

**Asociación Cavellier  
Universidad del Norte**

**1er Concurso sobre derecho portuario  
Agosto 18, 2023**

**I. Caso**

1. La **Sociedad Portuaria de Costa Suave** (en adelante **SPCS**) se encuentra en el municipio (ficcional) de Costa Suave en el departamento del Magdalena. Dicha sociedad portuaria, considerada desde sus inicios un puerto de carga general, fue constituida mediante el **contrato de concesión 001 de 1994** celebrado con la Superintendencia de Puertos y bajo las normas de la Ley 1 de 1991 y el Código de Comercio. Posteriormente, el **Instituto Nacional de Concesiones (INCO)** celebró el otro sí No. 002 de 2004, mediante el cual se prorrogó el plazo del contrato de concesión hasta el año 2024.
2. El **Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación** de **SPCS** establece las condiciones en las que dicha sociedad portuaria deberá prestar sus servicios. Entre dichas condiciones, están aquellas relacionadas con los remolcadores. El artículo 8.1 del Reglamento dice:

**8.1. Operadores portuarios.** *La Sociedad Portuaria Costa Suave permitirá que terceros presten servicio de operación portuaria dentro de sus instalaciones, y la sociedad portuaria no prestará servicios de operador portuario a menos que ello sea estrictamente necesario.*

A su vez, el artículo 8.1 de dicho Reglamento dice:

**8.16. Remolcadores.** *Toda nave con tonelaje superior a dos mil (2.000) de registro bruto está obligada a utilizar el servicio de remolque. Las naves con tonelaje igual o inferior a dos mil (2.000) toneladas de registro bruto pueden realizar maniobras sin el uso de servicio de remolque, salvo que la autoridad marítima, el piloto práctico, capitán de la motonave o la Sociedad Portuaria consideren lo contrario, tomando en cuenta la posición de atraque, características técnicas del buque, condiciones meteorológicas y de seguridad en el momento de la maniobra.*

3. A partir de la prórroga del contrato de concesión referido, **SPCS** ha invertido cerca de tres billones de dólares en infraestructura portuaria. Para ello hizo varias obras civiles estabilizando el terreno, construyendo bodegas y tanques de almacenamiento, fortaleciendo la línea de muelle para tener 4 líneas de atraque (2 para buques de contenedores y 2 para buques de granel, tanto sólido como líquido), infraestructura para cargue y descargue de hidrocarburos, y la adquisición de 6 grúas tipo pórtico y 2 grúas móviles de cuchara para granel. Gracias a estas inversiones, **SPCS** se ha convertido en la tercera zona portuaria más importante del país en granel sólido.

4. Actualmente el contrato de concesión entre **SPCS** y la Nación está a cargo de la **Agencia Nacional de Infraestructura** (en adelante **ANI**). El gerente de la **SPCS**, **Rogelio Pérez**, está hablando con la **ANI** respecto a una segunda prórroga del contrato de concesión hasta el año 2044 y una disminución de la contraprestación a favor de la Nación. En sus comunicaciones, el **Sr Pérez** manifiesta que **SPCS** está muy endeudada y apenas está entrando en operación, de manera gradual. Por ello, **SPCS** todavía no ha retribuido a sus inversionistas, y necesitan una segunda prórroga de la concesión para hacer más obras (como ampliar sus patios de granel sólido y extender el muelle para tener una quinta posición de atraque para buques de granel líquido) y que las obras ya realizadas produzcan ingresos para la sociedad (y dividendos para los accionistas). Tanto la prórroga como una reducción del valor de la contraprestación ayudarían a estos propósitos.
5. Por su parte, la **ANI** está estudiando la solicitud de **SPCS** con mucho cuidado. Los funcionarios de dicha entidad advierten que dicha sociedad portuaria realizó muchas obras en un periodo muy corto de tiempo, y no ha podido operar a plena capacidad. Además, les preocupa que ésta sería la segunda prórroga de la concesión, y son temerosos de sentar un precedente de prórrogas ilimitadas a los contratos de concesión portuaria.
6. La **ANI** le remite sus preocupaciones a la **Superintendencia de Transporte** (en adelante **SuperTransporte**). En dicha entidad ven que los indicadores financieros de **SPCS** no son los mejores. En particular, le preocupa que no está generando el flujo de efectivo necesario para pagar sus obligaciones corrientes. Por ello, el **Superintendente Delegado de Puertos** le ordena a **SPCS** tomar medidas administrativas y financieras para remediar esa situación en el marco de un proceso de vigilancia de acuerdo con la Ley 222 de 1995.
7. El Sr. **Rogelio Pérez**, junto con la junta directiva, deciden implementar un plan de negocios para generar mayores ingresos corrientes para **SPCS**. Entre los distintos aspectos de dicho plan, está el de crear distintos operadores portuarios que presten servicios accesorios a los de su actividad terrestre. Así, constituyen la empresa **Remolques CS SAS**, que presta los servicios de remolcadores, en diciembre de 2022. La idea de la junta directiva de **SPCS** es que todo buque que atraque en **SPCS** debe contratar previamente los servicios de remolcadores de **Remolques CS SAS**, salvo cuando no haya suficientes remolcadores disponibles. De esta manera, **SPCS** se beneficiaría de los ingresos que genere **Remolques CS SAS**.
8. El plan de **SPCS** con **Remolques CS SAS** va bien, pero en abril de 2023 empiezan a llegar varias quejas sobre **SPCS** a las oficinas de la **Supertransporte**.
  - a. Por un lado, la empresa **Remolques Chu Chu SAS** se queja que desde que se constituyó **Remolques CS SAS** no ha podido atender a ningún buque que llega a **SPCS** porque todos están “amarrados” a dicha sociedad, lo cual le ha producido pérdidas en ventas. El gerente de **Remolques Chu Chu SAS** manifiesta que la conducta de **SPCS** y de su filial **Remolques CS SAS** está afectando su rentabilidad, y con ello, el derecho al trabajo de todos sus empleados.

- b. Por el otro, la empresa **Twain SAS**, que se dedica principalmente al transporte fluvial de carbón por el río Magdalena y el Canal del Dique, manifiesta que desde enero 2023 **SPCS** les exige contratar el servicio de remolcadores, a pesar de que sus planchones tienen menos de 2000 toneladas de registro bruto. **Twain SAS** manifiesta que, aun si se necesitara contratar un remolcador de asistencia para sus operaciones de atraque, ella misma lo puede proveer y no debería verse forzada a contratar los servicios de **Remolques CS SAS**.
  - c. Ambas sociedades – **Remolques Chu Chu SAS** y **Twain SAS** – señalan además que **SPCS** no puede prestar servicios de operador portuario, ni directa ni indirectamente, porque el contrato de concesión 001 de 1994 contiene una cláusula que así se lo impide, ya que dicho contrato fue hecho a la luz del numeral 13 del artículo 23 del Decreto 838 de 1992.
  - d. Por su parte, **SPCS** manifiesta que tanto **Remolques Chu Chu SAS** como **Twain SAS** no se han registrado como operadores portuarios ante dicha sociedad portuaria, ni han hecho los pagos correspondientes a dicho registro.
    - i. Respecto a **Remolques Chu Chu SAS**, **SPCS** también manifiesta que como Sociedad Portuaria no está obligado a direccionar contratos que favorezcan a sus competidores, sino que simplemente debe impedir entorpecer el ejercicio práctico de sus actividades.
    - ii. Respecto a **Twain SAS** manifiesta que le obliga a contratar un segundo remolcador para garantizar la seguridad de la operación, ya que garantizar dicha seguridad es esencial para la debida prestación del servicio portuario.
9. Las sociedades **Remolques Chu Chu SAS** y **Twain SAS** despliegan una estrategia litigiosa ante la jurisdicción contencioso-administrativo contra **SPCS**, **Remolques CS SAS**, la **ANI** y la **Supertransporte** que tiene los siguientes argumentos.
- a. Respecto a **SPCS**, manifiestan que su conducta viola las normas sobre libre competencia del sector portuario establecidas en la Ley 1 de 1991, la Ley 155 de 1959 y el Decreto 2153 e 1992.
  - b. Respecto a la **ANI**, solicitan como medida cautelar que i) se detenga el estudio de la solicitud de una prórroga del **contrato de concesión 001 de 1994**, hasta que no se verifique si **SPCS** está incumpliendo dicho contrato junto con su RCTO, y ii) que se adelante un proceso sancionatorio por incumplimiento contractual.

- c. Respecto a **Remolques CS SAS**, le solicitan al juez que, como medida cautelar, desconozca la personalidad jurídica de dicha sociedad, ya que fue constituida para sobreponerse a una restricción legal de **SPCS**.
- d. Respecto a la **Supertransporte**, solicita que i) se le ordene investigar y sancionar a **SPCS** por violar la Ley 1 de 1991 y el **RCTO**, mediante la constitución de la sociedad **Remolques CS SAS**, y ii) su sometimiento a control para verificar sus condiciones operativas, jurídicas y financieras.

## II. Sugerencias

Para resolver este caso, los estudiantes deben buscar los argumentos jurídicos en sustento tanto de las actuaciones de **SPCS** como de los argumentos de **Remolques Chu Chu SAS** y **Twain SAS**. Para ello, se recomienda enfáticamente familiarizarse con muchos temas, como los siguientes:

- a. El régimen general de puertos y los reglamentos de condiciones técnicas de operación, y especialmente Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios.
- b. El régimen de concesiones portuarias, y especialmente, las entidades involucradas, como la Supertransporte y la ANI.
  - a. Aquí es importante ver también el régimen de las prórrogas y los regímenes sancionatorios.
- c. El régimen de inspección, vigilancia y control a cargo de la SuperTransporte, tanto en lo que se refiere a los aspectos operaciones como a los aspectos financieros y societarios.