

**CASO OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS Vs TERMINAL PORTUARIO DE
CARTAGENA**

Carlos Julio Mosquera Viveros

Magaly De La Cruz Campaz

Universidad Icesi

Especialización en Derecho para no Abogado

Santiago de Cali

2019

Contenido

1. Hechos	4
1.1. Hechos relacionados con los aspectos relevantes del funcionamiento del puerto de buenaventura en el manejo de carga de contenedores	4
1.2 Hechos relacionados con las actividades económicas de las partes	5
2. Pretensiones	12
3- Fundamentos legales de las pretensiones	13
3.1. Violación de los artículos 7 y 8 de la Ley 256 de 1996	13
3.2. Violación del artículo 17 de la ley 256 de 1996	16
3.3. Solucion del caso	17

CASO OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS Vs TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA

El 16 de febrero de 2016 el **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** decide cerrar las puertas al **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** para que éste no opere más en sus **instalaciones**. La misma decisión fue tomada para más de 300 operadores portuarios de la ciudad de Cartagena que prestaban sus servicios dentro del **TERMINAL PORTUARIO**. Esto provocó que el **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** perdiera 87 de clientes, generando así una disminución de sus ingresos por un valor de \$10.000 millones anuales, además de despedir a 100 empleados todos indemnizados.

1. Hechos

1.1. Hechos relacionados con los aspectos relevantes del funcionamiento del puerto de buenaventura en el manejo de carga de contenedores

En el **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** existen los siguientes tipos de **operación portuaria destinada: (i) a contenedores, (ii) a carga general, (iii) a gráneles sólidos, (iv) a gráneles líquidos, (v) a azúcar, (vi) a café, (vii) a carbón, (viii) a combustibles, (ix) a vehículos y, (x) a carga de proyecto o carga sobredimensionada.**

Entre los actores o agentes de mercado que intervienen en la operación portuaria en el **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** se encuentran:

- **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA:** Administra la infraestructura y se encarga de suministrar a todos los usuarios del terminal, los servicios de muelles, almacenaje y uso de instalaciones.
- **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS:** Agentes de mercado encargados de prestar diferentes servicios como empacar y desempacar carga dentro del terminal, movilizar la carga dentro del terminal, cargar y descargar buques, cargar y descargar camiones, realizar fumigaciones, suministrar personal, etc.

El **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** está conformado por cuatro (4) terminales especializados y uno multipropósito:

- **Terminal multipropósito:** para la manipulación, consolidación y desconsolidación de todo tipo de carga.
- **Terminal de contenedores:** para las maniobras y almacenamiento de contenedores y consolidación y desconsolidación de cargas.
- **Terminal azucarero:** para manipulación de azúcar a granel, en sacos y melaza mediante sistemas especializados y/o convencionales.
- **Terminal de gráneles sólidos:** para cargue, descargue, manipulación y almacenamiento de cereales, fertilizantes y otros cargamentos de granel sólido.
- **Terminal de gráneles líquidos:** para cargue y descargue de gráneles líquidos

Los servicios de operación portuaria son de dos tipos: i) Marítimos y ii) **Terrestres.**

1.2. Hechos relacionados con las actividades económicas de las partes

EL OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS es un operador portuario debidamente autorizado por la Superintendencia de Puertos y Transporte para prestar servicios de operación portuaria, sus actividades principales se centran en los servicios de operación portuaria terrestre de cargue, descargue, embalaje, desembalaje y almacenamiento de contenedores.

A su vez, **EL OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** es un operador **portuario terrestre** que **tenía** presencia en el **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** y que competía con **este** en los servicios de operación portuaria para la realización de inspecciones portuarias.

EL TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA es la concesionaria administradora de la infraestructura del más grande terminal portuario en la ciudad y se encarga de suministrar a todos los usuarios del terminal, los servicios de muelles, almacenaje y uso de instalaciones.

Según el Certificado de Existencia y Representación Legal de la Cámara de Comercio de Cartagena.

CONTAINER S.A. fue un **operador portuario con posición de dominio en los servicios portuarios marítimos y terrestres en el puerto** que era administrado por **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA**. Según el Certificado de Existencia y Representación Legal de la Cámara de Comercio de Cartagena, **EL TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** a partir del 11 de septiembre de 2015 hace parte del grupo empresarial al que también pertenece la sociedad **CONTAINER S.A.**, donde la primera es la matriz y la segunda subordinada.

Desde el mes de octubre de 2015 hasta la fecha, **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** fue y es quien ha asumido el rol de operador portuario desempeñado por **CONTAINER S.A.** hasta ese momento.

Es relevante indicar que **EL OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** era operador portuario en el terminal de contenedores de Cartagena.

EL OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS, durante el periodo comprendido entre los años 2011 a 2017 fue uno de los pocos operadores portuarios que quedó compitiendo con **CONTAINER S.A.** y luego con **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** en el mercado de operación portuaria de movimientos de contenedores y de carga general terrestre en el terminal administrado por **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA**.

EL TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA después de fusionarse con **CONTAINER S.A.** a partir de los meses de enero y febrero del 2016 se apoderó de los clientes **DEL OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** en los servicios de operación portuaria terrestre correspondientes a las inspecciones **DIAN, ICA, INVIMA** y antinarcóticos, y fue

reduciendo el número de otros servicios de operación correspondientes a las pre inspecciones y los cargues de carga suelta que tenía en el mercado.

EL TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA a través de varios comunicados, reuniones y foros, socializó que a partir del 15 de febrero del año 2016 iba a realizar y facturar directamente los servicios de operaciones terrestres de traslado de contenedores a las inspecciones DIAN, ICA, INVIMA y Antinarcóticos. Esto es, que, a partir de esa fecha, incluso si las navieras nominaban a un operador diferente, sería CONTAINER S.A. y solo CONTAINER S.A quien podría hacer esos movimientos de carga.

Una vez anunciada dicha decisión, que en la práctica implicaba que los clientes de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS**, así quisieran encargar a ese operador de hacer sus movimientos **no podrían hacerlo**.

Al respecto, **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** expresó a **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** su preocupación e inconformidad con esa medida que encontró injusta y que, además fue criticada por varios de sus clientes a quienes con ello se les coartaba de todo la libertad de nominar y elegir a su operador como antes podían hacerlo.

Esa queja vino, además, cuando los clientes todavía ignoraban lo que ocurriría, esto es, que después de coartar esa libertad, **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA - CONTAINER S.A.**, ya en condición de único operador aceptable, subiría intempestiva y enormemente las tarifas de esos servicios.

Después de expresada esa preocupación, por intermedio de los funcionarios **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** , Jefe de Operaciones Terrestres de **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** y, Gerente de **CONTAINER S.A.**, en representación de la Gerencia General del **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA S.A.** , se hicieron

múltiples reuniones, donde surgieron planteamientos para que el **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** prestara servicios al **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA S.A** , como subcontratista de **CONTAINER S.A.**, y atender así, los mismos clientes tradicionales del **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** .

Las reuniones citadas anteriormente tuvieron dos características interesantes. La primera, es que, aunque el **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA** había dicho que se tomaba por la fuerza las actividades de movimiento de contenedores para inspección por una presunta exigencia legal, de que fuera ella y solo ella la que hacía los movimientos portuarios aludidos, acto seguido iba a donde los operadores despojados de su clientela a pedirles que siguieran haciendo los movimientos. La segunda, es que en esas reuniones se le informó al **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** que esa calidad de subcontratista le sería otorgada sí, y solo sí, le hacía a **CONTAINER S.A.- TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA**, un ajuste a la baja de entre el 30% y el 40% de las tarifas que el **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** venía cobrando a sus clientes. Lo interesante de ese último punto, es que si bien el **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA** y **CONTAINER S.A.** abordaron a un operador al que habían injustamente despojado de su clientela para exigirle bajar los precios si quería subsistir, acto seguido no bajaron los precios al consumidor final, sino que los subieron notablemente, haciéndose con un margen de intermediación **representativo**.

Los costos de la falta de operación para el **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** son, enormes. Por eso, y ante la realidad evidente de tener que parar buena parte de las operaciones de la empresa y asumir los costos laborales y el lucro cesante que eso implicaba, el **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** se vio obligado a aceptar la injusta propuesta que de manera coercitiva le hizo **CONTAINER S.A.- TERMINAL PORTUARIO DE**

CARTAGENA SA. Eso sí, lo hizo siempre bajo protesta y afirmando que lo hacía para no salir del mercado del que lo estaban expulsando.

Desde el **15 de febrero de 2016** de manera unilateral y arbitraria, **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA** , implementó un nuevo modelo operativo donde realiza directamente los servicios de traslado, desembalaje, servicio de elevador e informe, correspondiente a las inspecciones DIAN, ICA, INVIMA y Antinarcóticos a todos los clientes que lo soliciten, y que a la fecha eran atendidos por los denominados operadores portuarios terrestres, entre los cuales el más importante es el **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS**.

A partir del **15 de febrero de 2016** hasta este momento los clientes de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS**, no tenían la posibilidad de solicitar el servicio de traslado y toda la logística de operación terrestre a **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** , para la realización de Inspecciones DIAN, ICA, INVIMA y Antinarcóticos, tanto para contenedores como para carga suelta, como lo venían haciendo durante años.

El día **24 de febrero de 2016**, **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA** suprimió el acceso a una porción del sistema de software Portuario. Portuario es una facilidad esencial requerida para competir en el mercado y tener el acceso a una serie de módulos indispensables para la prestación de servicio de operación portuaria que teníamos con el sistema Portuario.

El día **16 de febrero de 2016**, de acuerdo a las conversaciones previas con los funcionarios representantes de la Gerencia del **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA**, a **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** (en calidad de subcontratista de **CONTAINER S.A.**) se le asignaron 11 operaciones de traslado, bajo las condiciones establecidas por los

funcionarios de la **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA** , con descuentos superiores al 30 y 40% en las tarifas que hasta dos días antes **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** cobraba a sus clientes. En esa fecha **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** siguió expresando su desacuerdo con las acciones tomadas, afirmando que se mantenía como subcontratista pues de lo contrario su única otra salida era abandonar el mercado del **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA**.

El **día 17 de febrero de 2016** de acuerdo a las conversaciones previas con los funcionarios representantes de la Gerencia de **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA**, se le asignaron a **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** (en calidad de subcontratista de **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA**), 15 operaciones de Traslado, bajo las condiciones establecidas por los funcionarios del **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA** , con descuentos superiores al 30 y 40% en las tarifas que hasta tres días antes **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** cobraba a sus clientes. En esa fecha **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** siguió expresando su desacuerdo con las acciones tomadas, afirmando que se mantenía como subcontratista pues de lo contrario su única otra salida era abandonar el mercado del terminal de **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA**.

El **día 19 de febrero de 2016** de acuerdo a las conversaciones previas con los funcionarios representantes de la Gerencia de **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA** , se le asignaron a **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** (en calidad de subcontratista de **CONTAINER S.A.**) 18 operaciones de Traslado, bajo las condiciones establecidas por los funcionarios de **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA** , con descuentos superiores al 30 y 40% en las tarifas que hasta cinco días antes **OPERADOR PORTUARIO**

LOGISTIC SAS cobraba a sus clientes. En esa fecha **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** siguió expresando su desacuerdo con las acciones tomadas, afirmando que se mantenía como subcontratista pues de lo contrario su única otra salida era abandonar el mercado del **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA.**

El día **20 de febrero de 2016** y de allí en adelante hasta la salida del puerto, no se le asignaron más operaciones de traslado de contenedores para inspecciones DIAN, ICA, INVIMA y Antinarcóticos, al **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC SAS** por orden expresa del **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA SA.**

A partir de esta fecha, **OPERADOR PORTUARIO LOGISTICS S.A.S** se ve obligado a despedir e indemnizar más de 100 empleados de 2.500 millones de pesos.

Como dato económico relevante, el **OPERADOR PORTUARIO LOGISTICS S.A.S**, en diciembre de 2015, incurrió en la compra de maquinaria y equipo para operar en el **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** por valor de \$2.500 millones de pesos.

2. Pretensiones

Con fundamento en los hechos expuestos, solicitó al Señor Superintendente Delegado para Asuntos Jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio que con fundamento en las facultades legales previstas por la Ley 446 de 1998 y la Ley 256 de 1996, proceda a decidir las siguientes pretensiones a favor de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S:**

PRIMERA. - Que se declare que la **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA S.A.,** con sus comportamientos, realizó los actos de competencia desleal previstos en los artículos 7, 8, 11, 17 y 18 de la Ley 256 de 1996 en contra de la sociedad **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S.**

SEGUNDA.- Que como consecuencia de las declaraciones previstas en las pretensiones primera , se condene a la **SOCIEDAD TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA S.A.S,** al pago de la suma de **NUEVE MIL NOVECIENTOS DIEZ Y SIETE MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y UN MIL SETECIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS MONEDA LEGAL (\$ 9.917.931.749oo.)** a favor de la sociedad **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.AS.** por concepto de los perjuicios causados por la realización de los actos de competencia desleal que lo excluyeron del mercado de carga de contenedores en el puerto de Buenaventura.

3. Fundamentos legales de las pretensiones

3.1. Violación de los artículos 7 y 8 de la Ley 256 de 1996

La **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** en su condición de administrador del puerto y como operador portuario con posición de dominio declarada por la autoridad de competencia estructuró y ejecutó una estrategia conformada por varios pasos tendiente a ir mermando la capacidad de competencia de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** para llevarlo a la inactividad total de sus actividades en el mercado de operación portuaria terrestre de movilización de contenedores en especial en las operaciones de pre inspecciones e inspecciones, consistente en:

- i) Aprovechar las condiciones de mercado que le otorgó la **SIC** en la Resolución No. 255 de 2010 en el mercado de operación **portuaria de movimientos de contenedores y de carga general terrestre** y marítima en el terminal administrado por la **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA**, realizando las conductas a las que hemos hecho referencia, obstruyendo y excluyendo a su competidor **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S del mercado.**
- ii) Realizar diversas conductas que obligaron a **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** a entregar sus clientes y para poder participar en el mercado le exigieron condiciones de mercado como tarifas, descuentos y limitación de sus actividades en el puerto.

- iii) Enviar comunicados a los clientes de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** y no permitir que prestará los servicios en el mercado de carga de contenedores en las operaciones de movimiento de contenedores para inspecciones DIAN, ICA, INVIMA y Antinarcóticos, pues únicamente que asignaba dichas actividades era y es **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA**
- iv) Aplicar políticas comerciales, jurídicas, tecnológicas y administrativas de forma secuencial con el objeto y con el efecto de disminuir poco a poco la participación de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S.** en el puerto debido a que su actividad económica a partir del **15 de febrero de 2016 hasta la fecha fue paulatinamente disminuida hasta lograr, que hoy, no tenga actividad alguna.**
- v) Poner al **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** contra la pared respecto de sus clientes, pues ellos prefieren un operador portuario como la **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA**, quien presta todos los servicios de operación portuaria terrestre y no uno que presta solo algunos servicios.
- vi) Con todo lo expuesto, la **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA** al estructurar y ejecutar su nuevo modelo de manejo del puerto, realizó las estrategias que han llevado a que **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** haya perdido los clientes que listamos en la certificación emitida por la parte contable de la compañía, lo cual se sustenta en decisiones tomadas por la junta directiva y el gerente de la **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA**, donde se estableció que el único que podía movilizar contenedores en el terminal de Buenaventura debía ser la **TERMINAL.**

- vii) Llevar a que **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** saliera del mercado de movimiento de contenedores, especialmente de inspecciones DIAN, ICA, INVIMA y Antinarcóticos, desde mes de febrero de 2016 y de todas las demás Operaciones Portuarias Terrestres como Pre-inspecciones y Cargue de Carga suelta desde junio del 2017.
- viii) La mala fe de la **TERMINAL PORTUARIO DE CARTAGENA S.A.S** se enmarca en el hecho de que pese a tener una limitación contractual para ser operador portuario en el contrato de concesión 009 de 1994 en la cláusula 12 numeral 12.19 realizó toda una estrategia en el mercado de carga de contenedores para excluir a los terceros operadores que no hacían parte de CONTAINERS S.A. y luego con los competidores como **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** indicar expresamente que debían salir del mercado.
- ix) Por último, la **TERMINAL PORTUARIA DE CARTAGENA** se apoderó del mercado de contenedores de la terminal de Buenaventura apelando a conductas ajenas a las reglas del libre mercado, ideando y aplicando estrategias que le llevaron a ser el único operador en dicho mercado y excluyendo en el presente caso a **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S**, todo ello, con la conciencia de que no se encontraba habilitado para ser operador portuario.

Con este actuar la **TERMINAL PORTUARIA DE CARTAGENA**, no sólo incurre en actos que son contrarios a los usos honestos en materia industrial y comercial, pues dicha sociedad por disposición de un acto administrativo tenía a la obligación de respeto a los demás competidores del mercado y de no abusar de la posición de mercado quitándole los clientes y sacándolos del mismo faltando a la lealtad, buena fe y honestidad.

Así las cosas, y tal como se probará en el presente proceso, resulta claro y probado que la **TERMINAL PORTUARIA DE CARTAGENA** incurrió en los actos de competencia desleal descritos en los artículos 7 y 8 de la ley 256 de 1996.

3.2. Violación del artículo 17 de la ley 256 de 1996

El objetivo principal que busca el artículo 17 de la Ley 256 de 1996 consiste en evitar que un oferente incremente su clientela, gracias a maniobras o estrategias mediante las cuales pretende obtener la infracción de los deberes contractuales que han establecido terceros para con su competidor.

En el presente caso, se probará cómo la **TERMINAL PORTUARIA DE CARTAGENA**, con la estrategia que implementó, aprovechando la ventaja que tiene como administrador del terminal marítimo de Buenaventura, generó que los clientes de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** rompieran sus relaciones contractuales y pasarán a ser parte de la lista de nuevos clientes de la **TERMINAL PORTUARIA DE CARTAGENA** directamente o a través de terceros que el contrata para que presten los servicios de carga de contenedores, lo cual ha realizado a través de diversos comportamientos en el mercado:

- i)** Estableciendo una estrategia para carga de contenedores donde la única que podría mover carga sería la **TERMINAL PORTUARIA DE CARTAGENA** aprobada sus directivas, la **TERMINAL**
- ii)** Comunicaciones oficiales a los clientes respecto de la aplicación de la estrategia de movimiento de carga a contenedores, especialmente pre inspecciones e inspecciones únicamente por parte de la **TERMINAL PORTUARIA DE CARTAGENA**.

- iii) La obstrucción la operación de movimiento de carga de algunos clientes que por años habían sido de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** dejándolo sin la **posibilidad de utilizar el software requerido para hacer movimientos a los contenedores para inspecciones y pre inspecciones.**
- iv) La disminución de la capacidad de competencia de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S.** para llevarlo a una situación de inactividad total.

Todo lo anterior, llevó a que los clientes de **OPERADOR PORTUARIO LOGISTIC S.A.S** terminaran sus contratos y pasaran a ser manejados por parte de la **TERMINAL**

3.3. Solución del caso

Recomendamos al Operador Portuario Logistic S.A.S presentar demanda por competencia desleal ante la Superintendencia de Industria y Comercio en contra de **LA TERMINAL PORTUARIA DE CARTAGENA**, de acuerdo con el artículo 24 del código general del proceso el cual Provee las facultades jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio al indicar: “Las autoridades administrativas a que se refiere este artículo ejercerán funciones jurisdiccionales conforme a las siguientes reglas:

1. La Superintendencia de Industria y Comercio en los procesos que versen sobre:
 - a) Violación a los derechos de los consumidores establecidos en el Estatuto del Consumidor.
 - b) Violación a las normas relativas a la competencia desleal.

Basado en lo anterior, el Operador Portuario Logistic S.A.S. describirá los hechos y establecerá las pretensiones en las cuáles se fundamentará la demanda de competencia desleal,

poniendo en conocimiento al Despacho del Superintendente Delegado para la protección de la competencia, la estrategia contraria a las reglas de la honesta y sana competencia que fue desarrollada y ejecutada por parte de la TERMINAL DE CARTAGENA en el mercado de carga a contenedores en especial lo que se refiere a los movimientos relacionados con las operaciones terrestres de inspecciones y pre inspecciones en la TERMINAL DE CARTAGENA que llevó a mermar la capacidad productiva del Operador Portuario Logistic S.A.S, la pérdida de sus clientes y posterior su salida de dicho mercado en el 2017.

Lo anterior se suma al hecho de que la TERMINAL DE CARTAGENA desde al año 1994 se auto limitó la posibilidad de ser operador portuario, es decir, no participar directa o indirectamente en el mercado de movimientos de contenedores, situación que se encuentra incumpliendo, pues las decisiones que han tomado las directivas de dicho agente del mercado siempre han apuntado a que la TERMINAL DE CARTAGENA sea única en el mercado, todo ello en virtud de comportamientos contrarios al actuar honesto y leal.

Para que el Operador Portuario demuestre lo solicitado tendrá que aportar Pruebas Documentales, como, por ejemplo: La Resolución que califica como operador portuario al Operador Portuario Logistic S.A.S, correos electrónicos de clientes de Operador Portuario Logistic S.A.S solicitando los servicios Comunicados de la Sociedad Portuaria suspendiendo. Realizar Dictámenes Periciales y solicitar inspecciones judiciales.