



MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN NÚMERO 22865 DE 2003
(20 AGO. 2003)

Por la cual se resuelve un recurso

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO
En ejercicio de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

PRIMERO. Que mediante escrito radicado bajo el número 02056484 - 21 del 12 de junio de 2003, el señor Domingo Bernardo Moreno Angel, en su calidad de representante legal de la Corporación de Operadores Portuarios Marítimos y Fluviales – CORPOMAR, presentó recurso de reposición contra el acto administrativo número 0977 del 02 de mayo de 2003, mediante el cual esta Entidad ordenó el archivo de un expediente. El objeto del recurso es que se revoque la decisión aludida y, en su lugar, se ordene la apertura de la investigación correspondiente.

SEGUNDO. Que el recurso interpuesto está fundamentado en los siguientes términos:

"1. El decreto 2153 de 1992 en su artículo 2, numeral 1 consagra que se debe dar trámite a las quejas por los hechos que afecten la competencia y que sean significativas para alcanzar, en particular, las siguientes finalidades: mejorar la eficiencia del aparato productivo nacional, que los consumidores tengan libre escogencia y acceso a los mercados de bienes y servicios; que las empresas puedan participar libremente en los mercados; y, que en el mercado exista variedad de precios y calidades de bienes y servicios.

"2. En los folios 35 y 36 del expediente conformado por esa Superintendencia el Gerente General de la Sociedad Portuaria de Santa Marta S.A. afirma que dicha sociedad portuaria posee el 71% de la participación accionaria de la empresa operadora Operlog.

"3. En los folios (SIC) 117 y 118 del mencionado expediente la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla afirma que ha celebrado acuerdos con algunas empresas de operación portuaria para prestar el Servicio Integral.

"4. En los folios 153 y 154 la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. por medio de su representante legal afirma que posee el 51% de la participación accionaria de la empresa operadora Terminal de Especializada de Contenedores de Buenaventura S.A. – TECSA-

"5. En los folios 166, 167 y 168 el representante legal de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. afirma que dicha sociedad es propietaria del 51% de las acciones de la empresa operadora IMPORMAX S.A., y que se relación es de matriz subordinada.

"6. Señor Superintendente, dentro de la sana investigación y análisis desprevenido de la información aportada por las sociedades portuarias regionales se deduce con facilidad que el mercado de operación portuaria es

Por la cual se resuelve un recurso

(SIC) amenazado por las sociedades portuarias que simultáneamente administran los bienes de uso público como son las infraestructuras portuarias y presentan el servicio de operación portuaria.

"7. Con la relación de matriz – subordinada de algunas sociedades portuarias regionales con una empresa de operación portuaria y otras con alianzas estratégicas para prestar servicios integrados, ¿no se amenaza la libre escogencia y acceso al mercado de servicios portuarios por parte de los usuarios de los puertos colombianos? Es obvio que si.

"8. Si las sociedades portuarias regionales hacen inversiones entre el 51% y el 73% del valor del capital de una empresa de operación portuaria, ¿Será que lo hace para darle a los clientes del mercado de la operación portuaria de su puerto a otras empresas operadoras? Es claro que no.

"9. Podrá haber variedad de precios y calidades de servicios de operación portuaria en un puerto que es administrado por una sociedad portuaria que a su vez presta directamente o por interpuesta sociedad servicios de operación portuaria? Es claro que no.

"10. Como bien lo puede apreciar usted señor Superintendente las respuestas obvias a estos interrogantes lleva necesariamente a concluir que se le debe dar trámite a nuestra queja.

"11. Adicionalmente, señor Superintendente, en el numeral 4. 3. 3. del auto recurrido se concluye por la anterior Superintendente, que el quejoso no aportó (SIC) las pruebas documentales, que tampoco aportó (SIC) un análisis tarifario comparativo, ¿El quejoso debe entregar la investigación que debe a llevar a cabo el funcionario de la Superintendencia? Claro que no, si hay señales de ciertas de las posibles infracciones a las normas que regulan el derecho, de todos, a la libre competencia, le corresponde a esa Superintendencia investigarlas, hasta la saciedad, con el fin de proteger la economía nacional y el derecho a la libre empresa. Al respecto el artículo 12 del decreto 2153 de 1992 consagra que son posibles violaciones las que debe presentar el quejoso no violaciones ciertas, la certeza le corresponde investigarla a la Superintendencia. Se trata de llevar a cabo investigaciones que tiendan a determinar la infracción, no a (SIC) confirmar una afirmación como producto de una investigación realizada por el ciudadano, esto de conformidad con el numeral 3 del artículo 11 del decreto citado.

"El Auto 00977 de mayo 2 de 2003 viola las siguientes normas:

- Artículo 333 de la Carta Política.
- El Artículo 2 del decreto 2153 de 1992.
- El Artículo 12 del decreto 2153 de 1992.
- El Artículo 11 del decreto 2153 de 1992.

"Por lo anteriormente expuesto, le solicito al señor Superintendente de Industria y Comercio derogar el Auto 00977 de mayo 2 de 2003 y en su lugar ordenar la continuidad el trámite de la queja, abriendo la correspondiente investigación."

TERCERO. Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 59 del Código Contencioso Administrativo, la decisión resolverá todas las cuestiones que hayan sido planteadas y las que aparezcan con motivo del recurso. A este respecto nos permitimos considerar lo siguiente:

3.1 La integración de los agentes económicos.

3.1.1 Marco teórico

Sea lo primero dejar en claro, que en la normatividad vigente, no existe restricción para que una sociedad portuaria participe en el capital de un operador que realice sus actividades dentro del puerto administrado,

Por la cual se resuelve un recurso

ello, obviamente, sin perjuicio de que se dé cumplimiento a las normas sobre promoción de la competencia, especialmente en cuanto hace al deber de información previa para los procesos de integración empresarial que se ajusten a determinadas condiciones.

En efecto, aun cuando las operaciones de integración constituyen una manifestación de la libertad de empresa, se ha establecido un control previo sobre aquellas, que por las condiciones especiales en que se realiza o por los intervinientes que comprende, podrían un momento dado conllevar una "indebida restricción a la competencia", lo que justifica su control previo por parte del Estado.¹ En este sentido, la autoridad de competencia deberá analizar las integraciones que pretendan adelantar, con el fin de prevenir y anticiparse a aquellas que podrían conllevar una pérdida de la competencia efectiva. En todo caso, se advierte, que solo de manera excepcional una operación conlleva una indebida restricción a la competencia, pues en la mayor parte de los casos resulta benéfica para el mercado mismo.

3.1.2 La situación concreta

Este Despacho no comparte la posición expuesta por el quejoso, en el sentido que la participación de las sociedades portuarias en la constitución accionaria de algunos operadores portuarios, conlleva una restricción a la libre escogencia y acceso a los mercados para los operadores portuarios independientes, como para los clientes de dichos servicios. De una parte, es necesario tener en cuenta que la Ley 1ª de 1991 autoriza a las sociedades portuarias para prestar los servicios de cargue y descargue de almacenamiento en puertos,² así como para desarrollar otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.³ De manera, pues, que este tipo de sociedades concesionarias de puertos tienen la posibilidad de participar no solo en su calidad de administradoras, sino también en las demás actividades relacionadas con el mercado específico.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Superintendencia entró a indagar si las operaciones en que las sociedades portuarias involucradas adquirieron participación accionaria en los operadores portuarios, debieron o no haber sido informadas, y en caso afirmativo, determinar cual fue la respuesta que obtuvieron de esta Entidad. Fue así como logró establecerse, que tres de las sociedades portuarias citadas en la denuncia son accionistas mayoritarias de igual número de operadores portuarios participantes en las zonas administradas por cada una de ellas, ante lo anterior fue necesario determinar, si las operaciones mediante las que se obtuvo el control cumplieron con el deber contenido en el artículo 4 de la Ley 155 de 1959.

En este sentido, la doctora Juanita del Castillo Cabrales, Secretaria General de la Sociedad Portuaria Regional Santa Marta, mediante comunicación radicada bajo el número 02056484-05 del 11 de septiembre de 2002, afirmó que dicha sociedad "[p]osee participación del 70.30% en Operlog (operador portuario), lo que se informó a la Superintendencia de Industria y Comercio y según consta en comunicación enviada por la

¹ Fue bajo esta óptica que la Ley 155 de 1959, dispuso en su artículo 4º que "las empresas que se dediquen a la misma actividad productora, abastecedora, distribuidora o consumidora de un artículo determinado, materia prima, producto, mercancía o servicios cuyos activos individualmente considerados o en conjunto asciendan a veinte millones de pesos (\$20.000.000.00) o más, estarán obligadas a informar a la Superintendencia de Industria y Comercio de las operaciones que proyecten llevar a cabo para el efecto de adquirir control, fusionarse, consolidarse o integrarse entre sí, cualquiera que sea la forma jurídica de dicha consolidación, fusión o integración."

² Ley 01 de 1991: Artículo 5.20: "Sociedad Portuaria. Son sociedades anónimas constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria." (Subrayado fuera de texto)

³ Ley 01 de 1991: Artículo 5.1: "Actividad portuaria. Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias." (Subrayado fuera de texto)

Por la cual se resuelve un recurso

*superintendencia el 28 de noviembre de 2000 no existe ninguna objeción de su parte para esta operación.*⁴ En efecto, al confrontar los datos enunciados por la funcionaria de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, pudo establecerse que esta Superintendencia, mediante comunicación 00061956 - 04 del 23 de noviembre de 2000, decidió que la operación de integración empresarial mediante la cual las sociedades Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y Provedora de Insumos S.A., constituyeron OPERLOG S.A., no ameritaba objeción.

Situación similar se presentó con la Sociedad Portuaria Regional Cartagena quien, a través de su Gerente General, aceptó que *"[p]osee participación accionaria del 51% en la sociedad IMPOXMAR S.A., que es un operador portuario. (...)"*⁵ No obstante, la mencionada operación de integración empresarial fue informada oportunamente a la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante la comunicación 98047956 - 00 del 21 de agosto de 1998, obteniendo como respuesta la no objeción a través del oficio fechado el 26 de octubre del mismo año, en donde se plasmó lo siguiente: *"Una vez aprobada la información remitida, encontramos que, en los términos de la ley 155 de 1959 y el decreto 2153 de 1992, la operación proyectada no amerita objeción por parte de esta Superintendencia."*⁶

En lo que se refiere a la participación de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en la Sociedad Terminal Especializada de Contenedores de Buenaventura TECSA, es dable aclarar que aunque la primera posee un porcentaje de participación del 51% en la composición accionaria de la segunda, dicha situación proviene desde la creación misma de TECSA, motivo por el cual no se encuadra dentro de las operaciones de integración que están sujetas al deber de información previa, en el sentido que no existen dos empresas dedicadas a una misma actividad que se estuvieran integrando.

Así las cosas, aun cuando las sociedades portuarias de Santa Marta, Cartagena y Buenaventura poseen el control de los operadores OPERLOG, IMPORXMAR y TECSA S.A., respectivamente, tal situación en sí misma y por sí sola no puede ser considerada como una infracción a las normas sobre promoción de la competencia, como lo pretende el accionante, cuando justamente se tiene lo contrario y, es que fueron ajustadas al mandato establecido en el citado artículo 4° de la Ley 155.

En este orden de ideas y, habiendo establecido que ninguna de las sociedades portuarias involucradas infringieron la obligación de informar de manera previa los procesos que pretendían llevar a cabo, corresponde ahora analizar, la posible realización de prácticas comerciales restrictivas por parte de dichas empresas. Es decir, si en el ejercicio de la administración de los puertos, han cometido actos que restrinjan la libre competencia.

3.2. Ausencia de elementos idóneos para la apertura de una investigación

De acuerdo a lo manifestado por el recurrente, *"[d]entro de una sana investigación y análisis desprevenido de la información aportada por las sociedades portuarias regionales se deduce con facilidad que el mercado de la operación portuaria se ve (SIC) amenazado por las sociedades que simultáneamente administran los bienes de uso como son las infraestructuras portuarias y prestan el servicio de operación portuaria."*

A este respecto, se estima importante describir el marco jurídico sobre el cual se desarrolla el mercado específicamente determinado, para así lograr un mayor entendimiento del mismo y establecer la viabilidad o no de los argumentos expuestos en el recurso impetrado por el quejoso. De esta forma tenemos que la Ley 01 de 1991, mediante la cual se expidió el Estatuto de Puertos Marítimos, es la norma general en donde se

⁴ Folio 36 del expediente.

⁵ Comunicación No. 02056484 - 13 del 22 de octubre de 2002, mediante la cual se dio respuesta al requerimiento realizado por esta Entidad (Folios 167 y 168 del expediente)

⁶ Copia de oficio No. 98047956 - 07 del 10 de octubre de 1998. (Folio 187 del expediente)

Por la cual se resuelve un recurso

plasman los principios, definiciones, participantes, autoridades, régimen tarifario, entre otros asuntos referentes a la administración y operación de los puertos marítimos dentro del territorio nacional. De su artículo 1º se extrae que el objeto de las sociedades portuarias es el de la construcción, operación y mantenimiento de puertos, terminales portuarios y muelles, así como la prestación de todos los servicios portuarios legalmente establecidos.⁷

Por su parte, los operadores portuarios son empresas que se encargan de prestar los servicios en los puertos, tales como el cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estriba y destriba, manejo terrestre o porteo de carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.⁸

Reiterando lo ya expuesto, las actividades de operación también pueden ser ejecutadas por las mismas sociedades portuarias,⁹ quienes tienen la posibilidad de actuar no solo como administradoras del puerto, sino además de realizar y ofrecer los servicios propios de la operación portuaria. Para ejercer como sociedad portuaria se requiere obtener la concesión por parte del Estado, mediante un contrato administrativo en virtud del cual la Nación permite que estas sociedades portuarias ocupen y utilicen en forma temporal y exclusiva playas terrenos de bajamar y zonas accesorias para la operación y construcción de puertos a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos.¹⁰

En lo que se refiere al régimen tarifario aplicado, es necesario tener en cuenta que existen dos componentes que hacen parte del precio pagado por el importador o exportador para enviar o recibir bienes a través de un puerto marítimo. Por una parte, se encuentra el cargo que deben cancelar los operadores portuarios a las sociedades administradoras para prestar sus servicios dentro de las instalaciones del terminal marítimo, y por otra, se encuentra la tarifa que éstos cobran por sus servicios a los usuarios o consumidores finales. En consecuencia, aun cuando se trata de dos cargos diferentes, el primero se encuentra incluido en el segundo.

Sobre este último punto, se observa igualmente que existe diferenciación frente a la libertad para fijar las tarifas en cada uno de los cargos antes anotados. En efecto, las tarifas cobradas por las sociedades portuarias se manejan dentro de un régimen de libertad regulada, en virtud del cual, aunque es la misma sociedad quien establece el monto, para hacerlo deben cumplirse ciertos requisitos exigidos por la ley, como lo es el de calcular las tarifas de acuerdo con la metodología establecida por la Superintendencia General de Puertos, hoy Superintendencia de Puertos y Transporte.¹¹ Por su parte, las tarifas que cobran los operadores portuarios a los usuarios finales son fijadas libremente por cada uno de ellos.

⁷ Artículo 1º ley 01 de 1991: "Principios generales. En desarrollo del artículo 32 de la Constitución Política, la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada, estará a cargo de las autoridades de la República que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta Ley.

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

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

⁸ Artículo 5.9 de la ley 01 de 1991.

⁹ Artículo 20: "(...) Las sociedades portuarias, o quienes presten servicios de carque y descarque de naves, dragado, pilotaje, estriba y destriba, remolcadores, almacenamiento, manejo terrestre y porteo, y similares, podrá señalar libremente las tarifas por estos servicios. (...)" (Subrayado fuera de texto)

¹⁰ Artículo 5.2 de la ley 01 de 1991.

¹¹ Resolución No. 723 del 13 de julio de 1993 "Por la cual se adopta la metodología para el cálculo de las tarifas portuarias por uso de las instalaciones de las Sociedades Portuarias que operan en puertos de servicio público"

Por la cual se resuelve un recurso

En la resolución 723 de 1993 se realiza una descripción de los servicios prestados por las sociedades portuarias, siendo éstos los de muellaje, uso de instalaciones, almacenaje y servicios públicos.¹² En dicha resolución, se establece que la metodología allí propuesta, "determina las tarifas de muellaje y uso de instalaciones, y serán reguladas por la Superintendencia General de Puertos. Las tarifas de almacenamiento y servicios públicos, serán regidas por las que existen en el mercado, pero vigilada por esta Superintendencia." (Subrayado fuera de texto)

Es claro entonces, que el sistema tarifario aplicado por las sociedades portuarias se rige bajo una libertad regulada, en virtud de la cual, La Superintendencia General de Puertos, hoy Superintendencia de Puertos y Transporte, aprueba las tarifas que se van a cobrar a los operadores portuarios, las cuales emanan de fórmulas previamente por ella establecidas y guardándose la facultad de imponerlas en el evento en que la sociedad portuaria no aplique las mencionadas fórmulas podrán imponerse multas y ordenarse la devolución de los dineros pagados.¹³

Sobre el tema, esta Superintendencia ha considerado que *"[l]a estructura misma del mercado restringe al máximo el campo de maniobrabilidad de las sociedades portuarias, por cuanto una vez registran y publican sus tarifas, estas deben aplicarse a todos los operadores sin distingo alguno, es más, no pueden negociar una tarifa diferente con algún usuario. Inclusive, los descuentos y recargos deben publicarse, registrarse y concederse o aplicarse a todos sin distingo, cuando se cumplan con las condiciones de cada servicio. Adicionalmente, la libertad tarifaria en el campo de los operadores logísticos, hace que exista una competencia entre ellos, por cuanto al tener las mismas tarifas, dependen de su propia eficiencia para atraer a los usuarios que requieran de sus servicios."*¹⁴

Es así como, la normatividad aplicable estructura un sistema tarifario único, dentro del cual se encuentran desde la metodología para fijar las tarifas, hasta la facultad sancionatoria en caso de incumplimiento de los parámetros establecidos a cargo de la Superintendencia General de Puertos, hoy Superintendencia de

¹² Artículo 2º de la resolución 723 de 1993: "Para efecto de determinar las tarifas se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a) Muellaje. Se entiende como el cargo fijado a cada nave por atracar a los largo del muelle. Este cargo será determinado por metro de eslora y por día o fracción de día que permanezca atracada la nave.
- b) Uso de las instalaciones: Se entiende como el cargo fijado a cada tonelada métrica de carga que se cargue o descargue, desde / hacia la nave, desde o hacia el muelle. Esta tarifa se cobrará sin tener en cuenta y por igual valor, si la carga es almacenada en el puerto antes de cargada o descargada, si es transportada directamente a la nave desde un sitio fuera del puerto.
- c) Almacenaje: Definido como el cargo por almacenamiento

¹³ Artículo 19 de la ley 01 de 1991: "Señalamiento de las tarifas. Las sociedades portuarias pueden establecer las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria dentro de las reglas del presente artículo.

"Mientras no se haya decretado la libertad de tarifas, la Superintendencia General de Puertos, establecerá y revisará periódicamente, de conformidad con el plan de expansión portuaria debidamente aprobado por el CONPES, fórmulas generales para el cálculo de las tarifas en las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público. Comparable con lo que éste podría obtener en empresas semejantes en Colombia o del exterior.

"Las fórmulas de cálculo de las tarifas no harán diferencia por razón del destino o procedencia de la carga, ni por el hecho de que ésta sea de importación o exportación, ni por la nacionalidad del buque.

"Las sociedades portuarias establecerán y modificarán sus tarifas de acuerdo con estas fórmulas, sin necesidad de autorización previa, y darán aviso a la Superintendencia General de Puertos de cualquier variación que establezcan, justificándola. Si el Superintendente General de Puertos encuentra que las tarifas no se ajustan a las fórmulas pertinentes o que hubo modificaciones no justificadas fijará por intermedio de la Superintendencia General de Puertos la tarifa correspondiente, impondrá las sanciones pertinentes y si es el caso, obligará a las sociedades portuarias a reintegrar a los usuarios las sumas indebidamente recibidas.(...)"

¹⁴ Auto de archivo No. 1009 del 15 de mayo de 2002. Averiguación Preliminar realizada en la contra de Sociedad Portuaria Regional Santa Marta.

Por la cual se resuelve un recurso

Puertos y Transporte.¹⁵ De acuerdo con la información aportada por las sociedades portuarias indagadas, cada una de ellas obtuvo la respectiva aprobación del ente de control mencionado, coincidiendo todas en afirmar que las tarifas y descuentos aplicados a los operadores portuarios de manera general y única, son las aprobadas y publicadas conforme a la Ley.

Se trata, entonces, de un mercado regulado en donde si bien existen operadores portuarios de propiedad de ciertas sociedades administradoras, las tarifas aplicadas por éstas corresponden a las aprobadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte. De modo, pues, que la simple participación accionaria en este tipo de sociedades no prueba que exista un comportamiento restrictivo de la competencia, mas aun cuando las tarifas no son fijadas arbitrariamente sino con la autorización de una autoridad administrativa.

Aunque esta Entidad desplegó diversas actividades tendientes a corroborar las conductas relacionadas en la queja, indagando directamente a las sociedades portuarias que se mencionaban en la misma, no fue posible encontrar elementos que apuntaran en el sentido manifestado por Corpomar. Con lo cual, ni de la información aportada por el quejoso ni de la recaudada en forma oficiosa dentro de la averiguación preliminar, pudo establecerse la existencia, aunque fuera sumaria, de elementos que permitieran vislumbrar la posible realización de conductas que afectarían la libre competencia en este mercado. Por lo tanto, no es que esta Entidad se haya limitado a las pruebas aportadas sino que también desarrolló una labor de investigación activa, pese a lo cual y como ya se dijo, no se encontraron elementos que permitieran considerar la posible infracción a las normas sobre promoción de la competencia o prácticas comerciales restrictivas.

Finalmente, es preciso tener en cuenta que, dado que los recursos de la administración deben racionalizarse, se ha previsto en el artículo 52 del Decreto 2153 de 1992, que el resultado de la averiguación preliminar "[d]eterminará la necesidad de realizar una investigación", motivo por el cual la falta de elementos necesarios en esta etapa impide el impulso de la investigación formal en el presente caso.

En consecuencia, esta Entidad

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. Confirmar en todas sus partes la decisión proferida mediante acto administrativo número 00977 del 02 de mayo de 2003.

ARTÍCULO SEGUNDO. Notifíquese personalmente el contenido de la presente resolución al Doctor Domingo Bernardo Moreno Angel, en su calidad de Director Ejecutivo y Representante Legal de la **CORPORACIÓN DE OPERADORES PORTUARIOS MARITIMOS Y FLUVIALES – CORPOMAR**, informándole que en su contra no procede ningún recurso y que la vía gubernativa quedó agotada.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los **20** AGO. 2003

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO

JAIRO RUBIO ESCOBAR
GSG/gbm

¹⁵ Esta metodología se adoptó mediante la resolución 115 de 1992, modificada por las resoluciones 723 de 1993, 1261 de 1993, 84 de 1996, expedidas por la Superintendencia General de Puertos.

Por la cual se resuelve un recurso

Notificación:

Doctor:

DÓMINGO BERNARDO MORENO ANGEL

C.C. 19.210.642

Representante Legal

CORPOMAR

Nit: 08300945789

Carrera 13 No. 85 -39 / 51 Oficina 304 Edificio La Fragua

Ciudad.