Al contestar, favor citar en el asunto este No. de Registro **20165500253211**

20165500253211

Bogotá, 19/04/2016

Señor
Representante Legal
CELUVANS LTDA
CALLE 1C BIS No. 18 - 34
BOGOTA - D.C.

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la (s) resolución (s) Nos. **10973 de 19/04/2016 POR LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION DENTRO DE UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA A ESA EMPRESA**, para lo cual le anexo fotocopias de la misma.

Sin otro particular.

VALENTINA RUBIANO RODRIGUEZ*
Coordinadora Grupo Notificaciones

Transcribio: FELIPE PARDO PARDO
Revisó: JUAN CORREDOR

GD-REG-27-V1-28-dic-2015

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 0 1 0 9 7 3 **DEL** 19 ABR 2016

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa De Servicio De Transporte Público Terrestre Automotor Especial **CELU VANS LIMITADA**., identificada con N.I.T. **830.039.354-2** contra la Resolución N° **009264 del 01 de Junio de 2015**.

EL SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren el numeral 9 del artículo 44 del Decreto 101 del 2000, los numerales 9, 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, los artículos 3 y 6 del Decreto 2741 de 2001, Parágrafo 5° del artículo 36 de la ley 1753 de 2015 y el artículo 9 del Decreto 174 de 2001 (Vigente y aplicable para el momento de los hechos, derogado por el Decreto 348 de 2015, compilado por el Decreto 1079 de 2015).

CONSIDERANDO

La Autoridad de Tránsito y Transporte en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad el Informe Único de Infracción de Transporte N° 13755070 del 15 de Noviembre de 2012 impuesto al vehículo de placa UFR-211 por haber transgredido el código de infracción número 518 de la Resolución 10800 de 2003. Proferida por el Ministerio de Transporte.

Mediante resolución N° 030937 del 18 de Diciembre de 2014 la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor inició investigación administrativa contra la empresa CELU VANS LIMITADA., identificada con N.I.T. 830.039.354-2, por transgredir presuntamente el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 518 de la resolución N° 10800 de 2003 que indica: *"Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato"*. Dicho acto administrativo quedó notificado por aviso el 09 de Marzo de 2015 a la empresa investigada, quienes a través de su representante legal, presentaron los correspondientes descargos con el radicado N° 2015-560-022294-2.

Por Resolución N° 009264 del 01 de Junio de 2015 la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor sancionó a la empresa CELU VANS LIMITADA., identificada con N.I.T. 830.039.354-2, con multa de 5 SMMLV por haber transgredido el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 por incurrir en la conducta descrita en el artículo 1º de la Resolución 10800 de 2003 y lo señalado en el código de infracción 518. Esta Resolución quedó notificada por aviso el 17 de Junio de 2015 a la empresa Investigada.

Que mediante oficio radicado con N° 2015-560-047443-2 del 30 de Junio de 2015, la empresa sancionada por intermedio de su Apoderado interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la Resolución antes mencionada.

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa De Servicio De Transporte Público Terrestre Automotor Especial CELU VANS LIMITADA., identificada con N.I.T. 830.039.354-2 contra la Resolución N° 009264 del 01 de Junio de 2015.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

El apoderado de la empresa sancionada solicita se decrete la revocatoria, con base en los siguientes argumentos:

1. Manifiesta. *"En la Resolución objeto del presente recurso, en el acápite de "Pruebas", se desconoce éste fallo de obligatorio cumplimiento y no tiene en cuenta la jurisprudencia derivada haciendo referencia a que el comparendo constituye prueba, cuando por el contrario, el documento es solamente la notificación formal para que el supuesto contraventor se presente ante la autoridad competente; o la base para notificar a la empresa sobre la presunta comisión de una infracción de transporte e iniciar el proceso respectivo dentro del cual se deben practicar las pruebas correspondientes para establecer la veracidad de los hechos y con fundamento en pruebas verdaderas, practicadas dentro de los cánones, preceptos y oportunidad legales, tomar una decisión en derecho y no en apreciaciones subjetivas del funcionario de conocimiento".*

2. Aduce. *"Como segundo Fundamento legal, se hace la depreciación y la objeción que con dicha investigación se cause un agravio injustificado ya que no se entiende porque la investigación pretende imponer una sanción a mi representada, cuando existe una gran desventaja en este proceso, en el momento en que se pretende establecer la solidaridad de la infracción en este caso en concreto, partiendo que existe un grado de indefensión frente a la Administración (Superintendencia delegada de Transporte), pues es claro que se desconoce la existencia y causas de la infracción por no ser quien la causó directa y materialmente, pero que cabe aclarar que no por ello se esté desconociendo la responsabilidad que el legislador ha plasmado para cada una de las partes y aunque la Empresa afiladora de ese vehículo tenga el deber de velar por que el parque automotor cumpla con el correcto funcionamiento que la ley ha establecido para su funcionamiento y prospero desarrollo, no cuenta con poderes coercitivos ni sancionatorios sobre los vehículos que aquí se encuentren afiliados".*

Por lo tanto, este Despacho procede a pronunciarse en los siguientes términos;

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Revisado el acervo probatorio de la presente actuación administrativa, este Despacho procede a resolver de fondo de acuerdo a lo contemplado en el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, entrando a analizar las pruebas que reposan en el expediente, así como los argumentos del recurrente con base en el recurso interpuesto dentro de los términos legalmente establecidos, por el apoderado de la empresa CELU VANS LIMITADA., identificada con N.I.T. 830.039.354-2 contra la Resolución N° 009264 del 01 de Junio de 2015 mediante la cual se sancionó a la precitada empresa con multa de 5 SMMLV; para tal fin a continuación se analizarán los argumentos de defensa:

Esta delegada al entrar a analizar los argumentos de la investigada en el numeral primero del presente escrito, ha podido encontrar que en diversas ocasiones la misma ha de confundirse al inferir que se deben hacer ciertas consideraciones que son propias del comparendo y no del Informe Único de Infracciones de Transporte por ende este Despacho acotará lo siguiente:

DIFERENCIAS COMPARENDO E INFORME UNICO DE INFRACCIONES DE TRANSPORTE.

Es preciso hacer claridad respecto a la diferencia de concepto, aplicación e implicaciones jurídicas que existen entre la Orden de Comparendo e Informe Único de Infracciones de Transporte. Es así que la Orden de Comparendo Nacional tiene alcances policivos, mientras que el Informe Único de Infracciones de Transporte tiene alcances administrativos; lo anterior, se deriva de la propia definición normativa; esto es, son documentos con alcance jurídico totalmente diferente, toda vez que regulan procedimientos distintos, como se analizará a continuación:

El artículo 2° de la Ley 769 de 2002, define el comparendo como

> *"(...) La orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción (...)".*

Por el contrario, el artículo 54 del Decreto 3366 de 2003, define el Informe de Infracciones de Transporte, en los siguientes términos:

> *"(...) Los agentes de control levantaran las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentara el Ministerio de Transporte. El informe de ésta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente (...)".*

(Subrayado fuera de texto),

Razón por la cual, no son de recibo las consideraciones expuestas por la defensa en esta materia. Este despacho se permite precisar que el documento que soporta la presente investigación es un Informe Único de Infracción al Transporte que tiene un término de caducidad de 3 años contados a partir de la fecha que dio lugar al IUIT, mas no la Orden de Comparendo el cual si tiene un término de 6 meses para dar inicio a la correspondiente investigación administrativa; en tanto la Empresa que se investigada en esta actuación administrativa se sujeta al término regulado por el Artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En estos términos podemos concluir en esta materia que los argumentos expresados por la investigada no son suficientes y carecen de toda utilidad jurídica razón por la cual no serán tenidos en cuenta por este proveído.

Toda vez, que los argumentos del investigado tienden a pretender exonerarse de responsabilidad bajo los supuestos que los hechos indilgados al mismo no fueron cometidos directamente por él, esta Delegada le expondrá las teorías sostenidas por las altas cortes y hará una conclusión sobre las mismas, con el fin de demostrarle al mismo y su vez al aplicarlas al caso en concreto, el por qué de su responsabilidad.

En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:

> **DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA PRESTADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR** -Culpa in vigilando. Culpa in eligendo - Teoría del riesgo creado o riesgo beneficio - Régimen de responsabilidad objetiva - Responsabilidad directa, Responsabilidad indirecta.

"En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar –culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia.

El entendimiento de la modalidad de responsabilidad por el hecho ajeno ofrece alguna discusión en la doctrina, como quiera que bajo una comprensión más compleja se suele sostener que la responsabilidad en estos casos no tiene origen en la conducta de un tercero -responsabilidad indirecta-, sino en el incumplimiento del deber propio - responsabilidad directa -, cual es en cada caso el de vigilar, elegir o educar y que vendría a constituir la causa inmediata del daño.

Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la necesidad ponderada por el legislador dentro de su amplia potestad de configuración política, de garantizar a la víctima la reparación del daño, en consideración a la previsible incapacidad física o patrimonial de quien lo ocasiona en forma inmediata y la relación de dependencia o cuidado de éste con el civilmente responsable. Fundamento que a la postre no sufre alteración alguna si la institución jurídica es entendida bajo un régimen de responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta"[1].

"En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche a la permisividad, tolerancia o negligencia de la persona que por tener bajo su cuidado o dependencia a otra, ostenta lo que en el argot jurídico se denomina una "posición de garante"[2] *"y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquél actúe ocasionando daños a terceros con su conducta. Así estructurado, es lo cierto que la lectura de la norma a pesar de la presunción que conlleva parecería exigir la prueba de la culpa del causante mediato frente a lo cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable"*[3].

Por su parte la Honorable Corte Suprema de Justicia aduce:

"La responsabilidad, en uno y otro caso, surge de la presunción de que quien tiene a su cargo al causante directo del daño, no ejerce en forma adecuada el deber de vigilancia y control, luego subordinación y vigilancia son elementos propios de esta forma de responsabilidad civil.

De igual forma existe tal presunción para el "guardián" de ciertas actividades consideradas como peligrosas y para el "custodio" del instrumento mediante el cual éstas se realizan, debido al riesgo que entraña para terceros la utilización de determinados bienes en su ejecución, como acontece por ejemplo en la conducción de vehículos automotores; responsabilidad consagrada en el artículo 2356 de la Codificación Sustantiva Civil.

---

[1] Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.
[2] Cfr. Sentencias. T-327 de 2004 y C-692 de 2003
[3] Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

La guarda, vale decir, el poder de mando sobre la cosa, que se materializa tanto en la capacidad de dirección, manejo y control, como cuando de ella se obtiene lucro o provecho económico, de la cual deriva la presunción de responsabilidad civil, puede ser material o jurídica, sin que resulte relevante si se es o no propietario del bien sobre el que aquella se ejerce.

De igual forma, esta Corporación en su Sala Civil se ocupó de definir el contenido y alcance del concepto de "guardián" en actividades peligrosas, así como la posibilidad de que exista una "guarda compartida" entre la empresa transportadora y el propietario del automotor con el cual se ejerce aquella, en un caso donde se discutía la responsabilidad civil de las sociedades transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló[4];

> *Y sobre este particular, propicio al caso ventilado, la jurisprudencia colombiana, de antaño, acuñó la concepción del guardián del bien con el que se cumple dicha actividad, planteando que es la persona "(....) física o moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho no se encontrare imposibilitado para ejercitar ese poder" (G.J. T. CXLII, pág. 188).*
>
> *Tendencia que, así mismo, dejó reseñada en el siguiente texto: "Desde luego haya que advertir que al momento de verificar contra quién se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades[5]"*

Situación bien diferente es la de la empresa de transporte a la cual se encuentra inscrito el vehículo con el cual se causa el daño, pues como lo tienen bien definido las Salas de Casación Penal y Civil de la Corte, en tales eventos la persona jurídica debe responder civilmente "en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales se ejecutan las actividades propias de su objeto social, "no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las

---

[4] Corte Suprema de Justicia. Sentencia de casación civil No. S- 25-02-2002 del 25 de febrero de 2002, expediente 6762. M-P. Jorge Santos Ballesteros

[5] Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado."[6] *(Subrayado de la Sala)."*[7]

Así, los planteamientos anteriormente expuestos, permiten establecer que a la empresa de Transporte es quien se le impone la carga de ejercer control y vigilancia de la actividad que desarrollen sus equipos; es quien debe controlar la labor de vigilancia sobre el personal y el parque automotor y en general de las actividades propias de su objeto social, lo anterior dentro del marco legal, sin generar variaciones por circunstancias propias o de un tercero, por tal razón no se encuentra consolidado los eximentes de responsabilidad sea por caso fortuito, fuerza mayor o hecho exclusivo y atribuible a un tercero. Teniendo en cuenta, que al ser una persona jurídica que preste dicho servicio debe minimizar los riesgos y tomar medidas para prevenir las faltas.

DEL CASO EN CONCRETO EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR.

Es preciso indicar que no es posible eximir a la empresa sobre su responsabilidad directa en los temas relacionados al transporte ya que la ley permite a las empresas de transporte público y a los propietarios de vehículos, vincular a los equipos para la prestación de servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la empresa afiladora que para el caso que aquí nos compete pretende exonerarse.

Respecto al tema el artículo 6° de los Decretos 171, 174 y 175 de 2001, que tratan sobre el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, especial y mixto, respectivamente, expresamente citan sobre la citada responsabilidad que recae directamente sobre las empresas.

Pues si bien es cierto, la empresa debe asumir una actitud diligente frente a la actividad de sus afiliados al momento de prestar el servicio, ya que esta clase de situaciones conllevan a cuestionar el ejercicio de control efectivo que está ejerciendo la empresa sobre sus afiliados, por ende es de tener en cuenta que el Estado confió en la misma cuando ésta fue habilitada para operar, toda vez que la empresa en su momento demostró la suficiente capacidad para cumplir con el propósito para el cual fue creada y con esta clase de situaciones se está demostrando lo contrario.

Aunado a lo anterior, este despacho reitera que la habilitación otorgada por el Estado a las empresas para prestar dicho servicio, obliga a las mismas a asumir su responsabilidad en el cumplimiento con las expectativas propias del servicio, surgiendo para él un deber jurídico de realizar un compartimento adecuado frente a la actividad como vigía.

De igual forma, si se presenta una infracción en desarrollo de la prestación del servicio público de transporte, la responsabilidad se le atribuye a la empresa afiladora del equipo que presta el servicio, sin perjuicio de que la misma pueda iniciar las acciones procedentes en contra de quien materialmente hubiese ejecutado la infracción.

Es aplicable al caso que nos ocupa lo expresado por el Consejo de Estado, donde ha sido enfático al decir que los vehículos son el medio por el cual la empresa desarrolla su objeto social, es decir que la actividad u operación de los automotores es la actividad de la empresa, de allí desprende su facultad de ejercer control.

Un aparte muy importante que se debe tener presente es que:

[6] Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.
[7] Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

> *"Quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátese de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad"*[8].

Por lo anterior, es errado afirmar que la empresa prestadora de un servicio de transporte público automotor terrestre y el conductor de sus vehículos afiliados ejecutan la prestación del servicio de manera independiente o desligada sin existir entre sí estrecha relación de las conductas desplegadas por ambos, ya que éstas deben enfocarse a una misma finalidad, que es la adecuada prestación del servicio público de transporte y el cumplimiento de las normas reguladoras del servicio, de lo cual la empresa legalmente constituida es garante.

Bajo estas circunstancias, siguiendo el tenor de la jurisprudencia sentada por la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado, al respecto, se puede afirmar que el tema que le compete a la Superintendencia de Puertos y Transporte, es la de iniciar investigación administrativa a los garantes de la prestación del servicio público de transporte terrestre y sin vincular bajo ninguna circunstancia a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor en ninguna de sus modalidades, ya que la interpretación que hace el Consejo de Estado al respecto es de carácter vinculante y de estricto cumplimiento, en concordancia a la Ley 336 de 1996 por lo tanto no se encuentra ningún motivo por el cual deba integrarse el Litisconsorcio necesario.

En este sentido esta delegada sostiene que al analizar los hechos presentados en el Informe Único de Infracciones de Transporte, la investigada cometió una conducta reprochable al dejar que el vehículo de placas UFR-211, transitara el día de dicha infracción incumpliendo los requisitos necesarios a tener en cuenta en este tipo de servicio, por ende y teniendo en cuenta lo planteado anteriormente quedan sin piso jurídico los argumentos presentados por la investigada al atribuirle la culpa exclusivamente al conductor, poseedor o tenedor del vehículo pretendiendo exonerarse de su responsabilidad

En todo lo demás, esta Delegada se atendrá a lo desarrollado en la Ratio Decidendi del fallo sancionatorio, donde se le resuelven las dudas al memorialista de temas tales como la legalidad de la actuación, el debido proceso entre otras.

En mérito de lo expuesto este Despacho,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución N° 009264 del 01 de Junio de 2015 que falla la investigación administrativa adelantada contra la empresa CELU VANS LIMITADA., identificada con N.I.T. 830.039.354-2, por lo expuesto en la parte motiva del presente acto.

ARTICULO SEGUNDO: Conceder el recurso de apelación solicitado por la sancionada y envíese el expediente al despacho del Superintendente de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

---

[8] Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo, Consejero Ponente Dr Manuel Santiago Urueta Ayola. expediente 25000-23-24-000-1999-0545-01(6792) del 21 de septiembre de 2001

RESOLUCIÓN No. 0 1 0 9 7 3 **DEL** 19 ABR 2016

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa De Servicio De Transporte Público Terrestre Automotor Especial CELU VANS LIMITADA., identificada con N.I.T. 830.039.354-2 contra la Resolución N° 009264 del 01 de Junio de 2015.

ARTICULO TERCERO: Comunicar el contenido de la presente resolución, por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Puertos y Transporte, al apoderado o a quién haga sus veces de la empresa CELU VANS LIMITADA., identificada con N.I.T. 830.039.354-2, en su domicilio principal en la ciudad de **ITAGUI / ANTIOQUIA.** En la **CALLE 1C BIS # 18 - 34. Correo Electrónico. info@celuvans.com.co**, dentro de la oportunidad, en forma y términos consagrados en los artículos 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Copia de la comunicación a que se refiere el precitado artículo y la constancia de envío y recibo de la misma, deberá ser remitida a la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor para que forme parte del respectivo expediente, así como también del acto de notificación personal o del aviso, según el caso.

Dada en Bogotá D. C., a los, 0 1 0 9 7 3 19 ABR 2016

COMUNÍQUESE Y CUMPLASE.

JORGE ANDRES ESCOBAR FAJARDO
Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor

Aprobó. Coordinador – Grupo de Investigaciones IUIT
Proyectó: Fabio Luis Ferreira Terraza – Abogado Grupo de Investigaciones IUIT

Registro Mercantil

Actividades Economicas

Información de contacto

Información Propietario / Establecimientos, agencias o sucursales

Tipo Id.	Número Identificación	Razón Social	Cámara de Comercio RM	Categoría	RM	RUP	ESAL	EST
		[illegible] VANS LTDA	BOGOTA	Establecimiento				
	[illegible]	[illegible] VANS LTDA	SUR ORIENTE DE TOLIMA	Agencia				

Página 1 de 1

Mostrando 1 - 2 de 2

Nota: Si la categoría de la matrícula es Sociedad o Persona Jurídica Principal ó Sucursal por favor solicite el Certificado de Existencia y Representación Legal. Para el caso de las Personas Naturales, Establecimientos de Comercio y Agencias solicite el Certificado de Matrícula

Contáctenos Que es el RUES? Cámaras de Comercio Cambiar Contraseña Cerrar Sesión [illegible]

472 Servicios Postales Nacionales S.A.
NIT 900 062917-9
DG 25 G 95 A 55
Línea Nal: 01 8000 11
210

REMITENTE

Nombre/ Razón Social
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES
Superintendenci
Dirección: Calle 37 No. 28B-21
la soledad

Ciudad:BOGOTA D.C.

Departamento:BOGOTA D.C.

Código Postal:1113113

Envio:RN556853856CO

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
CELUVANS LTDA

Dirección:CALLE 1C BIS No.

Ciudad:BOGOTA D.C.

Departamento: BOGOTA D.C.

Código Postal:1114114

Fecha Pre-Admis
19/04/2016 15:24:

472 Motivos de Devolución

Dirección Errada
No Reside
Desconocido X
Rehusado
Cerrado
Fallecido
Fuerza Mayor
No Existe Número
No Reclamado
No Contactado
Apartado Clausurado

Fecha 1: 20 ab 16
Nombre del distribuidor:
CC
Centro de Distribución:
Observaciones: No existe

Fecha 2:
Nombre del distribuidor:
CC
Centro de Distribución:
Observaciones:

Superintendencia de Puertos y Transportes
República de Colombia
Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES