 2017⁶, por medio de la cual se derogó la Resolución No. 071 de 1997⁷, 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**).

DÉCIMO PRIMERO: Que en el ejercicio de las facultades conferidas por el numeral 1 del artículo 16 del Decreto 2409 del 2018, la Dirección de Investigaciones de Puertos solicitó información con la finalidad de recaudar elementos materiales probatorios que le permitieran determinar la necesidad de expedir la presente orden administrativa. En ese sentido, la Dirección tendrá en cuenta la totalidad de los elementos de prueba que obran en el expediente, con el fin de realizar el análisis de los supuestos fácticos y jurídicos del caso concreto.

DÉCIMO SEGUNDO: Que a continuación se presentarán las consideraciones de rango constitucional, legal y reglamentario que fundamentan la obligación para las instalaciones portuarias y de otros agentes de prestar los servicios portuarios de manera eficiente.

Se debe resaltar que dentro de las prerrogativas con las que cuenta el Estado, existe una de especial importancia para el caso particular. Dicha facultad es la relacionada con la cláusula de intervención en la economía establecida en el artículo 334 de la Constitución Política de Colombia, la cual señala que:

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

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo

⁶ 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.

⁷ 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.

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

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

De conformidad con la norma constitucional mencionada, la intervención del Estado en la economía podrá darse entre otras cosas, en la prestación de servicios públicos y privados como es el caso particular, y con lo anterior se define que dicha intervención está orientada hacia cuatro fines específicos a saber –"el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de oportunidades y los beneficios del desarrollo y el ambiente sano".

En línea con lo anterior, el artículo 365 de la Constitución Política de 1991 se refirió a lo atinente a los servicios públicos, y advirtió que los mismos pueden ser prestados por entidades estatales o particulares. Así mismo, especificó que el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. El artículo mencionado manifestó lo siguiente:

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

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

Finalmente, el artículo 1 de la constitución política señaló que siempre prevalecerá el interés general sobre el particular, así:

"ARTICULO 1o. *Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general".*

A partir de las normas constitucionales citadas, la Ley 1 de 1991 es una representación clara de la cláusula de intervención del Estado en la economía, en particular en lo que se refiere a los servicios públicos y privados. En efecto, el inciso segundo del artículo 1 de la mencionada ley estipuló que "La creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público." El Estatuto de Puertos Marítimos o Ley 1 de 1991 estableció un modelo de concesión en lo que a puertos se refiere, en virtud del cual el Estado le concede a las sociedades comerciales un derecho, limitado en el tiempo, para ocupar playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de puertos a cambio de una contraprestación⁸.

⁸ El numeral 5.2. del artículo 5 de la Ley 1 de 1991 define Concesión Portuaria de la siguiente manera: "La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos."

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

Sin embargo, a pesar de que el modelo de concesión incentiva la inversión privada y las dinámicas propias de los mercados, es dable concluir que el ejercicio de dicha iniciativa privada por parte de las sociedades comerciales no es absoluta ni ilimitada, en el entendido que están proscritas todas las conductas abusivas o lesivas del régimen de libre competencia económica. Así las cosas, es claro que la prestación del servicio portuario es una actividad reglada que tiene como pilares fundamentales la seguridad, la libertad de acceso y la eficiencia en la prestación de los servicios⁹.

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

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

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

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

Por el contrario, para la Corte la norma demandada es desarrollo de los artículos 365 y 366 Constitucionales, a cuyo tenor es obligación del Estado asegurar la prestación eficiente y eficaz de los servicios públicos, entre ellos, el de transporte marítimo. Mediante el incentivo a la inversión privada en el sector portuario, el Estado asegura el cumplimiento del deber de garantizar la adecuación de

⁹ Ver por ejemplo el inciso 6 del artículo 1, el artículo 3 y el artículo 22 de la Ley 1 de 1991.

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

la infraestructura portuaria a las especificaciones técnicas y tecnológicas necesarias para atender las exigencias del creciente comercio internacional, conforme a los requerimientos planteados por la globalización de los mercados".

(Negrita fuera de texto).

Otra manifestación de la cláusula de intervención del Estado en la economía vía *"mandato de la ley"* son los reglamentos de condiciones técnicas de operación. El artículo 3 de la Ley 1 de 1991 señala que las condiciones técnicas de operación de los puertos se refieren, entre otras cosas, al almacenamiento y entrega de la carga, los servicios a las naves, reglas sobre turnos, atraques y zarpes, tiempo de uso de servicios y seguridad industrial. En consecuencia, los actos administrativos mediante los cuales se acogen las condiciones técnicas de operación requeridas por la ley, entre otras cosas, deben tener en cuenta "3.2 Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año" y "3.3 Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias", en los términos del numeral 3.2 y 3.3 del artículo 3 de la Ley 1 de 1991 respectivamente¹⁰.

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 No. 153 de 1992, emitida por la Superintendencia General de Puertos el 25 de noviembre de ese año, establece el reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos. Esta norma fue posteriormente reformada, como se indica en la Resolución No. 0071 de 1997, derogada mediante la Resolución No.850 del 6 de abril de 2017¹¹. Esta última resolución contiene varias disposiciones específicas relacionadas con la prestación eficiente de los servicios portuarios, especialmente con miras a los transportadores o conductores de vehículos de carga, considerados usuarios. En particular, el artículo 7 de dicha resolución contiene algunas disposiciones relacionadas con la eficiencia y la continuidad en la prestación de 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

¹⁰ **"ARTÍCULO 3. Condiciones técnicas de operación.** Corresponde al Superintendente General de Puertos y de conformidad con esta Ley, definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, en materias tales como nomenclatura; procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de la carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de servicios; documentación; seguridad industrial, y las demás que han estado sujetas a la Empresa Puertos de Colombia, en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.

(...) 3.2. Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año 3.3. Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias".

¹¹ https://supertransporte.sharepoint.com/:f:/s/RepositoriodeexpedientesdelaDireccindeInvestigacionesdePuertos/IqBiXq_CyeOkQ7polNrb-SICAfqezRxiESWai_T1bL-J4e8?e=NqCiGy

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

y sus áreas de almacenamiento, sin perjuicio de las actuaciones y actividades que las autoridades deban llevar a cabo, en desarrollo de sus funciones.

(...)

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

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

(...)

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

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

En línea con lo anterior 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, 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.

DÉCIMO TERCERO: A continuación, se presentará una descripción de las instalaciones portuarias que prestan el servicio público portuario en la zona de Buenaventura (Valle del Cauca) y que dentro de las actividades que se desarrollan, se encuentra la atención de carga contenerizada, en particular, el recibo y almacenamiento de contenedores vacíos.

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

13.1. SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A., (en adelante, SPIA)

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

La primera salvedad que quiere hacer esta Dirección, es que con el presente acto administrativo no se pretende valorar el cumplimiento o incumplimiento del clausulado contractual obrante en el Contrato de Concesión portuaria No. 010 de 2007, debido a que dicha prerrogativa se encuentra en cabeza de otras Autoridades y de la Entidad concedente. Entonces, lo que sí se pretende es que, en ejercicio de las funciones citadas en precedente, se garantice la prestación eficiente del servicio público portuario, y en esa medida se involucren de manera sistemática y armónica todos los elementos que hacen parte de la cadena logística relacionada con la prestación del servicio portuario.

Advertido lo anterior, se tiene que el 28 de diciembre de 2007 se suscribió el contrato de concesión portuaria No. 010, entre el **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO)**, hoy **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (en adelante ANI)** y **SPIA**. Conforme con la cláusula primera de ese contrato, referida al objeto del mismo, se le otorgó a la sociedad portuaria una concesión por el término de treinta (30) años para construir y operar un puerto multipropósito de servicio público a cambio de una contraprestación en la bahía de Buenaventura.

A su vez y conforme con el clausulado contractual, **SPIA** tiene la obligación de cumplir todas las obligaciones legales y contractuales asociadas a su actividad, como lo son desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes; mantener en buen estado de operación y mantenimiento las zonas de uso público y la infraestructura portuaria; suministrar a la Superintendencia de Transporte los informes o documentos necesarios para el ejercicio normal de sus funciones en especial aquellas de vigilancia y control; efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias; mantener vigente y actualizado el Reglamento de condiciones técnicas de operación portuaria y darle cumplimiento al mismo, entre otras.

Que, en línea con lo anterior, mediante la Resolución No. 5165 del 2022, la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante, **ANI**), aprobó el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación para el Terminal de **SPIA**, en virtud del Contrato de Concesión No. 010 de 2007, el cual establece además de las obligaciones establecidas en la ley, aquellas previstas para los usuarios de la Terminal Portuaria administrada por **SPIA**.

13.1.2. Condiciones previstas en el reglamento de condiciones técnicas de operación.

El reglamento de condiciones técnicas de operación es un documento por medio del cual se establecen los lineamientos técnicos de operación mínimos de la instalación portuaria, que son de imperativo cumplimiento en el marco de la operación que adelanta la sociedad portuaria con sus usuarios. Lo anterior tiene como finalidad garantizar que la operación se desarrolle en armonía con las normas que rigen la actividad portuaria y, en especial, que se garantice la debida

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

prestación del servicio, en términos de calidad, eficiencia, continuidad y seguridad.

Es un requisito *-sine qua non-* que el mencionado reglamento sea presentado por el concesionario a la entidad competente, conforme con los criterios establecidos en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y reglamentados en las Resoluciones No. 71 del 11 de febrero de 1997, cual fue derogada por la Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017 expedidas por la Supertransporte y el Ministerio de Transporte, respectivamente

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

13.2.3. SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. (SPRBUN).

13.2.3.1. De la suscripción del contrato de concesión portuaria No. 009 del 21 de febrero de 1994

Mediante el contrato de concesión portuaria No. 009 del 21 de febrero de 1994, la Superintendencia de Transporte le otorgó a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. (SPRBUN)** una concesión portuaria por medio de la cual tendría el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas, donde operará el terminal de uso público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicios de toda clase de carga. El contrato tiene como objeto el siguiente:

"CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO DEL CONTRATO LA SUPERINTENDENCIA en virtud del presente contrato, otorga a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.,** una concesión portuaria en los siguientes términos: a.) Se otorga a **EL CONCESIONARIO** el derecho a ocupar y utilizar el forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, descritos en la cláusula Segunda del presente contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la Clausula Décima Primera de este contrato, a favor de la Nación y del Municipio de Buenaventura, donde operará el mencionado puerto. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio a toda clase de carga. b.) Se otorgará a **EL CONCESIONARIO** el derecho a utilizar temporalmente los muelles, bodegas, cobertizos, edificios, patios, obras de urbanismo, muros de cerramiento, vías y en general los bienes relacionados en las Cláusulas Tercera y Quinta del presente contrato, a

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

*cambio de la contraprestación económica de que trata la Cláusula Décima Primera del mismo, a favor de la Nación exclusivamente."*¹²

Posteriormente, por medio del Decreto 1800 del 26 de junio de 2003, se creó el **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES** (en adelante **INCO**), para que este asumiera la ejecución y administración de las concesiones en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario¹³. Adicionalmente, mediante la Resolución No. 7546 del 5 de septiembre de 2003, el Ministerio de Transporte le cedió al INCO los derechos y obligaciones frente a la **SPRBUN** que tiene en relación con el contrato de concesión No. 9 del 21 de febrero de 1994. Por otro lado, mediante el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del INCO, pasando a una agencia nacional estatal de naturaleza especial denominada **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** (en adelante, **ANI**) adscrita al Ministerio de Transporte. Según lo estipulado en el artículo 25 del decreto mencionado ¹⁴, los derechos y obligaciones que a la fecha de su expedición estuvieran a cargo del **INCO**, continuarán a favor y a cargo de la **ANI**.

Para el desarrollo del objeto mencionado se definió como plazo de ejecución y explotación de dicha concesión portuaria un término de 20 años contados a partir del 21 de febrero de 1994 (fecha del perfeccionamiento del contrato), pero este plazo fue modificado mediante otro si No. 2 del 30 de mayo de 2018, estipulando que el plazo de la concesión se prolongaría hasta el 21 de febrero de 2034, teniendo en cuenta las inversiones previstas en el plan de inversión y el cronograma para su ejecución.

"CLÁUSULA SEXTA. *Modificación del plazo de la concesión portuaria: El plazo de la concesión portuaria será por (20) años adicionales, contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo original, esto es hasta el 21 de febrero de 2034, teniendo en cuenta las inversiones previstas en el Plan de Inversión y el cronograma para su ejecución".*¹⁵

En virtud de este contrato, el concesionario se obligó a cumplir todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo del mismo, y en especial a: desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes, abstenerse de toda práctica anticompetitiva que pueda afectar el mercado, permitir el control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con los términos legales y contractuales; mantener en buen estado de operación las zonas de uso público y la infraestructura portuaria; a efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias, entre otras¹⁶.

Finalmente, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y las obligaciones establecidas en el contrato de concesión, la **SPRBUN**

¹² Contrato de concesión No. 9 del 21 de febrero de 1994.

¹³ Decreto 1800 del 26 junio de 2003. "Artículo 2º. Objeto. El Instituto Nacional de Concesiones, Inco, tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario."

¹⁴ Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011. "Artículo 25. Derechos y Obligaciones. Los Derechos y obligaciones que a la fecha de expedición del presente decreto tenga el instituto nacional de concesiones – inco, continuarán a favor y a cargo de la agencia nacional de infraestructura".

¹⁵ Contrato de concesión No. 9 del 21 de febrero de 1994. OTROSI No. 2 del 30 de mayo de 2008.

¹⁶ Contrato de concesión No. 9 del 21 de febrero de 1994. Cláusula décima segunda. Obligaciones del concesionario.

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

cuenta con un **RCTO** aprobado mediante la Resolución No. 315 de 2020¹⁷, para regular las condiciones mínimas de operación del puerto que debe cumplir como sociedad portuaria y como operador portuario, sin perjuicio del acatamiento de las demás disposiciones legales aplicables.

En virtud de este contrato, el concesionario se obligó a cumplir todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo del mismo, y en especial a: desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes, abstenerse de toda práctica anticompetitiva que pueda afectar el mercado, permitir el control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con los términos legales y contractuales; mantener en buen estado de operación las zonas de uso público y la infraestructura portuaria; a efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias, entre otras .

Finalmente, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y las obligaciones establecidas en el contrato de concesión, la **SPRBUN** cuenta con un **RCTO** aprobado mediante la Resolución No. 315 de 2020, para regular las condiciones mínimas de operación del puerto que debe cumplir como sociedad portuaria y como operador portuario, sin perjuicio del acatamiento de las demás disposiciones legales aplicables.

13.2.4. Aspectos destacados del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

El **RCTO** es un documento por medio del cual se establecen las reglas técnicas mínimas de operación del puerto que deberán ser aplicadas por la instalación portuaria y sus usuarios con el fin de garantizar la operación de forma eficiente, continua y segura. Dicho reglamento debe presentarse por la sociedad portuaria que tenga la concesión a la entidad correspondiente bajo los criterios establecidos en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991 y reglamentados en las Resolución No. 71 del 11 de febrero de 1997, la cual fue derogada por la Resolución No. 850 del 6 de abril de 2017 expedidas por la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte, respectivamente.

La **ANI**, por medio de la Resolución No. 315 de 2020 aprobó la actualización del **RCTO** presentado por la **SPRBUN**, el cual, según el numeral 1.2, deberá ser ejecutado por todos los operadores portuarios, para el uso de las instalaciones y equipos presentes en el puerto. En ese sentido, vale la pena destacar lo previsto en el inciso primero del artículo 2.1.2 del **RCTO**, en el que se estableció que una de las funciones principales de **SPRBUN** es administrar, operar, mantener y desarrollar la infraestructura portuaria. Así mismo, el inciso décimo cuarto del artículo mencionado indicó 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.

Lo anterior debe ser entendido desde el contexto de la debida prestación del servicio, pues bien se ha indicado que el objetivo de garantizar la prestación de un servicio portuario eficiente a cargo de la **SPRBUN**, es un deber que está definido en el marco normativo aplicable, y en especial, a

¹⁷ Mediante la Resolución No. 315 del 27 de febrero de 2020, la ANI aprobó la actualización del RCTO de la SPRBUN, en virtud del contrato de concesión portuaria No. 009 de 1994.

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

partir de las reglas definidas en la Ley 1 de 1991; en los lineamientos generales establecidos en las resoluciones que definen los criterios mínimos del **RCTO**; aquellas contenidas en su propio **RCTO** y las estipulaciones contenidas en el contrato de concesión.

13.3. SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A. (en adelante, T.C. BUEN S.A.)

13.3.1. De la suscripción del contrato de concesión portuaria No. 005 del 22 de junio de 2007

Mediante el contrato de concesión portuaria No. 005 del 22 de junio de 2007, el **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO** le otorgó a **T.C. BUEN S.A.** una concesión portuaria por medio de la cual tendría el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para que construya, opere y mantenga la infraestructura de un terminal de uso público, habilitado para la prestación de servicios portuarios de manejo y almacenamiento de carga en general y otros, ubicados en la ciudad de Buenaventura – Valle del Cauca. El contrato tiene como objeto el siguiente:

*"**CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO DEL CONTRATO: EL INCO.** El presente contrato tiene por objeto otorgar al **CONCESIONARIO**, una concesión portuaria para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva la zona de uso público que incluye el sector de playa, terrenos de bajamar y las zonas accesorias a aquellas o éstos, que se encuentran ubicados al oriente del Terminal Marítimo de Buenaventura-Valle del Cauca, entre los esteros de El Piñal, El Aguacate y Brazo Angosto del municipio de Buenaventura – Valle del Cauca, por el término establecido en la cláusula Sexta del Otrosí No. 03 de 2014, a cambio de la contraprestación establecida en la Cláusula Cuarta del mismo, para que construya, opera y mantenga la infraestructura de un Terminal de servicio público especializado en la prestación de servicios portuarios de manejo y almacenamiento de carga general y en contenedores, ubicado en jurisdicción de la ciudad de Buenaventura – Valle del Cauca."*

Posteriormente, mediante el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO**, pasando a una agencia nacional estatal de naturaleza especial denominada **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** (en adelante, **ANI**), adscrita al Ministerio de Transporte. En el artículo 25 del decreto mencionado⁴ se indicó que los derechos y obligaciones que a la fecha de su expedición estuvieran a cargo del **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO**, continuarán a favor y a cargo de la **ANI**.

Para el desarrollo del objeto mencionado se definió como plazo de ejecución y explotación de dicha concesión portuaria un término de 30 años contados a partir del 22 de junio de 2007 (fecha del perfeccionamiento del contrato), pero este plazo fue modificado mediante el Otrosí No. 3 del 23 de diciembre de 2014, estipulando que el plazo de la concesión se prolongaría hasta el 21 de agosto de 2044. Dicha concesión podría ser prorrogada de conformidad con el procedimiento que para el efecto se disponga en la normatividad vigente, y solo si se ha ejecutado el 100% del plan de inversión aprobado para el plazo inicial

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

de la concesión, tal y como lo estipulan la cláusula décima y décima primera del contrato

"CLÁUSULA DÉCIMA. PLAZO: *El plazo de la concesión con ocasión de la presente modificación contractual y para efectos de la recuperación de las inversiones efectuadas se extenderá hasta el 21 de agosto de 2044, sujetándose para todos los efectos a lo establecido en la normativa vigente.*

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA. PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN. *- La prórroga podrá darse siempre y cuando se realice con sujeción al procedimiento que para tal efecto disponga la normatividad vigente y podrá solicitarse por **EL CONCESIONARIO**, sólo si este ha ejecutado el cien por ciento (100%) del Plan de Inversión aprobado para el plazo inicial de la concesión."*

En virtud de este contrato, el concesionario se obligó a cumplir todas las obligaciones legales y contractuales necesarias para el desarrollo del mismo, y en especial a: desarrollar las actividades portuarias de conformidad con las disposiciones legales vigentes; cumplir con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte; mantener en buen estado de operación las zonas de uso público y la infraestructura portuaria; efectuar las obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones portuarias, entre otras. Para los efectos anotados, el concesionario se obligó a realizar obras tales como el mantenimiento y/o reposición de equipos; tal y como lo estipula la cláusula décima quinta.

13.3.2. Aspectos destacados del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

Mediante la Resolución No. 1132 de 2019, la **ANI** aprobó la actualización del **RCTO** presentado por **T.C. BUEN S.A.**, que será de aplicable y de obligatorio cumplimiento para todas las personas naturales o jurídicas que utilicen las instalaciones portuarias o servicios de **T.C. BUEN S.A.** en el Estero del Aguacate ubicado en la Bahía de Buenaventura (Valle del Cauca), tal y como lo dispone el numeral 1.2.2 de dicho reglamento.

A su turno, vale la pena destacar que de conformidad con lo previsto en el literal a del artículo 2.1.2 del **RCTO**, una de las funciones principales de **T.C. BUEN S.A.** 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 **T.C. BUEN S.A.** de prestar un servicio público eficiente y seguro.

DÉCIMO CUARTO: De la misma manera como se presentó una descripción general de las instalaciones portuarias que prestan el servicio público portuario en la zona de Buenaventura (Valle del Cauca), así como de los objetos contractuales que desarrollan, a continuación, se realizará una breve descripción de aquellos otros agentes y Operadores Portuarios que se suman con su actividad en el procedimiento relacionado con el recibo y almacenamiento de contenedores vacíos. Esto bajo el entendimiento, conforme con el cual, el estricto cumplimiento de esta decisión, así como la efectividad de las medidas urgentes que se pretenden implementar, obliga que se impartan órdenes y

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

advertencias a todos los agentes que participan en el procedimiento de recibo y almacenamiento de contenedores vacíos, según corresponda con su actividad y con sus obligaciones legales, sin dejar de lado el marco de sus relaciones comerciales. Sobre esto, se insiste, el propósito de esta resolución no es otro diferente que restablecer la debida prestación del servicio público portuario.

Al punto, también es menester recordar que esta actuación administrativa se enfoca en gestionar una realidad que se advierte lesiva para la debida prestación del servicio público portuario, resultando imperioso para esta Dirección pronunciarse respecto de aquellas actividades que desarrollan en el mercado otros agentes, quienes, junto con las sociedades portuarias, participan directamente en la cadena logística, dentro de estos, las líneas navieras, los patios de contenedores vacíos y las zonas de entornamiento. Entonces, entendiendo que esta actuación no es carácter sancionatorio, sumado a lo dicho en el párrafo anterior, se considera que las órdenes y advertencias que esta Autoridad imparta, con criterios de proporcionalidad y razonabilidad, son tendientes a que los diferentes agentes del mercado den estricto cumplimiento tanto a la normatividad que regula el sector transporte como a lo convenido dentro de sus relaciones comerciales, no conlleva la vulneración de ningún derecho procesal o sustancial.

En ese sentido, 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 las actividades adelantadas por las líneas navieras relacionadas con los hechos materia de esta actuación., y **(ii)** Se realizará la identificación plena de las personas jurídicas presuntamente responsables. **(iii)** De los actores y roles en la cadena logística portuaria; y **(iv)** Prohibición de cobros por demora en la devolución de contenedores vacíos imputable al esquema logístico

14.1. Actividades adelantadas por las líneas navieras relacionadas con los hechos materia de esta actuación.

Dentro de la cadena logística relacionada con el servicio público portuario existe un segmento de la misma que cobra especial relevancia en la operación, y es el que se refiere a las líneas navieras. Dicho lo anterior, las líneas navieras son personas jurídicas que por cuenta propia o de terceros celebran contratos de transporte marítimo de bienes con un usuario para transportarlos de una instalación portuaria a otra. 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), esto es, unidades equivalentes a contenedores de veinte (20) pies de longitud, que constituyen la regla general, y en otros casos en **FEUS** (Forty-foot Equivalent Unit), esto es, unidades equivalentes a contenedores de cuarenta (40) pies de longitud, cada una de las cuales corresponde a dos (2) **TEUS**.

En ese sentido, TEU es una unidad de medida estándar usada en el transporte marítimo que equivale a la capacidad de un contenedor normalizado de 20 pies de largo.

En otras palabras:

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

1 TEU = un contenedor estándar de 20 pies.

Un contenedor de 40 pies equivale a 2 TEU.

De lo anterior, esta terminología se usa para medir la capacidad de buques, terminales y patios. Seguidamente, la operación descrita tiene como finalidad, entre otras cosas, realizar operaciones de importación, exportación y trasbordo 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 externos de almacenamiento de contenedores vacíos que existen en Colombia y, en particular, en la zona portuaria 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 estas reciban y almacenen una cantidad determinada de contenedores vacíos que se encuentra previamente definida contractualmente, los cuales deben ser posteriormente evacuados por la propia línea naviera, de conformidad con las dinámicas relativas a sus operaciones marítimas. Dichos acuerdos son comúnmente conocidos en el sector como sistemas de free pool, en la medida en que establecen un cupo o capacidad máxima asignada a cada naviera para el almacenamiento de contenedores vacíos dentro de las instalaciones portuarias.

En otros casos, las líneas navieras suscriben acuerdos comerciales directamente con los patios o depósitos externos de contenedores vacíos, con el propósito de contar con espacios adicionales o exclusivos para el almacenamiento de sus unidades, los cuales también se gestionan bajo esquemas de capacidad previamente definida y control de niveles de ocupación. Así, tanto en los contratos de almacenamiento en terminales portuarias como en los que se celebran con patios externos, la administración adecuada del **free pool** (esto es, del cupo máximo de contenedores vacíos permitido para cada naviera) resulta determinante para evitar la saturación de las áreas de depósito y garantizar la continuidad y eficiencia de la operación logística asociada al servicio público portuario.

Para la devolución de los contenedores vacíos, las líneas navieras implementan sistemas de agendamiento integrados con los aplicativos tecnológicos de las sociedades portuarias y, en algunos casos, de los patios externos, a través de los cuales las empresas de transporte y/o los transportadores pueden gestionar la asignación de citas para la entrega del contenedor vacío en el lugar que, en cada momento, determine la línea naviera como punto autorizado de devolución. En este contexto, la correcta parametrización del free pool en dichos sistemas —esto es, del cupo disponible por naviera— y su actualización oportuna según la evacuación efectiva de contenedores, resulta esencial para que exista una correspondencia real entre la capacidad de almacenamiento, la oferta de citas y la demanda de servicios de devolución, evitando con ello represamientos, rechazos de contenedores por falta de espacio y, en últimas, afectaciones a la debida prestación del servicio público portuario.

Para los efectos que se deriven del presente acto administrativo, la Dirección tendrá en cuenta la siguiente línea navieras que, en el marco de su actividad comercial, hace parte de la cadena logística del servicio público portuario que se presta en la ciudad de Buenaventura: **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0;

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC), identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1, así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**.

14.2. Identificación de la persona jurídica sujeta a la presente orden administrativa.

14.2.1. De la sociedad EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S., identificada con NIT. 901.187.760-0¹⁸.

El 16 de mayo de 2018, se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S.**, identificada con NIT. 901.187.760-0, inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá, bajo el No.02340982 del Libro IX, con una duración indefinida. Para el curso de su actividad se fijó como objeto social principal, en síntesis, servir como agente marítimo, realizando actividades de representación de líneas marítimas, buques, barcos, embarcaciones, motonaves y artefactos navales; coordinar operaciones logísticas asociadas a los arribos y zarpes de buques, cargues, descargues y fletes; coordinar contratos de transporte de carga, seguros, consolidación, estiba y servicios de escolta con empresas autorizadas; actuar como corredor en contratos de fletamento marítimo o arrendamiento de naves; realizar la consolidación y desconsolidación de cargas marítimas, aéreas y terrestres, así como el manejo y reparación de contenedores. En desarrollo de dicho objeto, la sociedad puede celebrar y ejecutar todos los actos y contratos civiles y comerciales necesarios para el buen logro de sus fines sociales, incluyendo la intermediación en contratos de transporte de carga en Colombia y en el exterior, la representación de empresas nacionales y extranjeras vinculadas a su actividad, la adquisición y disposición de bienes muebles e inmuebles, la explotación de signos distintivos y demás bienes incorporales afines, la participación en licitaciones públicas y privadas, la celebración de contratos de seguro, transporte y operaciones financieras con entidades bancarias, la inversión en otras sociedades con objeto igual, similar o complementario, así como la promoción de sus servicios en el territorio nacional y en el exterior, ya sea de forma directa o a través de terceros. De otro lado, mediante el Acta No. 18 del 27 de marzo de 2024, Junta Directiva inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 21 de mayo de 2024 con el número 03120322 del Libro IX, se designó como gerente general de **EVERGREEN SHIPPING AGENCY COLOMBIA S.A.S.** a **Shiau Tsz Dung**, quien ostenta la representación legal de la sociedad y tiene a su cargo la dirección y gestión de los negocios sociales en los términos previstos en la ley y en los estatutos.

¹⁸Certificado de existencia y representación legal- ver carpeta SharePoint/Naviera/: https://supertransporte.sharepoint.com/:f:/s/RepositoriodeexpedientesdelaDireccindeInvestigacionesdePuertos/IqBiXq_CyeOkQ7polNrb-SICAfgezRxiESWai_T1bL-J4e8?e=NqCiGy

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

14.2.2. De la sociedad MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY COLOMBIA S.A., hoy MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY COLOMBIA S.A.S.

El 30 de marzo de 2007 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY COLOMBIA S.A., hoy MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.S.**, identificada con NIT. 901.187.760-0, mediante escritura pública No. 4.420 de la Notaría 32 del círculo de Bogotá el 9 de diciembre de 1994¹⁹, inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá, bajo el No.473921 del Libro IX, la cual posteriormente adoptó la denominación **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.S.** y una duración indefinida. Para el curso de su actividad se fijó como objeto social principal, en síntesis, la representación de personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, que tengan por objeto la prestación de servicios de transporte de personas y mercancías en todas sus modalidades, pudiendo celebrar con ellas contratos de agencia comercial; igualmente, el ejercicio de la actividad de agenciamiento marítimo y el desarrollo de actividades conexas y complementarias tales como la promoción y fundación de establecimientos, almacenes, depósitos o agencias en Colombia o en el exterior, la adquisición, arrendamiento, enajenación y gravamen de bienes muebles e inmuebles, la explotación de marcas, nombres comerciales, patentes e invenciones, la negociación de títulos valores, la participación en licitaciones públicas o privadas y la celebración de contratos de seguro, transporte, cuentas en participación y operaciones con entidades bancarias y financieras, así como la compra, venta, administración y negociación de acciones, bonos, valores bursátiles, cuotas o partes de interés en sociedades o entidades jurídicas. Adicionalmente, se previó que la sociedad puede prestar asesorías y, en general, celebrar todo acto o contrato que se relacione con su objeto social principal y desarrollar cualquier otra actividad económica, comercial o civil lícita en Colombia o en el extranjero, estableciéndose como limitación que no podrá constituirse garante ni fiadora de obligaciones distintas de las suyas propias o de las de las personas jurídicas respecto de las cuales tenga la calidad de matriz, filial o subsidiaria. De otro lado, mediante Acta No. 0000011 del 12 de enero de 2011, Junta Directiva inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 2 de febrero de 2001 con el No. 00763153 del Libro IX, se designó como gerente de **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.S.** al señor **Daniel Cundy Sedan**, identificado con C.C. No.79.428.541, quien tiene a su cargo la administración y representación legal de la sociedad, en su calidad de ejecutor inmediato de todos los actos y operaciones sociales, de conformidad con las normas legales y estatutarias aplicables.

14.2.3. De la sociedad HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd), identificada con NIT. 800.242.357-8

El 18 de junio de 2009 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA, identificada con NIT. 900.298.043-0**, mediante escritura pública No. 971 otorgada en la Notaría 15 del Círculo de Bogotá D.C., la cual fue inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá el 3 de julio de 2009 bajo el No. 01309696 del Libro IX, fijándose como domicilio principal la ciudad de Bogotá D.C. y una duración social hasta el 18 de junio de 2029. Para el curso de su actividad se estableció como objeto social

¹⁹https://supertransporte.sharepoint.com/:f:/s/RepositoriodeexpedientesdeInvestigacionesdePue/rtos/IqBiXg_CyeOkQ7polNrb-SICAfqezRxIESWai_T1bL-J4e8?e=q0muW6

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

principal, en síntesis, la prestación de todos los servicios propios de un contrato de agencia de una sociedad extranjera en Colombia, incluyendo actividades relativas al agenciamiento general comercial de transportadores marítimos, la promoción y realización de la venta de servicios de transporte de carga internacional a nombre de dichos transportadores, la contratación de servicios de operación portuaria, la intermediación para la administración, alquiler, arrendamiento o suministro de buques, contenedores y mercancías, así como la representación de firmas nacionales y extranjeras dedicadas al transporte de mercancías por cualquier medio, la prestación del servicio público de transporte terrestre de carga a nivel nacional e internacional, servicios de almacenamiento, logística, intermediación en el ámbito de los servicios, importación, exportación y venta de mercancías, la gestión de trámites aduaneros y demás actividades conexas, complementarias o relacionadas que contribuyan al desarrollo de su objeto social. Se previó, adicionalmente, que la sociedad puede realizar toda clase de actos y contratos directamente relacionados con su objeto social, participar en otras sociedades, celebrar contratos de colaboración empresarial, contratar servicios portuarios y de muelle, explotar muelles, terminales de carga, almacenes y bodegas, obtener, adquirir, construir, comprar, vender y explotar naves e instalaciones marítimas o fluviales, y efectuar operaciones de crédito, fiducia, emisión de deuda y demás operaciones financieras necesarias, con la limitación de que no podrá garantizar u otorgar avales respecto de obligaciones de terceros ni de los socios sin autorización expresa y escrita de la junta de socios.

De otro lado, mediante Acta No. 25 del 10 de marzo de 2023, 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 la señora **Mariela Valero Pinilla**, identificada con cédula de ciudadanía No. 52.816.175, quien, en su condición de representante legal, tiene a su cargo la administración y representación judicial y extrajudicial de la sociedad.

14.2.4. De la sociedad OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S., identificada con NIT. 901.154.391-4:

El 7 de febrero de 2018 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 901.154.391-4, mediante documento privado de Asamblea de Accionistas, inscrito en la Cámara de Comercio de Bogotá el 9 de febrero de 2018 bajo el No. 02301230 del Libro IX, fijándose como domicilio principal la ciudad de Bogotá D.C., con una duración social indefinida. Para el desarrollo de su actividad se estableció como objeto social principal, en síntesis, actuar y desarrollar actividades como agente comercial, agente marítimo y operador logístico, así como desarrollar cualquier otra actividad lícita vinculada o complementaria a dichas funciones, de conformidad con las normas legales y estatutarias aplicables. El capital autorizado, suscrito y pagado asciende a la suma de \$2.400.000.000, representado en 2.400.000 acciones ordinarias con valor nominal de \$1.000 cada una.

De otro lado, mediante documento privado del 7 de febrero de 2018, de Asamblea de Accionistas, inscrito en la Cámara de Comercio de Bogotá el 9 de febrero de 2018 con el No. 02301230 del Libro IX, se designó como Gerente General de **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S.** al señor Alejandro Navas Hoyos, identificado con cédula de ciudadanía No. 80.416.280, y

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

posteriormente, mediante Acta No. 17 del 17 de septiembre de 2021, de Junta Directiva, inscrita el 7 de octubre de 2021 con el No. 02750839 del Libro IX, se designó como Gerente Financiero al señor **Javier Armando Ramírez Hidalgo**, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.778.814.

14.2.5. De la sociedad CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM), identificada con NIT. 900.146.342-6:

El 19 de abril de 2007 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **CMA CGM COLOMBIA LTDA**, hoy **CMA CGM COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 900.146.342-6, mediante Escritura Pública No. 0002463 del 30 de marzo de 2007 de Notaría 6 de Bogotá D.C., inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá bajo el No. 01124877 del Libro IX. Posteriormente adoptó la denominación **CMA CGM COLOMBIA S.A.S.** mediante Acta No. 13 del 29 de agosto de 2014 de Junta de Socios, inscrita el 5 de septiembre de 2014 con el No. 01865404 del Libro IX, y su duración es indefinida; su objeto social principal incluye la obtención y desarrollo de contratos de transporte, consolidación de carga, agencia marítima y representación comercial de sociedades y líneas marítimas, pudiendo ejecutar actos civiles y comerciales relacionados, adquirir bienes, formar sociedades y celebrar acuerdos de colaboración. Por Acta No. 17 del 30 de noviembre de 2022 de Junta Directiva, inscrita el 29 de diciembre de 2022 con el No. 02916034 del Libro IX, se designó como Gerente al señor **Enrique Guillermo Elliot**, identificado con C.E. No. 7.458.584, quien ejerce la administración y representación legal de la sociedad conforme a normas legales y estatutarias.

14.2.6. De la sociedad COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO), identificada con NIT. 901.295.223-1.

El 13 de junio de 2019 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 901.295.223-1, mediante Documento Privado del 11 de junio de 2019 de Asamblea de Accionistas, inscrito en la Cámara de Comercio de Bogotá bajo el No. 02476488 del Libro IX. Su duración es indefinida y su objeto social principal es la gestión y coordinación operativa y comercial relativa a la atención de todas las actividades relacionadas con las naves de la naviera **COSCO SHIPPING LINES** en puertos colombianos, pudiendo realizar cualquier actividad comercial o civil lícita en Colombia o el extranjero, incluyendo celebrar contratos, participar en sociedades, abrir cuentas bancarias, negociar títulos valores, otorgar poderes y prestar servicios de transporte multimodal. Por Acta No. 001 del 1 de noviembre de 2019 de Junta Directiva, inscrita el 4 de diciembre de 2019 con el No. 02529788 del Libro IX, se designó como Gerente General al señor **Wang Minghui**, identificado con C.E. No. 1.046.873, quien tiene a su cargo la administración y representación legal de la sociedad.

14.2.7. De la sociedad MAERSK COLOMBIA S.A., identificada con NIT 800.235.053-1.

El 19 de julio de 1994 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **MAERSK DE COLOMBIA S.A.**, hoy **MAERSK COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 800.235.053-1, mediante Escritura Pública No. 4.648 de Notaría 6 de Santa Fe de Bogotá del 8 de julio de 1994, inscrita bajo el No. 455.631 del Libro IX. Posteriormente adoptó la denominación **MAERSK**

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

COLOMBIA S.A.S. mediante Acta No. 76 del 31 de marzo de 2023 de Asamblea de Accionistas, inscrita el 24 de abril de 2023 con el No. 02959347 del Libro IX, con duración indefinida; su objeto social principal abarca contratación de embarques, nacionalización, agencias marítimas, operadores logísticos y cualquier acto lícito de comercio. Por Acta No. 134 del 26 de septiembre de 2025 de Junta Directiva, inscrita el 1 de octubre de 2025 con el No. 03302887 del Libro IX, se designó como Gerente a la señora **Tatiana Luisa Pomar Ortega**, identificada con C.C. No. 32.770.950, quien es el ejecutor inmediato de los actos y operaciones sociales conforme a normas legales y estatutarias.

14.2.8. De la sociedad NAVES S.A.S., identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de WAN HAI LINES LTDA y de HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM).

El 24 de julio de 1986 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **NAVES LIMITADA, hoy NAVES S.A.S.**, identificada con NIT 860.532.426-7, mediante Escritura Pública No. 3.618 del 26 de junio de 1986 de la Notaría 2 de Bogotá, aclarada por la Escritura Pública No. 3.901 del 14 de julio de 1986 de la misma notaría, inscritas en la Cámara de Comercio de Bogotá bajo el número 194.275 del libro IX. Posteriormente, la sociedad se transformó de limitada a anónima bajo el nombre **NAVES S.A.** mediante Escritura Pública No. 1.528 del 1 de septiembre de 2000 de la Notaría 14 de Bogotá D.C., inscrita el 21 de septiembre de 2000 con el No. 745.809 del libro IX, y luego a sociedad por acciones simplificada bajo la denominación **NAVES S.A.S.** mediante Acta No. 111 de la Asamblea de Accionistas del 4 de julio de 2012, inscrita el 24 de agosto de 2012 con el No. 01660552 del libro IX, conservando una duración indefinida.

Como objeto social principal, la compañía tiene la organización, fomento, realización y explotación industrial y comercial de servicios para la navegación aérea, marítima, fluvial y de cabotaje para el transporte de pasajeros, semovientes y carga entre el exterior y puertos o aeropuertos colombianos y extranjeros; el agenciamiento marítimo y aéreo de naves y aeronaves en puertos y aeropuertos colombianos; la compra, venta, importación y exportación de bienes muebles, y la facultad de garantizar obligaciones, contratos o negocios jurídicos de terceros, así como la realización de cualquier actividad comercial o civil lícita.

La representación legal de la sociedad está a cargo del señor **Francisco José Páez Buitrago** - Gerente General, pudiendo también ejercerse mediante mandatarios designados por la Junta Directiva o por el representante legal judicial; la sociedad cuenta con un representante legal principal y dos suplentes, quienes tienen las mismas atribuciones que el principal en sus ausencias, en los términos y con las limitaciones fijadas por la Junta Directiva y los estatutos.

14.2.9. De la sociedad AGUNSA COLOMBIA S.A.S., identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL).

El 5 de enero de 1972 se constituyó la persona jurídica de naturaleza comercial denominada **COMERCIAL MARÍTIMA LIMITADA, hoy AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT 860.031.615-2, mediante Escritura Pública No. 6.128 otorgada en la Notaría 4 de Bogotá el 17 de noviembre de 1971, inscrita

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

en la Cámara de Comercio de Bogotá bajo el No. 92.735 del libro IX. Posteriormente, la sociedad modificó sucesivamente su denominación social a **MARITRANS LIMITADA, MARITRANS S.A., MARITRANS S.A.S. y finalmente AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, a través de escrituras públicas y actas de la Asamblea de Accionistas inscritas entre 1991 y 2020, manteniendo una duración indefinida. Su objeto social principal comprende el agenciamiento marítimo y actividades conexas, la representación de personas que prestan servicios en el ámbito del transporte y su cadena logística, la gestión logística, el corretaje de contratos de fletamento y arrendamiento de naves, así como la prestación de servicios de operación portuaria en relación con la carga, la nave y otros servicios asociados, además de múltiples actividades complementarias como la comercialización de bienes y servicios, la adquisición y gravamen de bienes, la celebración de operaciones financieras y la participación en licitaciones y contratos públicos o privados. De otro lado, mediante Acta No. 36 del 24 de octubre de 2024, 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 S.A.S.** al señor Jaime Fernando Donoso Paz y Miño, identificado con Cédula de Extranjería No. 8.084.865, quien en su calidad de representante legal principal tiene a su cargo la administración, representación judicial y extrajudicial de la sociedad y la ejecución inmediata de los actos y contratos encaminados al cumplimiento del objeto social, con las limitaciones y autorizaciones previstas en los estatutos.

14.3. De los actores y roles en la cadena logística portuaria**Zonas de enturnamiento de contenedores vacíos**

Dentro de la cadena logística se identifica como actor relevante el agente que administra y pone a disposición de los transportadores las zonas de enturnamiento de contenedores vacíos. Estas zonas cumplen una función previa a la devolución material del contenedor y se han consolidado como un eslabón necesario para orientar la operación. En la práctica, las empresas de transporte y/o los transportadores acuden a estos puntos para que se les indique el lugar en el que se realizará la inspección del contenedor vacío y/o el sitio exacto de entrega.

Para el caso de Buenaventura, se identifican como zonas de enturnamiento de contenedores vacíos, entre otras, las siguientes: **CENTRO DE MONITOREO UNIFICADO PARA EL ENTURNAMIENTO S.A.S.**, identificado con NIT 900.589.819-8, con operaciones en Parador del Pacífico y ZOL; **CENTRO DE TRANSPORTE DE CARGA DE BUENAVENTURA S.A.S.**, identificado con NIT 900.558.851-1; **LOINSA S.A.S.**, identificado con NIT 901.247.153-8; y **PARQUE INDUSTRIAL KILÓMETRO 7 S.A.S.**, identificado con NIT 900.368.831-9.

Patios externos de almacenamiento de contenedores vacíos

Los patios externos de almacenamiento cumplen funciones de almacenaje, custodia e inspección de contenedores vacíos, entre otras actividades. Los agentes que prestan este servicio suelen celebrar acuerdos comerciales tanto con las sociedades portuarias como con las líneas navieras. En el primer escenario, las sociedades portuarias buscan aliados estratégicos para ofrecer a las navieras espacios adicionales de almacenamiento cuando estas exceden el

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

free pool convenido dentro de la terminal. En el segundo, en ejercicio de su autonomía contractual, las líneas navieras contratan directamente patios externos y señalan a las empresas transportadoras el lugar de entrega de los contenedores vacíos, que puede ser la propia terminal portuaria o el patio externo designado.

En el caso particular se identificaron en la ciudad de Buenaventura los siguientes patios externos de almacenamiento de contenedores vacíos: **KENIER DANIEL RIVAS AMARILES (PATIO DE CONTAINERS NOVITA)**, identificado con NIT. 1.077.476.284-9; **CY DE COLOMBIA S.A.S**, identificado con NIT. 806.006.601-8; **GALOTRANS S.A.**, identificado con NIT. 800.199.898-3; **ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA S.A.S.** identificado con NIT. 900.324.294-4; **LOGISTIC GROUP R3 S.A.S.**, identificado con NIT. 901.214.170-1; **AGUNSA LOGISTICS S.A.S.**, identificado con NIT. 900.373.731-0; **SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS S.A.S.**, identificado con NIT. 900.394.396-6; **INTERMODAL S.A.S.**, identificado con NIT. 860.053.047-3; **NAUTISERVICIOS S.A.S (PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA S.A.S.)**, identificado con NIT. 800.123.264-8.

14.4. Del Sistema de Información Portuaria – SIPOR

El Sistema de Información Portuaria – **SIPOR** es un aplicativo digital administrado por la Superintendencia de Transporte, a través de la Delegatura de Puertos, diseñado para que las sociedades portuarias reporten de forma estandarizada su información operativa sobre contenedores vacíos. Este sistema centraliza los datos que antes se enviaban por distintos canales, permitiendo que la autoridad cuente con un insumo único, estructurado y en línea para efectos de supervisión y toma de decisiones.

SIPOR se utiliza principalmente para reportes de capacidad y ocupación de contenedores vacíos. Las sociedades portuarias diligencian un formulario digital en el que informan, entre otros aspectos, la capacidad total de almacenamiento de contenedores, la ocupación expresada en **TEUS** y en porcentaje, la utilización de patios externos y, en general, la gestión de contenedores vacíos por terminal y por línea naviera. La finalidad es que exista una radiografía diaria y homogénea de la situación de almacenamiento en los puertos que manejan este tipo de carga.

El sistema empezó a operar el 28 de febrero de 2022²⁰, en el contexto de la crisis logística global de contenedores, como una herramienta para facilitar el cumplimiento de obligaciones de información y mejorar la supervisión sobre la capacidad de almacenamiento de contenedores vacíos. Desde entonces se ha presentado como el canal oficial para que las sociedades portuarias remitan sus reportes diarios, reduciendo tiempos y costos administrativos, y dándole a la Superintendencia una fuente de información en tiempo casi real sobre la operación portuaria asociada a contenedores vacíos.

En la práctica, **SIPOR** se articula con otras medidas regulatorias, como resoluciones que exigen reportes periódicos de ocupación y capacidad, y sirve de soporte para que la Superintendencia identifique riesgos de congestión, haga

²⁰ <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2022/supertransporte-lanza-el-aplicativo-sistema-de-informacion-portuaria-sipor-que-facilita-a-las-sociedades-portuarias-la-presentacion-de-informes-sobre-su-capacidad-de-almacenamiento/>

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

seguimiento al cumplimiento de obligaciones y diseñe acciones de inspección, vigilancia y control. Además, la entidad ha acompañado su implementación con jornadas de capacitación y material pedagógico para los usuarios portuarios, de modo que el reporte se haga de manera consistente, oportuna y con la calidad de datos requerida.

14.6. Prohibición de cobros por demora en la devolución de contenedores vacíos imputable al esquema logístico

Los artículos 1 y 365 de la Constitución Política²¹ imponen al Estado el deber de asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos y la prevalencia del interés general, al señalar, de un lado, que Colombia es un Estado social de derecho fundado en la prevalencia del interés general y, de otro, que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y que es deber de este asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. A su vez, la Ley 1 de 1991 y los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación, expedidos en desarrollo de su artículo 3²², desarrollan esos mandatos al exigir que la actividad portuaria y los servicios conexos se presten en condiciones de calidad, eficiencia, continuidad y seguridad, bajo reglas de aplicación general que proscriben prácticas abusivas o contrarias a la debida prestación del servicio portuario. Por su parte, la Ley 336 de 1996, al regular el servicio público de transporte y sus servicios conexos, dispone que las autoridades deben garantizar condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad para asegurar la eficiente prestación del servicio y que el carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés general y la protección de los usuarios, habilitando a las autoridades del sector para investigar y sancionar conductas que afecten dicha protección o la debida prestación del servicio. En armonía con lo anterior, actos administrativos como la Resolución 341 de 2022 han considerado que el traslado a importadores y transportadores de cobros por mora en la devolución de contenedores vacíos, cuando la imposibilidad de entrega obedece a congestiones o restricciones operativas atribuibles al propio esquema logístico diseñado por las navieras y

²¹ **Constitución Política de Colombia - ARTÍCULO 1.** Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general. **ARTÍCULO 365.** Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

²² **Congreso de Colombia - "Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones" 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. Tales resoluciones deben tener como objetivo: **3.1. Facilitar, la vigilancia sobre las operaciones de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos. 3.2. Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas todos los días del año. 3.3. Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias. 3.4. Efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en las actividades portuarias.** Salvo cuando esta Ley disponga lo contrario no se requerirán permisos previos de la Superintendencia General de Puertos para realizar actividades portuarias; pero la Superintendencia podrá exigir garantías de que tales actividades se adelantarán de acuerdo con la ley, los reglamentos y las condiciones técnicas de operación. (Subrayado y negrita de la Dirección).

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

sus aliados, desconoce esos principios y puede ser objeto de órdenes administrativas y sanciones, configurándose así una prohibición de hecho y de derecho frente a este tipo de cobros.

DECIMO QUINTO: SITUACIÓN FÁCTICA: Con el propósito de sustentar la presente orden administrativa, esta Superintendencia conoció, además, las denuncias recientes formuladas por los gremios de transporte terrestre y recogidas por distintos medios de comunicación durante enero de 2026, en las cuales se da cuenta de bloqueos en los accesos al puerto de Buenaventura, filas de vehículos de carga y demoras excesivas para la devolución de contenedores vacíos, lo que ha generado sobrecostos operativos y afectaciones relevantes a la movilidad y a la eficiencia de la operación portuaria.²³

En la emisora radial BluRadio en su nota denominada "Por qué está paralizado el puerto de Buenaventura", publicada en el portal YouTube el 30 de enero de 2026, El presidente de **Fedetranscarga** Arnulfo Cuervo²⁴, hizo varios señalamientos:

Indicó que los vehículos que llegan a descargar contenedores vacíos están enfrentando demoras significativas, en algunos casos de seis (6) a ocho (8) días, para que les reciban la unidad. Afirmó que la situación obedece, principalmente, a la falta de disponibilidad de espacio y de free pool por parte de las navieras, así como a la saturación de los patios de almacenamiento, que están operando por encima del 100% de su capacidad. A su vez, Advirtió que esta acumulación de contenedores vacíos y la ineficiencia operativa están perjudicando severamente la logística colombiana y afectando la competitividad del país. Finalmente, Cuestionó que, pese a ser las navieras quienes generan la congestión, se cobran multas por demoras en la entrega de contenedores: mencionó que pueden llegar a 200 dólares diarios por contenedor, lo que convierte las moras en *"un negocio enorme de facturación"* que termina recayendo sobre los transportadores.

A su vez el diario de circulación nacional "El tiempo" en su portal web publico una nota publicada el 1 de febrero de 2026 y denominada *"Alerta en Buenaventura: más de 25 km de congestión y hasta siete horas de espera frenan la carga del país"*²⁵.

De lo anterior, la nota periodística hizo mención a que se han registrado más de 25 km de filas de camiones en los accesos al puerto, con esperas de hasta siete horas para poder avanzar o ingresar. La congestión afecta tanto a vehículos que llevan carga de exportación como a los que intentan devolver contenedores vacíos o retirar importaciones. A su vez, argumentó que los gremios y conductores advirtieron que esta situación está generando sobrecostos operativos, pérdida de productividad y riesgo de desabastecimiento, y piden intervención urgente del Gobierno nacional y de las autoridades del sector transporte. Tal y como se observa en la siguiente imagen:

²³<https://caracol.com.co/2026/01/31/demoras-en-devolucion-de-contenedores-vacios-en-buenaventura-afectan-operacion-portuaria/>

²⁴ Denuncia realizada por el presidente de Fedetranscarga <https://www.youtube.com/watch?v=QertLboIGS4>

²⁵ Diario el tiempo: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/alerta-en-buenaventura-mas-de-25-km-de-congestion-y-hasta-siete-horas-de-espera-frenan-la-carga-del-pais-3528491>

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

Imagen No1.



Fuente:<https://www.eltiempo.com/economia/sectores/alerta-en-buenaventura-mas-de-25-km-de-congestion-y-hasta-siete-horas-de-espera-frenan-la-carga-del-pais-3528491>

Imagen No.2



Fuente:<https://www.eltiempo.com/economia/sectores/alerta-en-buenaventura-mas-de-25-km-de-congestion-y-hasta-siete-horas-de-espera-frenan-la-carga-del-pais-3528491>

A su vez, el representante de Conaltra, el señor Edwin Alberto Lozano, afirmó lo siguiente en la nota periodística, informada por Canal 1:

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

"Estamos casi que secuestrados por toda la situación que está pasando en la vía, por los bloqueos constantes de las comunidades, la falta de infraestructura y la falta de coordinación logística, que se ha vuelto más crítica", afirmó²⁶.

Seguidamente y por medio de la cuenta de X @ACC_camioneros, el señor Juan Carlos Ramírez, en calidad de director de **ACC BUENAVENTURA**, señaló el 31 de enero de 2026, que los transportadores solo deberían transportar, no asumir tareas o costos que corresponden a otros actores como patios, puertos o navieras. (ver imagen No.3)

Explicó que no están en contra de las zonas de enturnamientos, porque la infraestructura vial no soporta la cantidad de vehículos que llegan a Buenaventura, pero critica que cuando llevan un contenedor al interior del país quedan "amarrados" porque deben devolverlo y asumir costos adicionales.

Imagen No.3



Fuente: https://x.com/acc_camioneros/status/2017644436868497902?s=48

Planteó la "pregunta del millón": por qué el pago del enturnamiento sale del bolsillo del conductor o del propietario del vehículo, si quien debería asumirlo es

²⁶ <https://canal1.com.co/programas/noticentro-1/bloqueos-via-puerto-buenaventura-adelantaran-mesas-tecnicas-con-transportadores/>

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

la naviera o el generador de la carga. Relató que cuando llega a un enturnamiento, paga \$26.000 o \$32.000 pesos, según el sitio, se presenta con el contenedor listo para devolver, y aun así le responden que "no hay cita" y lo mandan al puerto, aclarando que quien decide si el contenedor va a patio o a puerto es la línea naviera, no el transportador.

Sostuvo que, una vez él se presenta y paga el enturnamiento, su trabajo como entregante del contenedor debería considerarse cumplido, porque no es su culpa que no haya citas disponibles. Asimismo, cuestiono que en Buenaventura haya un enturnamiento que cobra por "enturnar" pero no tiene infraestructura suficiente, obligando a los camiones a hacer largas filas en la vía.

Finalmente, afirmó que desde hace cerca de cuatro años hay una persona (operador de enturnamiento) que "les sigue robando la plata a los contenedores", porque les cobra por un servicio que, según él, no tiene justificación, pese a que ese enturnamiento fue avalado por una línea marítima para prestar el servicio de revisión/recepción de contenedores.

Aunado a ello, los principales medios de comunicación del país, Canal1²⁷, Infobae²⁸, El Colombiano²⁹, Portafolio.co³⁰, entre otros, recogen en informes periodísticos los bloqueos y protestas de transportadores por "filas monumentales" y "demoras excesivas" asociadas a la gestión de contenedores, señalando entre las causas la insuficiencia de patios y zonas logísticas, fallas en sistemas de citas y demoras en la devolución de contenedores vacíos.

DÉCIMO SEXTO: Que, a través del Memorando No. 20266300008823 del 5 de febrero de 2026, la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos puso en conocimiento de esta Dirección la situación relacionada con diversas líneas navieras, toda vez, que, presuntamente vienen afectando el servicio público portuario en los puertos que administran las diferentes terminales en Buenaventura – Valle del Cauca, remitiendo para el efecto la información sobre los niveles de ocupación del free pool y demás antecedentes recaudados, a fin de que, en el marco de las competencias de esta Dirección, se adopten las actuaciones administrativas a que haya lugar.

En ese sentido y a la luz de las funciones de inspección, vigilancia y control que la Ley 1 de 1991 y el Decreto 2409 de 2018 atribuyen a la Superintendencia de Transporte, la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos, y de acuerdo al Memorando No. 20266300008823 del 5 de febrero de 2026, se tiene que diversas líneas navieras que operan en el Distrito Portuario de Buenaventura —en particular, **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA**

²⁷ <https://canal1.com.co/programas/noticentro-1/bloqueos-via-puerto-buenaventura-adelantaran-mesas-tecnicas-con-transportadores/>

²⁸ <https://www.infobae.com/colombia/2026/01/30/reportan-bloqueo-de-transportadores-en-buenaventura-por-filas-monumentales-y-demoras-en-las-terminales-portuarias/>

²⁹ https://www.elcolombiano.com/amp/historico/el_puerto_de_buenaventura_definio_plan_de_inversiones-FVEC_AO_4327377

³⁰ <https://www.portafolio.co/negocios/comercio/analx-advierte-riesgos-para-el-40-del-comercio-exterior-por-bloqueos-en-la-zona-portuaria-de-buenaventura-487427>

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

S.A.S. (CMA CGM), identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; habrían superado de manera reiterada los niveles de capacidad del free pool pactados con las sociedades portuarias **SPIA, SPRBUN y TCBUEN**, generando sobreocupaciones que, conforme a los registros diarios del Sistema de Información Portuaria – **SIPOR** y a las tablas de ocupación allegadas, impactan significativamente la logística terrestre y la debida prestación del servicio público portuario en Buenaventura.

En segundo lugar, la Dirección de **PYP**, informó que al verificar en el **SIPOR**, el cual es una herramienta tecnológica de la Superintendencia de Transporte que usan las sociedades portuarias para reportar diariamente, mediante un formulario único, su capacidad de almacenamiento y ocupación de contenedores vacíos por línea naviera, permitiendo a la autoridad monitorear en tiempo (casi) real la situación de los puertos y advertir riesgos o sobreocupaciones en el free pool, por lo anterior, esta Dirección ordenara a las navieras referenciadas adoptar medidas concretas, inmediatas y verificables para reducir la sobreocupación y garantizar que la devolución y almacenamiento de contenedores vacíos no continúe afectando la eficiencia del servicio público portuario en Buenaventura, ni la operación.

DÉCIMO SÉPTIMO: LAS MEDIDAS CAUTELARES O ESPECIALES DE URGENCIA EN MATERIA ADMINISTRATIVA Y LA COMPETENCIA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE PARA EXPEDIRLAS³¹

El artículo 209 de la Constitución Política dispuso que la función administrativa se desarrollaría sobre la base de unos principios, entre los que se destaca el de eficacia, el cual obedece a que las actuaciones de la administración deben buscar la efectividad del derecho material que pretende proteger. Este principio, a su vez, se encuentra compilado en el artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en donde además se incluyeron otros principios aplicables para el desarrollo de las funciones que tiene a su cargo la administración. No sobra decir que en ese mismo código se incluyeron múltiples procedimientos y herramientas, que, dependiendo de la particularidad del caso, se pueden utilizar para el ejercicio de la función que se adelanta. Tal es el caso de las cautelas administrativas o medidas especiales de urgencia que tienen como propósito la adopción de remedios efectivos y ejecutables para suspender o superar la posible afectación que llegue a perturbar en gran medida la debida prestación de servicio público portuario.

Es así que, con observancia de las facultades legalmente delegadas en la Superintendencia de Transporte como máxima autoridad administrativa en el sector transporte, el legislador otorgó responsabilidades y cargas en consideración al desempeño de sus funciones. Esto con el fin de que sea la entidad de inspección, vigilancia y control, quien en cumplimiento de sus competencias ordene medidas eficaces, ciertas y proporcionales que brinden

³¹ Las cautelas administrativas. Memorias del XXXV Congreso de Derecho Procesal, año 2015, págs. 723 y ss.

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

soluciones a las problemáticas que aquejan al colectivo o que pueden constituir una grave afectación a los derechos fundamentales de las personas y aspectos socio-económicos de una región.

Ahora bien, doctrinariamente se ha establecido que la justificación para la adopción de cautelas administrativas – autónomas o accesorias- suponen la salvaguarda del interés general, el cual se podría ver menoscabado si se está a la espera del agotamiento de un procedimiento administrativo.

Al punto, sea del caso precisar que las medidas administrativas de carácter autónomo que producen efectos cautelares tienen como finalidad mitigar o eliminar los efectos de una conducta que, aun cuando puede ser lícita, genera riesgos para los bienes jurídicos protegidos y que se pueden llegar a proteger por intermedio de una actuación autorizada por la ley, aun cuando las decisiones adoptadas resulten restrictivas en forma proporcional de un derecho del destinatario de la misma.

Téngase en cuenta, que la decisión de adoptar este tipo de actuaciones no obedece a un capricho de la administración, sino más bien a la necesidad de dar prevalencia al interés general, que se está viendo afectado o está en riesgo de impactarse por actos que provienen del actuar de terceros con intereses particulares o de otra índole. De igual forma, cabe recordar que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece que el procedimiento administrativo sancionatorio podrá iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Ahora, hay un punto en el que es el titular de la competencia el que establece cual es la acción adoptar teniendo en cuenta los hechos que revisten el asunto sometido a su conocimiento y la disposición o adopción de otros mecanismos mediante el cual la autoridad administrativa disponga ejercer funciones con miras a la protección del interés general, deberán ser adecuadas a los fines de la norma que las autoriza y proporcionales a los hechos que le sirven de causa.

En el mismo sentido, no obstante que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 dispone: "[s]in perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada (...)", lo cierto es que tratándose de cautelas administrativas o medidas especiales urgentes la investigación administrativa no se constituye como requisito de procedibilidad para aquellas y, en cualquier caso, nótese que la actividad investigativa no comporta por sí misma un remedio a la afectación que se pretende conjurar. Por lo tanto, las medidas a ordenar en la presente resolución de ninguna manera implican un prejuzgamiento en aquellas investigaciones que se lleguen a adelantar o de aquellas que de manera concomitante se inicien junto con el presente acto administrativo, si es que así fuera.

Por otra parte, la implementación de cautelas accesorias tiene por objeto asegurar las resultas del proceso administrativo sancionatorio, pero conservan la característica de ser medidas orientadas a la salvaguarda del interés general y no del derecho subjetivo de quien pudiera tener interés en la actuación administrativa. Dicho de otro modo, los móviles para su adopción siguen correspondiendo al riesgo sobre el bien jurídico en abstracto, por efecto de la

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

mora en el agotamiento del procedimiento administrativo. De ninguna manera, la satisfacción de una pretensión subjetiva.

Es por lo anterior, que no está de más decir que las autoridades administrativas pueden ejercer la facultad de decretar medidas cautelares o de urgencia para conjurar las posibles afectaciones que se puedan generar en el marco de la prestación del servicio público portuario y de las actividades que manera conexas o complementaria le asisten a dicho servicio, en este caso, pues es a través de ella que se puede lograr de forma definitiva la erradicación de una conducta o, por lo menos, la mitigación de ella.

Así también lo ha identificado la jurisprudencia del Consejo de Estado, quien en Sentencia SU-913/09 se pronunció sobre la proporcionalidad y congruencia al momento de decretar una medida cautelar, en los siguientes términos:

"(...) Estos son: el periculum in mora y el fumus boni iuris, los cuales deben aparecer de forma concurrente para asegurar la proporcionalidad y congruencia de la medida. El primero, periculum in mora, tiene que ver con el riesgo de que al no adoptarse la medida cautelar sobrevenga un perjuicio o daño mayor del que se expone en la demanda, que de no precaverse, transforme en tardío el fallo definitivo. Tiene igualmente que ver con un temor fundado de que el derecho se frustre o sufra menoscabo durante la sustanciación del proceso. El segundo, fumus boni iuris, aduce a un principio de veracidad en cuanto a la afectación del derecho invocado como fundamento de la pretensión principal. Estos dos principios, asegura la doctrina, deben operar de manera concurrente, al punto que la falta de uno de estos elementos, debe dar lugar a que: i. se rechace la medida cautelar ó ii. se otorgue la medida pero de manera limitada. Por ejemplo, si el valor de la causa en juicio ejecutivo es proporcionalmente mínimo a la solvencia del demandado, la medida carecerá de periculum in mora, caso en el cual no habrá necesidad de hacer juicio alguno sobre el principio fumus boni iuris, pues de plano resulta innecesaria la medida (...)"³².

Por su parte, la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo de esta Corporación, en providencia de 17 de marzo de 2015³³, señaló:

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

En igual sentido, la Sección Tercera, en auto de 13 de mayo de 2015³⁴, sostuvo:

³² Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, providencia de 17 de marzo de 2015, C.P. Sandra Lisset Ibarra Vélez, radicación núm. 11001-03-15-000-2014-03799-00.

³³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, providencia de 13 de mayo de 2015, C.P. doctor Jaime Orlando Santofimio Gamboa, radicación núm. 11001-03-26-000-2015-00022-00 (53057).

³⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, providencia de 13 de mayo de 2015, C.P. doctor Jaime Orlando Santofimio Gamboa, radicación núm. 11001-03-26-000-2015-00022-00 (53057).

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

" (...) Lo anterior quiere significar que el marco de discrecionalidad del Juez no debe entenderse como de arbitrariedad, razón por la cual le es exigible a éste la adopción de una decisión judicial suficientemente motivada, conforme a los materiales jurídicos vigentes y de acuerdo a la realidad fáctica que la hagan comprensible intersubjetivamente para cualquiera de los sujetos protagonistas del proceso y, además, que en ella se refleje la pretensión de justicia, razón por la cual es dable entender que en el escenario de las medidas cautelares, el Juez se enfrenta a la exposición de un razonamiento en donde, además de verificar los elementos tradicionales de procedencia de toda cautela, es decir el fumus boni iuris y el periculum in mora, debe proceder a un estudio de ponderación y sus sub principios integradores de idoneidad, necesidad y proporcionalidad stricto sensu, ya que se trata, antes que nada, de un ejercicio de razonabilidad³⁵

Lo anterior, se encuentra alineado con las funciones que ostenta esta Dirección, cuya referencia se realizó línea atrás, pero que corresponde específicamente a las facultades definidas especialmente en el artículo 16 del Decreto 2409 de 2018. Así las cosas, es la Superintendencia de Transporte, como máxima autoridad administrativa en materia de transporte, representada en este caso por la Dirección de investigaciones de puertos, la competente para adoptar las medidas especiales de urgencia que se requieran en los asuntos sometidos a su conocimiento.

17.1. Destinatarios de las medidas cautelares o especiales urgentes

El sector transporte cuenta con un régimen sancionatorio expreso y claro y, del mismo modo, en la normatividad se encuentra establecido quiénes son las entidades que conforman el sector y el Sistema Nacional del Transporte y aquellos sujetos que pueden ser objeto de sanción por parte de las autoridades. Es de resaltar que los sujetos que pueden ser objeto de sanción ya sea porque infringen directamente la normatividad del sector o porque facilitan su inobservancia también pueden soportar órdenes administrativas que procuren la

³⁵ Sobre la aplicación de la proporcionalidad, la misma providencia indicó: «[...] Se ha sostenido en anteriores ocasiones: (...) La discrecionalidad, en cuanto fenómeno con trascendencia jurídica, se concibe como un margen permitido de acción a las autoridades de cualquiera de los poderes públicos, en los eventos en que debiendo adoptar una decisión, el marco de sujeción a su actuación establecido por el ordenamiento jurídico resulta a todas luces indeterminado, correspondiéndole construir la decisión y, por lo tanto, las consecuencias jurídicas de la misma, bajo consideraciones objetivas de acatamiento y respeto al orden jurídico y a sus principios estructurantes. (...) El asunto resulta elemental: allí donde el Juez Administrativo no esté gobernado por reglas, lo más posible es que la actuación se soporte en principios o mandatos de optimización, luego la proporcionalidad y ponderación no son metodologías extrañas en la solución de conflictos y en la reconducción de la actividad de la jurisdicción contencioso administrativa al cumplimiento material de los postulados del Estado social de derecho. En todo caso, la proporcionalidad y la ponderación no representan ni la limitación, ni el adelgazamiento de los poderes del juez administrativo, sino que permiten potenciar la racionalidad y la argumentación como sustento de toda decisión judicial. Cabe, entonces, examinar cómo se sujeta la actividad discrecional del juez administrativo a las reglas de la ponderación, como expresión más depurada del principio de proporcionalidad'

En consecuencia, la observancia de este razonamiento tripartito conlleva a sostener que en la determinación de una medida cautelar, que no es más que la adopción de una medida de protección a un derecho en el marco de un proceso judicial, el Juez debe tener en cuenta valoraciones de orden fáctico referidas a una estimación de los medios de acción a ser seleccionados, cuestión que implica i) que la medida decretada sea adecuada para hacer frente a la situación de amenaza del derecho del afectado (idoneidad); ii) que, habida cuenta que se trata de una decisión que se adopta al inicio del proceso judicial o, inclusive, sin que exista un proceso formalmente establecido, la medida adoptada sea la menos lesiva o invasora respecto del marco competencial propio de la administración pública (necesidad) y, por último, es necesario iii) llevar a cabo un razonamiento eminentemente jurídico de ponderación, en virtud del cual se debe determinar de manera doble el grado de afectación o no satisfacción de cada uno de los principios contrapuestos (...) que ordena analizar si se encuentra justificado que la satisfacción de uno de los principios afecte al otro [...]».(Subrayas fuera del texto original).

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

protección de los bienes jurídicos que se encuentran bajo la tutela de la Superintendencia de Transporte.

En materia portuaria se delimitó parte de dicho régimen en la Ley 1 de 1991, mediante la cual se determinó una variedad de asuntos aplicables sobre lo comentado. En ese sentido, el artículo 41 de la normativa referida prevé que las infracciones que se deriven de su incumplimiento, se podrán sancionar con varios medios taxativamente definidos. Sobre los sujetos pasivos de las sanciones allí establecidas, al margen que no se arroje un listado concreto de estos, esa ley sí mencionó que las sanciones que se establezcan deberán surgir con ocasión de la infracción de las reglas allí previstas. Eso quiere decir que cualquiera que afecte supuestos como los definidos en los artículos 1 y 3 de la Ley 1 de 1991 - a modo de ejemplo- podrá estar sujeto a todas las acciones de índole administrativo que se encuentren en cabeza de la Superintendencia de Transporte.

Así mismo, el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 establece cuáles son las personas y empresas que pueden estar sujetas a la imposición de sanciones por infracciones a las normas sobre el transporte público y cuáles son dichas sanciones. Al respecto, la norma prevé lo siguiente:

"Artículo 9. Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

(...)

3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas

En ese orden de ideas, el ejercicio de las facultades sancionatorias y de impartir órdenes e instrucciones con las que cuenta la Supertransporte no solo recaen sobre el universo de vigilados, sino también sobre todas aquellas personas naturales o jurídicas que bien pueden participar o no de la actividad del transporte, infringen directamente la normatividad del sector y/o facilitan su inobservancia.

Ahora bien, en cuanto al universo de vigilados de la Supertransporte, el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000, artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 -vigente- estableció los sujetos sobre los cuales se ejerce las funciones de inspección, vigilancia y control, en virtud de la delegación presidencial de tales funciones en relación con el servicio público de transporte. Esta norma dispone lo siguiente:

"Artículo 42. Sujetos de la inspección, vigilancia y control delegados. Modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001. El nuevo texto es el siguiente: Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:

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

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

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

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

4. Los operadores portuarios.

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

6. Las demás que determinen las normas legales."

Por su parte, el último pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, del 20 de abril de (2021) promovido dentro del proceso con número de radicación: 11001-03-06-000-2020-00226-00 y que se pronunció sobre el conflicto negativo de competencias administrativas suscitado entre la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Sociedades, enfatizó:

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

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

(...)

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

En conclusión, la actividad portuaria constituye un servicio público que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios y la efectividad de derechos

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

fundamentales, tanto si se trata de las actividades que se desarrollan dentro de una terminal portuaria o de la disposición de los bienes vinculados con esta, como lo es el manejo y almacenamiento de contenedores vacíos. Por lo tanto, ante la inminente afectación de estos derechos la Superintendencia de Transporte debe hacer uso de sus facultades como Autoridad en la materia y ordenar que se adopten las medidas correctivas necesarias a todos aquellos sujetos que, como en este caso, con su acción y/u omisión puedan estar violentando directamente o facilitando el desconocimiento de la normatividad del sector transporte o permitiendo que se afecte la debida prestación del servicio público portuario.

17.2. De la competencia de la Superintendencia de Transporte frente a las líneas navieras

La competencia de la Superintendencia de Transporte en el presente asunto se fundamenta, en primer término, en el mandato constitucional previsto en los artículos 365 y 189 numeral 22 de la Constitución Política, conforme con los cuales la prestación eficiente de los servicios públicos es una finalidad esencial del Estado, y corresponde al Presidente de la República ejercer la inspección, vigilancia y control sobre dicha prestación, facultad que ha sido delegada en esta Entidad para lo relacionado con el sector transporte, los puertos y su infraestructura. En desarrollo de ese mandato, la Ley 1 de 1991 (Estatuto de Puertos Marítimos) estableció que la creación, mantenimiento y funcionamiento continuo y eficiente de los puertos es de interés público, y asignó a la autoridad portuaria en este caso a la Supertransporte la facultad de imponer sanciones por infracciones al régimen portuario, cuando se afecte dicho funcionamiento.

Ahora bien, el Decreto 2409 de 2018 precisó que la Superintendencia de Transporte ejercerá las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al presidente de la República en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, incluyendo expresamente los puertos, las concesiones y los servicios conexos. Dentro de estas funciones se encuentra la de vigilar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la debida prestación del servicio público de transporte, puertos e infraestructura, así como adelantar y decidir las investigaciones administrativas por fallas en la prestación de tales servicios, e impartir las órdenes necesarias para garantizar su eficiencia, continuidad, seguridad y libre acceso. Esta competencia se proyecta sobre las sociedades portuarias, los concesionarios, los operadores portuarios y los demás agentes que, en calidad de prestadores de servicios conexos o usuarios calificados, inciden de manera directa en la cadena logística portuaria.

En este contexto, si bien las líneas navieras y sus agentes marítimos no fueron incorporados como sujetos de vigilancia general y abstracta a través del artículo 242 del Plan Nacional de Desarrollo, disposición que, además, fue declarada inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-438 de 2024, ello no significa que sus actuaciones queden por fuera del ámbito de actuación de esta Superintendencia cuando, en su condición de usuarios del puerto y de la infraestructura asociada, afectan la debida prestación del servicio público portuario. Por el contrario, la Ley 1 de 1991, los Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación de las terminales y el Decreto 2409 de 2018 habilitan a esta Autoridad para intervenir siempre que una conducta atribuible a cualquier agente de la cadena logística —incluidas las navieras, a través de sus decisiones sobre almacenamiento, rotación y evacuación de contenedores— comprometa el

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, la capacidad de almacenamiento o el acceso efectivo de los usuarios.

Así, las líneas navieras que operan en Buenaventura, en su calidad de armadores o transportadores que utilizan la infraestructura portuaria y los patios externos para el recibo, almacenamiento y posterior evacuación de contenedores, actúan como usuarios calificados del sistema portuario, y sus decisiones en torno al manejo del free pool, la asignación de citas, el direccionamiento de contenedores y la recolección oportuna de unidades vacías tienen incidencia directa en la ocupación de las terminales, en la congestión vial de acceso y en la posibilidad real de que los demás usuarios puedan ejercer su derecho a acceder al servicio en condiciones de eficiencia y continuidad. Cuando tales actuaciones generan colapso de la capacidad de almacenamiento, demoras estructurales para la devolución de contenedores vacíos o incumplimiento de órdenes impartidas previamente por esta Superintendencia, se configura un supuesto habilitante para el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia, control y, de ser el caso, sanción, no sobre el transporte marítimo internacional en abstracto, sino sobre la concreta afectación del servicio público portuario en el territorio nacional.

En suma, la intervención de la Superintendencia de Transporte frente a las navieras en este caso no se apoya en una pretendida ampliación de sujetos vigilados más allá de lo permitido por la Sentencia C-438 de 2024, sino en el ejercicio de las facultades ya reconocidas por la Constitución, la Ley 1 de 1991 y el Decreto 2409 de 2018 para proteger la adecuada prestación del servicio público portuario y los servicios conexos. Bajo este entendimiento, las órdenes que aquí se imparten y las investigaciones que se adelantan se dirigen a corregir conductas que, atribuibles a las líneas navieras en su calidad de usuarios del puerto y actores de la cadena logística, que han generado una afectación a la eficiencia, continuidad y seguridad del servicio público portuario, sin desconocer los límites fijados por la jurisprudencia constitucional.

DÉCIMO OCTAVO: Hasta este punto del acto administrativo, la Dirección ha presentado un compendio de las normas que soportan el desarrollo de la actividad portuaria, desde la perspectiva de su concepción de servicio público, así como, la competencia que le asiste a la Supertransporte frente a las naviera como agentes que intervienen en las operaciones portuarias y están sujetas a inspección, vigilancia y control por esta entidad; así mismo expuso una serie de consideraciones relacionadas con las condiciones definidas para que varios de los agentes de mercado que tienen presencia en la zona portuaria de Buenaventura presten el servicio público y, finalmente, se han revelado las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodean los inconvenientes asociados con la entrega y el almacenamiento de contenedores vacíos en Buenaventura.

La base jurídica y fáctica presentada permite plantear la problemática que debe atenderse con ocasión de la expedición del presente acto administrativo, con el fin de velar por la defensa de la normatividad del sector transporte y los bienes jurídicos que con ella se tutelan. En ese orden de ideas se han identificado varias situaciones que, directa o indirectamente, podrían repercutir e impactar en la debida prestación del servicio público portuario. No obstante, antes de presentar lo anunciado, resulta del todo pertinente explicar de manera general la forma en la que se desarrolla la operación y el manejo de los contenedores vacíos, con

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

sustento en la información aportada por diferentes agentes que confluyen en la cadena logística.

18.1. La logística en la entrega de contenedores vacíos

La llegada de contenedores a una terminal portuaria, por lo menos en la mayoría de 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 jurídicas. 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.

Sobre lo anterior, la Dirección efectuará algunas precisiones que ilustran con mayor suficiencia lo descrito. 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.

DÉCIMO NOVENO: Que en consideración del marco fáctico y jurídico expuesto, resulta necesario adoptar medidas inmediatas, pertinentes y conducentes que permitan 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. Sobre esto y aunque algunas órdenes y advertencias guardarían relación con actividades que se vienen cumplimiento o ejecutando por algunos de los sujetos pasivos de las medidas administrativas que se decretarán a continuación, lo cierto es que se hace necesario impartirlas con el propósito de establecer su carácter vinculante y estrictamente obligatorio, 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, la Ley 1 de 1991, la Resolución No. 7726 de 2016, la Circular No. 1 del 2022 expedida por la Superintendencia de Transporte y demás normatividad que resulte aplicable.

VIGÉSIMO: Sin perjuicio de lo ordenado en este acto administrativo, esta Superintendencia estudiará los hechos que se han puesto en contexto, con la finalidad de establecer si existe mérito suficiente para iniciar una investigación administrativa por la infracción de las reglas previstas para la operación del muelle, en condiciones de eficiencia, calidad, seguridad y continuidad.

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

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. ORDENAR a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; en su calidad de línea naviera usuaria de las instalaciones portuarias y de los patios externos de almacenamiento de contenedores vacíos ubicados en el Distrito Portuario de Buenaventura, que estructure, adopte e inicie la ejecución de un Plan de Evacuación de Contenedores Vacíos acorde con la capacidad de almacenamiento pactada contractualmente con cada sociedad portuaria y patio externo, y con los niveles de ocupación iniciales y finales que se registren en dichas instalaciones, de manera que, dentro del término máximo de **treinta (30) días calendario** contados a partir de la notificación del presente acto administrativo, se reduzcan y mantengan los porcentajes de ocupación por debajo del **setenta por ciento (70%)** de la capacidad de almacenamiento en **TEUS** en cada una de ellas.

ARTÍCULO SEGUNDO. DISPONER que el Plan de Evacuación de que trata el artículo anterior deberá presentarse ante esta Superintendencia dentro de los **cinco (5) días hábiles** siguientes a la comunicación de la presente decisión, debidamente documentado y firmado por el representante legal de las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; e incluir, como mínimo, lo siguiente como aspectos esenciales del plan de acción: **(i)** Un diagnóstico del porcentaje de ocupación inicial en cada sociedad portuaria y en cada patio externo de almacenamiento de contenedores vacíos en el Distrito Portuario de Buenaventura en los que la naviera cuente con capacidad de almacenamiento pactada, indicando para cada instalación la capacidad estática, los **TEUS** almacenados y el nivel porcentual de ocupación, con corte a la fecha de referencia indicada en la parte considerativa de este acto. **(ii)** Las metas de reducción progresiva de ocupación hasta alcanzar y mantener niveles iguales o inferiores al **setenta por ciento (70%) de la capacidad** de almacenamiento

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

en **TEUS** en cada instalación. **(iii)** Un cronograma detallado de evacuación, con periodicidad, como mínimo, semanal, en el que se identifique el número de **TEUS** que se evacuarán en cada período y por instalación (sociedad portuaria o patio externo), indicando, para cada rotación de motonave, cuántos **TEUS** se retirarán y cómo ello contribuye al cumplimiento de las metas de reducción. **(iv)** La identificación de las causas de los eventuales incumplimientos o desviaciones frente al cronograma aprobado, cuando las hubiere, explicando los factores operativos, comerciales o marítimos que los justifiquen. **(v)** Las medidas correctivas adicionales que se adoptarán para reencauzar el cumplimiento de las metas de ocupación, incluyendo, entre otras, el aumento de la proporción de contenedores evacuados por viaje, la reasignación de cargas, la búsqueda de capacidad adicional de almacenamiento y la coordinación con las sociedades portuarias y patios externos del Distrito Portuario de Buenaventura para evitar nuevas situaciones de sobreocupación.

ARTÍCULO TERCERO. Medida transitoria para la evacuación de contenedores vacíos. Con el fin de mitigar la congestión operativa en el puerto de Buenaventura y garantizar la continuidad del servicio público de transporte marítimo, las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, **MAERSK COLOMBIA S.A.S.**, así como **NAVES S.A.S.** en su calidad de representante de **WAN HAI LINES LTD.** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.** en su calidad de representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**, todas ellas debidamente habilitadas y con permiso de operación de la Dirección General Marítima para prestar el servicio público de transporte marítimo internacional, deberán evacuar un porcentaje mínimo de contenedores vacíos de su propiedad en cada operación de salida de sus buques propios, fletados u operados, durante el tiempo en que se mantengan las condiciones excepcionales que dieron origen a la presente medida.

PARÁGRAFO PRIMERO. CARÁCTER TRANSITORIO Y EXCEPCIONAL DE LA MEDIDA. La medida prevista en el artículo anterior tendrá carácter estrictamente temporal y excepcional, y se aplicará únicamente mientras persistan las condiciones de congestión operativa que afecten la normal prestación del servicio público de transporte marítimo y de las operaciones portuarias en el puerto de Buenaventura, previa evaluación periódica por parte de las autoridades competentes, sin perjuicio de su modificación, suspensión o levantamiento cuando desaparezcan las causas que la justifican.

PARÁGRAFO SEGUNDO. CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA DEFINICIÓN DEL PORCENTAJE MÍNIMO DE EVACUACIÓN. La definición y aplicación del porcentaje mínimo de evacuación de contenedores vacíos a cargo de las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, **MAERSK COLOMBIA S.A.S.**, así como **NAVES S.A.S.** en su calidad de representante de

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

WAN HAI LINES LTD. y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.** en su calidad de representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**, deberá atender exclusivamente a criterios técnicos y operativos, entre los cuales se considerarán, como mínimo:

- a) El nivel de congestión del puerto, medido mediante indicadores objetivos de ocupación de patios y tiempos de permanencia de contenedores vacíos.
- b) La capacidad técnica del buque en cada zarpe, incluyendo las restricciones de seguridad, estabilidad y condiciones de navegación.
- c) La disponibilidad efectiva de espacios no utilizados por carga embarcada, sin afectar los compromisos comerciales previamente adquiridos con los usuarios del servicio.
- d) El principio de proporcionalidad y de trato no discriminatorio entre los diferentes operadores marítimos.
- e) La aplicación gradual de la medida y su revisión periódica con base en la evolución de los niveles de ocupación y de la congestión.

Las líneas navieras antes mencionadas deberán presentar ante la Dirección General Marítima y la Superintendencia de Transporte una propuesta técnica del porcentaje de contenedores vacíos a evacuar, soportada en los criterios señalados en este artículo, para su análisis y eventual aprobación.

PARÁGRAFO TERCERO. ALCANCE Y LÍMITES DE LA MEDIDA. En ningún caso la aplicación de las disposiciones previstas en los artículos anteriores implicará la intervención en las decisiones comerciales, contractuales o tarifarias de las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, **MAERSK COLOMBIA S.A.S.**, así como **NAVES S.A.S.** en su calidad de representante de **WAN HAI LINES LTD.** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.** en su calidad de representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**, ni la imposición de obligaciones que excedan el ámbito técnico-operativo estrictamente necesario para garantizar la continuidad, calidad y oportunidad en la prestación del servicio público de transporte marítimo de carga y del servicio público portuario.

ARTÍCULO CUARTO. ORDENAR a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT. 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTD.** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; que, para cada una de sus operaciones de

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

motonaves que arriben a las sociedades portuarias y patios externos que integran su esquema de almacenamiento de contenedores vacíos en el Distrito Portuario de Buenaventura, programen y ejecuten la evacuación mínima del **treinta por ciento (30%)** de los contenedores vacíos que tengan almacenados en cada instalación al momento del zarpe, desde la fecha de notificación de la presente resolución y **hasta el seis (6) de marzo de 2026**. Para efectos de referencia, deberán tomar en consideración los niveles de ocupación registrados en el Sistema de Información Portuaria – **SIPOR** y en la demás información allegada al expediente con corte al **4 de febrero de 2026**; en tal sentido, tratándose de las instalaciones en donde se registre una ocupación superior al **ciento por ciento (100%)** de la capacidad estática en **TEUS**, deberán evacuar, como mínimo:

(i) En el primer zarpe que tenga lugar a más tardar el **once (11) de febrero de 2026**, al menos el **treinta por ciento (30%)** de los contenedores vacíos almacenados en cada instalación (**SPIA, SPRBUN, TCBUEN o patios externos, según corresponda**), o, en su defecto, esa misma proporción distribuida entre las distintas instalaciones en las que cuenten con capacidad de almacenamiento en el Distrito Portuario de Buenaventura.

(ii) En los zarpes siguientes, con una frecuencia al menos semanal, hasta el **seis (6) de marzo de 2026**, al menos el **treinta por ciento (30%)** de los contenedores vacíos que se encuentren almacenados en ese momento en cada una de las instalaciones en las que cuenten con capacidad (**SPIA, SPRBUN, TCBUEN o patios externos**), hasta lograr, en cada instalación, una ocupación igual o inferior al **setenta por ciento (70%)** de su capacidad de almacenamiento en **TEUS**.

Lo anterior, siempre y cuando la Autoridad Marítima competente haya verificado y autorizado el zarpe de la motonave, lo cual solo sucederá cuando se logre verificar dentro de la carga retirada, que existe el porcentaje mencionado de contenedores vacíos retirados, sin perjuicio de que la naviera pueda evacuar una cantidad superior si las condiciones operativas así lo permiten.

ARTÍCULO QUINTO. ESTABLECER que la programación de evacuaciones a que se refiere el artículo anterior deberá contemplar horarios y ventanas operativas que permitan una coordinación eficiente con las sociedades portuarias relacionadas en el reporte **SIPOR** y con los demás agentes de la cadena logística, sin generar afectaciones adicionales a la movilidad ni a la operación portuaria, y bajo el entendido de que la verificación de la información relacionada con el número de contenedores evacuados y la correspondencia de dicha información con la capacidad de las motonaves será objeto de revisión por parte de la Dirección General Marítima – **DIMAR**, en el marco de sus competencias.

ARTÍCULO SEXTO. ORDENAR a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; que soporte la formulación, ejecución y seguimiento del Plan de Evacuación de Contenedores Vacíos en la información que las sociedades portuarias y patios externos reporten en el Sistema de Información Portuaria – **SIPOR** y en la demás información que dichas instalaciones suministren a la naviera, de manera que las metas, cronogramas y avances se fundamenten en datos veraces, completos, oportunos y consistentes con los movimientos físicos de contenedores que se realicen en las instalaciones portuarias y patios externos. La Superintendencia de Transporte, a través de la Delegatura de Puertos y sus Direcciones (**PYP** y **DIP**), verificará la coherencia entre la información disponible en **SIPOR**, la información reportada por las sociedades portuarias y patios externos y los informes que presente las navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; en desarrollo del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SÉPTIMO. ORDENAR a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; remitir a la Dirección de Investigaciones de Puertos, dentro de los **cinco (5) primeros** días hábiles de cada mes, un informe consolidado de seguimiento al Plan de Evacuación, con corte al último día calendario del mes inmediatamente anterior, en el cual se discriminen: **(i)** los niveles de ocupación iniciales y finales en cada sociedad portuaria y en cada patio externo en los que tenga cupos de almacenamiento de contenedores vacíos, señalando capacidad estática, **TEUS** almacenados y porcentaje de ocupación; **(ii)** el número de contenedores evacuados por operación y por instalación; **(iii)** las causas de los incumplimientos o desviaciones frente al cronograma aprobado, cuando las hubiere; y **(iv)** las medidas correctivas

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

adicionales que se adoptarán para reencauzar el cumplimiento de las metas de ocupación.

ARTÍCULO OCTAVO. ORDENAR a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; ejecutar el Plan de Evacuación de Contenedores Vacíos de manera integral respecto de las sociedades portuarias y de los patios externos de almacenamiento de contenedores vacíos y zonas de entornamiento con los cuales tenga convenios o acuerdos vigentes en el Distrito Portuario de Buenaventura, de tal forma que se priorice la desocupación de aquellas instalaciones que presenten los mayores niveles de ocupación relativa frente a la capacidad contratada, hasta alcanzar y mantener niveles de ocupación que no superen el **setenta por ciento (70%)** de su capacidad de almacenamiento en **TEUS**.

ARTÍCULO NOVENO. PROHIBICIÓN DE COBROS POR DEMORA IMPUTABLE AL ESQUEMA LOGÍSTICO. ORDENAR a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; que se abstengan de efectuar, directa o indirectamente, cobros por concepto de mora o demora en la devolución de contenedores vacíos que recaigan sobre los importadores, empresas de transporte o transportadores, cuando se acredite que estos cumplieron con presentarse oportunamente en la zona de entornamiento, patio externo o punto de devolución señalado, y que la imposibilidad de entrega oportuna obedeció a congestiones, falta de citas disponibles, rechazo de unidades o traumatismos generados por el propio esquema logístico dispuesto por la naviera, las terminales portuarias o los patios externos. En tales eventos, los cobros por demora deberán suspenderse o reversarse, sin perjuicio de las sanciones administrativas previstas en la Ley 336 de 1996 y en las demás normas que regulan la protección de los usuarios del sector transporte.

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

ARTÍCULO DÉCIMO. MEDIDAS DE REDISTRIBUCIÓN DE CONTENEDORES VACÍOS. ORDENAR a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; que, en el marco de los planes de evacuación y contingencia de contenedores vacíos que deben implementar, evalúen y adopten, cuando ello sea técnica y económicamente viable, medidas de redistribución de sus flotas de contenedores hacia otras zonas portuarias del país o hacia puertos alternos, con el fin de reducir la presión sobre la capacidad de almacenamiento de contenedores vacíos en el Distrito Portuario de Buenaventura y evitar el colapso de la cadena logística que allí se desarrolla. Para tal efecto, dichos planes deberán justificar los criterios utilizados para definir los puertos alternos, el volumen estimado de contenedores a reubicar y el impacto esperado de estas medidas en la disminución de los niveles de ocupación y en la mitigación de riesgos de congestión.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. ORDENAR a las sociedades portuarias **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. – SPIA**, identificada con NIT 835.000.149-8, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. – SPRBUN**, identificada con NIT 800.215.775, y **TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A. – T.C. BUEN S.A.**, identificada con NIT 800.084.048, que adopten y ejecuten, de manera inmediata, un esquema de operación continua **veinticuatro (24) horas al día, siete (7) días a la semana**, para la atención de las operaciones relacionadas con el recibo, almacenamiento, inspección y evacuación de contenedores vacíos y llenos, incluyendo la apertura total de puertas de acceso, la asignación de personal suficiente para el ingreso y salida de vehículos de carga, la disponibilidad de equipos esenciales (grúas, básculas y demás medios de movilización de carga) y la implementación de mecanismos de atención al usuario que reduzcan significativamente los tiempos de permanencia de los transportadores en las instalaciones portuarias.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. ORDENAR a las sociedades portuarias **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. – SPIA**, identificada con NIT 835.000.149-8, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. – SPRBUN**, identificada con NIT 800.215.775, y **TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A. – T.C. BUEN S.A.**, identificada con NIT 800.084.048, que, en coordinación con las líneas navieras y con los patios externos de contenedores con los que tengan relaciones comerciales, ajusten sus procedimientos internos para garantizar que el agendamiento de citas, el enturnamiento y la atención de vehículos de carga se encuentren disponibles y operativos en modalidad **veinticuatro (24) horas al**

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

día, siete (7) días a la semana, asegurando, en todo caso, que la oferta de citas corresponda a la capacidad real de recibo y almacenamiento, y evitando que se generen represamientos o filas extensas de camiones en las vías de acceso como consecuencia de fallas en la programación o en la gestión de turnos.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. ORDENAR a las sociedades portuarias **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. – SPIA**, identificada con NIT 835.000.149-8, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. – SPRBUN**, identificada con NIT 800.215.775, y **TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A. – T.C. BUEN S.A.**, identificada con NIT 800.084.048, que, en coordinación con la Superintendencia de Transporte y aprovechando los mecanismos de reporte de capacidad y ocupación de contenedores existentes (**SIPOR**), adopten los ajustes necesarios para que la información sobre la ocupación y movilización de contenedores en sus instalaciones se reporte, como mínimo, con periodicidad diaria a la Superintendencia de Transporte y con periodicidad semanal y consolidada mensual a la **DIAN**, e incluya: la capacidad utilizada y disponible, discriminando contenedores llenos y vacíos, los tiempos de atención, el número de citas otorgadas y efectivamente atendidas, así como las medidas adoptadas para mitigar congestiones y mejorar la eficiencia de la operación.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO. ORDENAR a las sociedades portuarias **SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. – SPIA**, identificada con NIT 835.000.149-8, **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. – SPRBUN**, identificada con NIT 800.215.775, y **TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A. – T.C. BUEN S.A.**, identificada con NIT 800.084.048, que ajusten sus procedimientos de servicio al cliente y de atención a transportadores, de manera que se garantice: **(i)** la existencia de canales de comunicación claros y oportunos para informar sobre las condiciones de operación, cierres, restricciones o contingencias; **(ii)** la disponibilidad de zonas de espera y servicios básicos para los conductores en las áreas de entornamiento y antesala al puerto; y **(iii)** la respuesta diligente a quejas y reclamos relacionados con demoras, cancelaciones de citas o rechazos de contenedores por razones imputables a la gestión operativa.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO. ADVERTIR a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; que el incumplimiento de las órdenes impartidas en el presente acto administrativo, o la adopción de conductas que mantengan o agraven las situaciones de congestión, ineficiencia y afectación a los transportadores, podrá dar lugar a la imposición de las sanciones previstas en el artículo 90 de la Ley 1437 de 2011 y en el literal c) del parágrafo del

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

artículo 46 de la Ley 336 de 1996, sin perjuicio de las demás medidas, órdenes o investigaciones administrativas que resulten procedentes por afectación a la debida prestación del servicio público portuario

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO. ORDENAR que la Dirección de Investigaciones de Puertos y de la Dirección de Promoción y Prevención de Puerto, una vez transcurridos **diez (10) días** calendario contados a partir de la comunicación del presente acto administrativo, procederá a verificar el cumplimiento de las órdenes aquí impartidas y, en particular, la existencia y ejecución efectiva del Plan de Evacuación presentado por a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; el comportamiento de los porcentajes de ocupación de contenedores vacíos en cada sociedad portuaria relacionada en el reporte **SIPOR** y en los patios externos con los cuales la naviera tenga convenios de almacenamiento, así como la consistencia entre los reportes efectuados en **SIPOR** y la información recaudada en las actuaciones de inspección, vigilancia y control que se adelanten.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO. COMUNICAR que, en el marco de la articulación interinstitucional, se comunique el contenido del presente acto administrativo a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES – DIAN**, al **MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL** y al **MINISTERIO DEL TRABAJO**, para que, en el ámbito de sus competencias: **(i)** la **DIAN** adopte o ajuste las medidas relacionadas con los tiempos de permanencia de contenedores en zona aduanera de acuerdo a lo establecido en el Decreto 1165 de 2019, facilitando la reducción de dichos plazos cuando ello contribuya a disminuir la congestión portuaria; **(ii)** el **Ministerio de Defensa** refuerce los dispositivos de control y seguridad en las vías de acceso a los puertos de Buenaventura, apoyando la gestión de tránsito y el manejo de bloqueos o situaciones de orden público que afecten la logística; y **(iii)** el **Ministerio del Trabajo** intensifique la vigilancia sobre las condiciones laborales de los conductores y demás trabajadores del sector transporte vinculados a la operación portuaria, particularmente en lo relativo a jornadas, tiempos de espera, descansos y seguridad y salud en el trabajo.

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO: COMUNICAR a la **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO** el contenido del presente acto administrativo para que, si lo considera pertinente dentro del ejercicio de sus competencias, analice si los comportamientos referidos y las demás situaciones fácticas que fueron ventiladas se enmarcan en el catálogo de conductas anticompetitivas reprochadas por el régimen de libre competencia económica.

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO: COMUNICAR al **MINISTERIO DE TRANSPORTE** y a la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI**, así como al **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS** y a la **AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV**, el contenido del presente acto administrativo, para que, en el ejercicio de sus competencias y en el marco de los diálogos anunciados el 3 de febrero de 2026 por la Ministra de Transporte, adopten las medidas administrativas pertinentes en materia de accesos viales, concesiones, movilidad segura y control de tránsito que contribuyan a mitigar las afectaciones en las vías de acceso a los puertos de Buenaventura.

ARTÍCULO VIGÉSIMO: COMUNICAR a la **DIRECCIÓN GENERAL MARTIMA – DIMAR** el contenido del presente acto administrativo, para que, si lo considera pertinente y dentro del ejercicio de las competencias que le han sido atribuidas en materia de seguridad de la navegación, control del tráfico marítimo, otorgamiento de permisos de zarpe y regulación de las condiciones técnicas de operación de las naves y artefactos navales, adopte las medidas administrativas que estime necesarias y adelante las actuaciones a que haya lugar, en el marco del ordenamiento jurídico vigente, para coadyuvar al cumplimiento de las órdenes aquí impartidas y a la preservación de la adecuada prestación del servicio público portuario y de las actividades conexas al transporte marítimo.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO: COMUNICAR el contenido del presente acto administrativo a: **DIRECCIÓN DE COMERCIO EXTERIOR del MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO** y a la **DIRECCIÓN DE PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DE PUERTOS de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**, para que, en el marco de sus competencias, si lo consideran pertinente, adelanten las acciones a que hubiere lugar.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO: COMUNICAR el contenido de esta resolución a las líneas navieras **EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen)**, identificada con NIT. 901.187.760-0; **MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC)**, identificada con NIT. 800.249.687-1; **HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd)**, identificada con NIT. 800.242.357-8; **OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE)**, identificada con NIT. 901.154.391-4; **CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM)**, identificada con NIT. 900.146.342-6; **COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO)**, identificada con NIT. 901.295.223-1; **MAERSK COLOMBIA S.A.**, identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades **NAVES S.A.S.**, identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de **WAN HAI LINES LTDA** y de **HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)**, y **AGUNSA COLOMBIA S.A.S.**, identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de **PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**; de conformidad con las reglas establecidas en la Ley 1437 del 2011.

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

Parágrafo. El expediente electrónico podrá ser consultado por la empresa en https://supertransporte.sharepoint.com/:f:/s/RepositoriodeexpedientesdelaDir/eccindeInvestigacionesdePuertos/IgBiXg_CyeOkQ7polNrb-SICAfgezRxiESWai_T1bL-J4e8?e=k2G8Ag

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

Dada en Bogotá, D.C., a los

COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Carolina Pinzón Ayala

Directora de Investigaciones de Puertos (E)

COMUNICAR A:

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY- MSC COLOMBIA S.A.S.

NIT 800.249.687-1
DANIEL CUNDY SEDAN
Gerente
co088-notificaciones@msc.com
Bogotá D.C.

HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA.

NIT 900.298.043-0
MARIELA VALERO PIÑILLA
Gerente
Dirección de correo electrónico: legalco@hlag.com
Bogotá D.C.

OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S.

NIT 901.154.391-4
ALEJANDRO NAVAS HOYOS
Gerente general
Correo electrónico: javier.ramirez@one-line.com
Bogotá D.C.

NAVES S.A.S en representación de WAN HAI LINES LTDA y HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM)

NIT 860.532.426-7
FRANCISCO JOSE PAEZ BUITRAGO
Gerente general
Correo electrónico: notificaciones.naves@navescolombia.com
Bogotá D.C.

CMA CGM COLOMBIA S.A.S.

NIT 900.146.342-6
ENRIQUE GUILLERMO ELLIOT
Gerente
Dirección de correo electrónico: cplata@poalegal.com
Bogotá D.C.

COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S.

NIT 901.295.223-1
WANG MINGHUI
Gerente General
Correo electrónico: connie@coscon.com
Bogotá D.C.

AGUNSA COLOMBIA SAS en representación de PACIFIC INTERNATIONAL LINES

NIT 860.031.615-2
JAIME FERNANDO DONOSO
Gerente General
Correo electrónico: notificaciones@agunsa.com.co
Bogotá D.C.

EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S

NIT. 901.187.760-0
SHIAU TSZ DUNG
Gerente
Correo electrónico: eco@evergreen-shipping.com.co
Dirección sede principal: Calle 97a #9a-50 piso 4 Bogotá

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

Bogotá D.C.

MAERSK COLOMBIA S.A.

NIT 800.235.053-1

TATIANA LUISA POMAR ORTEGA

Gerente

Correo electrónico: notificaciones.judiciales@maersk.com

Bogotá D.C.

A LAS SOCIEDADES PORTUARIAS:

SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.

NIT: 835.000.149-8

ALVARO ERNESTO OTERO BERNAL

Presidente

Correo electrónico: aguadulce@puertoaguadulce.com

Dirección sede principal: CLL 3 NRO.1A 07 OF 403 ED 2 COSMOS PACIFICO
Buenaventura, Valle del Cauca.

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. – S.P.R. BUN

NIT: 800.215.775-5

LIBORIO CUELLAR ARAUJO

Representante legal

Correo electrónico: notificacionesjuridico@sprbun.com

Dirección sede principal: Avenida Portuaria, Edificio Administración.
Buenaventura, Valle del Cauca.

SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.

NIT 800.084.048-5

NESTOR ALBERTO AMADOR CEDIEL

Gerente General

Correo electrónico: correspondencia.official@tcbuen.com

Dirección sede principal: CRA 28A N 7-152 B.INMACULADA-VIA INTERNA ALTERNA
Buenaventura, Valle del Cauca.

A LAS AUTORIDADES CORRESPONDIENTES:

MINISTERIO DEL TRABAJO

NIT: 899.999.034-2

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintrabajo.gov.co

Dirección: Carrera 14 No. 99-33, Bogotá D.C.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

NIT: 800.141.636-7

Correo electrónico: atencionalciudadano@mindefensa.gov.co - contactenos@mindefensa.gov.co

Dirección: Carrera 54 No. 26-25, Bogotá D.C.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES – DIAN

NIT: 800.197.268-4

Correo electrónico: contacto@dian.gov.co - defensoria@dian.gov.co

Dirección: Carrera 8 No. 6C-38, Bogotá D.C.

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA – DIMAR

NIT: 800.130.350-8

Correo electrónico: dimar@dimar.mil.co

Dirección: Carrera 54 No. 26-50
Bogotá D.C.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

NIT: 899.999.055-4

Correo electrónico: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

Dirección: Calle 24 # 60-50 piso 9 Centro comercial gran estación II
Bogotá D.C.

DIRECCIÓN DE COMERCIO EXTERIOR DEL MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

NIT: 830.115.297-6

Director de la Comisión Intersectorial para la Implementación y Seguimiento de los Sistemas de Inspección
No Intrusiva (D)

Correo electrónico: notificacionesjudiciales@mincit.gov.co

Dirección: Calle 28 No. 13 A – 15

RESOLUCIÓN No 1059 DE 05-02-2026

"Por la cual se imparten unas ordenes administrativas"

Bogotá D.C.

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS

NIT 830.067.914-5.

correo electrónico: atencionciudadano@invias.gov.co - njudiciales@invias.gov.co

Dirección Carrera 13 No. 37-45.

Bogotá D.C., a la

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV

NIT 900.942.028-3.

correo electrónico: notificacionesjuridicas@ansv.gov.co - atencionalciudadano@ansv.gov.co

Dirección Carrera 14 No. 98-24 Piso 5.

Bogotá D.C.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)

NIT 830.125.996-9

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

Dirección: Calle 20 No. 98B-28

Bogotá D.C.

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

NIT 800.176.089

Delegatura para la protección de la competencia

Correo electrónico: notificacionesjud@sic.gov.co - superintendente@sic.gov.co

Dirección: Carrera 13 No. 27-00

Bogotá D.C.

DIRECCIÓN DE PROMOCIÓN Y PREVENCIÓN DE PUERTOS de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

NIT 800.170.433-6

ANA ISABEL JIMENEZ

Director de Promoción y Prevención de Tránsito y Transporte Terrestre

Correo electrónico: anajimenez@supertransporte.gov.co

Dirección: Diagonal 25g No. 95ª-85, piso 4

Bogotá D.C.

Proyectó: Luis Enrique Angulo Martínez – Abogado de la Dirección de Investigaciones de Puertos

Reviso: Irina Daza Rueda – profesional Especializado de la Dirección de Investigaciones de Puertos

Diana Marcela Mora Cruz - profesional Especializado de la Dirección de Investigaciones de Puertos

Sebastián Hernández – Abogado Dirección de Investigaciones de Puertos

Juan Carlos Rodríguez – Contratista de la Delegatura de Puertos

Julio Cesar Rodríguez - Contratista de la Delegatura de Puertos

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