REPUBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN NÚMERO 7709 DE 16/07/2021

Por la cual se decreta la medida de sometimiento a control de la Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.- OMEGA LTDA-, identificada con Nit 860.014.493-9 y se dictan otras disposiciones

EL SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren la Ley 105 de 1993, Ley 222 de 1995, Ley 336 de 1996, el Decreto 470 de 1971, el Decreto 101 de 2000, el Decreto 2741 de 2001, el Decreto 1079 de 2015, el Decreto 2409 de 2018, y demás normas concordantes, ordena el sometimiento a control de la Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.- OMEGA LTDA-, identificada con Nit 860.014.493-9 y se dictan otras disposiciones.

Esta Superintendencia ha recaudado suficiente material probatorio para concluir que existe una situación crítica que amerita el máximo grado de supervisión y, asimismo, después de evaluar las posibles medidas dentro del sometimiento a control, se concluyó que la medida idónea y necesaria es convocar a la sucursal de sociedad extranjera al proceso de insolvencia empresarial.

A modo de síntesis, se logró demostrar lo siguiente:

(i) la Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.- OMEGA LTDA-, es una empresa vigilada por la Superintendencia de Transporte;

(ii) La empresa presenta situaciones críticas de orden contable, administrativo, económico y jurídico.

Cada una de las anteriores situaciones, y con mayor razón todas en su conjunto, justifican la medida de sometimiento a control ordenada en la presente resolución. Todo lo anterior será detallado al interior del presente acto administrativo.

Para el efecto, se consideraron todos los elementos obrantes en el expediente, particularmente los requerimientos realizados por la Superintendencia a la Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.- OMEGA LTDA, del informe motivado presentado por la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre (E), así como de la deliberación realizada al interior del Comité de Dirección de Sometimiento a Control, lo cual llevó a la conclusión de que esta medida es procedente dentro de las facultades otorgadas por la Constitución y la Ley a la Superintendencia de Transporte.

A esas conclusiones se llegó, a partir de los siguientes

I. ANTECEDENTES

1.1 La Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda. (en adelante Omega Ltda.) fue constituida a través de escritura pública No. 177 el 13 de mayo de 1966.

1.2 De acuerdo a consulta realizada el día 26 de mayo de 2021 en las Bases de Datos del Ministerio de Transporte, Omega Ltda. se encuentra habilitada en la modalidad de transporte de pasajeros por carretera con Resolución 3700 del 24 de junio de 2001, en la modalidad de transporte especial con Resolución 511 del 22 de marzo de 2002 y en transporte de carga con Resolución 2122 del 4 de junio de 2001:

Figura 1. Consulta Habilitación Transporte especial y Pasajeros por Carretera

Republica de Colombia
Ministerio de Transporte
Servicios y consultas en línea

DATOS EMPRESA

NIT EMPRESA	8600144939
NOMBRE Y SIGLA	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTARORES OMEGA LTDA. - OMEGA LTDA.
DEPARTAMENTO Y MUNICIPIO	Bogota D. C. - BOGOTA
DIRECCIÓN	DIAGONAL 23 NO. 69 - 60 PISO 3
TELÉFONO	2636722
FAX Y CORREO ELECTRÓNICO	- gerencia@omega.com.co
REPRESENTANTE LEGAL	CARLOS TELLEZ VALENZUELA

Las empresas de transporte deben verificar los datos publicados y si se requiere realizar alguna corrección o actualización de ellos, la comunicarán al siguiente correo electrónico: empresas@mintransporte.gov.co

MODALIDAD EMPRESA

NUMERO RESOLUCIÓN		FECHA RESOLUCIÓN	MODALIDAD	ESTADO
511	22/03/2002	TRANSPORTE ESPECIAL		H
3700	24/07/2001	TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA		H

C= Cancelada
H= Habilitada

Figura 2. Consulta Habilitación Transporte de Carga

Republica de Colombia
Ministerio de Transporte
Servicios y consultas en línea

DATOS EMPRESA

NIT EMPRESA	8600144939
NOMBRE Y SIGLA	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES OMEGA LTDA -
DEPARTAMENTO Y MUNICIPIO	Bogota D. C. - BOGOTA
DIRECCIÓN	DIAGONAL 23 No 69-60, PISO 3
TELÉFONO	2636722
FAX Y CORREO ELECTRÓNICO	4166594 - gerencia@omega.com.co;monicapulido@.com.co
REPRESENTANTE LEGAL	EDGAR GONZALO CORREA PEREA

Las empresas de transporte deben verificar los datos publicados y si se requiere realizar alguna corrección o actualización de ellos, la comunicarán al siguiente correo electrónico: empresas@mintransporte.gov.co

MODALIDAD EMPRESA

NUMERO RESOLUCIÓN	FECHA RESOLUCIÓN	MODALIDAD	ESTADO
2122	04/06/2001	CG TRANSPORTE DE CARGA	H

C= Cancelada
H= Habilitada

Vigilancia de la Superintendencia de Transporte

1.3 Durante los años 2018 y 2019 esta Superintendencia recibió diversas quejas referidas a: (i) malos manejos administrativos por parte del Gerente General; (ii) usurpación de funciones por parte del Presidente del Consejo de Administración; (iii) ejercicio deficiente de las labores de la Junta de Vigilancia; (iv) anticipos y adelantos; (v) destinación de rubros del fondo de reposición para usos no autorizados; y (vi) irregularidades en los estados financieros, entre otras.

1.4 En virtud de dichas quejas, la Superintendencia, realizó una visita administrativa el 17 de septiembre de 2019 con el objeto de *"ejercer funciones de vigilancia preventiva, sobre la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y recaudar la información y documentación que se requiera"*[1].

1.5 El día 17 de septiembre de 2019, se recabó la información correspondiente y se le otorgó a Omega Ltda. el término de cinco (5) días hábiles, para la entrega de la documentación faltante[2].

1.6 Con oficio 20195605834592 del 24 de septiembre de 2019 Omega Ltda. allegó la información que se encontraba pendiente.

1.7 Con oficio de salida No. 20198200499221 del 7 de octubre de 2019, se realizó requerimiento de información a Omega Ltda. en el que se le solicitó información respecto de la composición de la cooperativa, asociados hábiles e inhábiles, convocatorias y actas de la asamblea general de asociados. Dicho requerimiento, fue respondido por el representante legal de la cooperativa con el radicado No. 20195605909232 del 17 de octubre de 2019.

1.8 Con memorando 20198200122913 del 6 de noviembre de 2019, los profesionales comisionados entregaron informe de la visita preventiva practicada, luego del análisis de la información aportada y requerida.

1.9 Producto de dicho informe, con oficio de salida 20198200584391 del 6 de noviembre de 2019, la Superintendencia de Transporte remitió diagnóstico de acciones correctivas a Omega Ltda. así:

Tabla 1. Acciones correctivas

N°	Diagnóstico	Observaciones
1	*Frente a los Libros de Actas de Asambleas Extraordinarias y Ordinarias se encontró:* ***a.*** *Errores de numeración, cronología y actas sin la debida firma.* ***b.*** *El libro de Actas no se inscribió a partir del 04 de marzo del año 2015.*	*Acorde al artículo 144, del Decreto Ley 2150 de 1995, la inscripción en el registro de las Cámaras de Comercio de las entidades de naturaleza cooperativa se realizará acorde a lo "previsto para las demás entidades privadas sin ánimo de lucro, contenido en el Capítulo II del Título I de este Decreto".* *De esta forma, en el artículo 42 se establece que "[l]os estatutos y sus reformas, los nombramientos de administradores, los libros, la disolución y la liquidación de las personas jurídicas (…), se inscribirán en la Cámara de Comercio con jurisdicción en el domicilio principal de la persona jurídica en los mismos términos, tarifas y condiciones previstos para el registro de actos de las sociedades comerciales".* *En este sentido, el artículo 195 del Código de Comercio establece que se debe realizar la inscripción de las reuniones de asambleas en el libro*

[1] Ver folio 8 del expediente.
[2] Ver folio 81 del expediente.

		denominado "de actas", a su vez, este tendrá que ser "debidamente registrado [y] (…) se anotarán por orden cronológico las actas de las reuniones de la asamblea o de la junta de socios. Estas serán firmadas por el presidente o quien haga sus veces y el secretario de la asamblea o de la junta de socios". Cabe recordar que según el numeral 4°, del artículo 29 del Código de Comercio "los actos y documento sujetos a (…) registro no producirán efectos respecto de terceros sino a partir de la fecha de su inscripción". *Por tanto, es necesario realizar el registro de dicho libro, mantener y respetar la debida numeración y cronología de las actas, e implementar un mecanismo con el cual se garantice su integridad.*
2	*En cuanto al Acta No. 60 del 22 de noviembre de 2013 de Asamblea General de Asociados Ordinaria, se halló que no está debidamente firmada por la secretaria María Cortés Zapata, ni por la comisión para la revisión, verificación y aprobación del acta de asamblea conformado por el señor Wilson Ariza y Jorge Humberto Merchán.*	*Para que las actas tengan valor probatorio, deben estar firmadas por el presidente y secretario o en su defecto por el revisor fiscal. Además, acorde al reglamento de la asamblea es necesario que estén debidamente firmadas por la comisión de revisión, verificación y aprobación.*
3	*Del Acta No. 069 del 21 de marzo de 2018 de Asamblea General de Asociados Ordinaria, se evidenció:* ***a.*** *Se deja constancia en el Acta que a la fecha existía un total de 70 asociados hábiles, sin embargo, acorde a la certificación expedida por el Representante Legal Suplente y el Revisor Fiscal el dieciséis (16) de octubre de 2019, se evidencia que el número de asociados hábiles era de 65 y el número de asociados inhábiles era de 26.* ***b.*** *De otro lado, en el segundo llamado a lista realizado se menciona en el Acta que fue contestado por 34 asociados y que por ende se constituyó el quórum reglamentario, pero en el listado se muestran 35 asociados.* ***c.*** *De esos 35 asociados, según la certificación expedida por el Representante Legal Suplente y el Revisor Fiscal el dieciséis (16) de octubre de 2019, 7 asociados se encontraban inhábiles.* *Por tanto, estos asociados inhábiles no podían constituir el quórum, ya que de acuerdo al artículo*	*La convocatoria para la asamblea general ordinaria y extraordinaria se hará conocer a los asociados hábiles o delegados elegidos, en la forma y términos previstos en los estatutos.* *Revisar el cumplimiento de la normatividad legal frente a la convocatoria de asambleas y conforme a lo establecido en los estatutos referente a que la lista de asociados inhábiles.* *En el desarrollo de las futuras asambleas no se pueden presentar inconvenientes con los asociados frente a la habilidad o inhabilidad de alguno de ellos.* *Es necesario que se implemente un mecanismo de verificación juicioso del Acta de Asamblea, para que no se presenten errores de numeración y/o se*

	27 de la Ley 79 de 1988, la asamblea general se constituye por la reunión de asociados hábiles. ***d.*** *Asimismo, estos asociados inhábiles no podían tomar decisiones en dicha asamblea, situación que presuntamente sucedió ya que en decisiones como aprobación de estados financieros y fusión por absorción, se evidencia una votación de 35 asociados a favor y 0 en contra, quórum constituido al contar aquellos inhábiles.* ***e.*** *Se realizó una reforma parcial de estatutos aprobada con 19 votos a favor, que no se encuentra inscrita en el ítem "reformas" del Certificado de Existencia y Representación Legal expedido el 3 de septiembre de 2019.*	*incluyan asociados inhábiles en toma de decisiones o conformación del quórum.* *Las reformas a los estatutos deberán estar inscritas ante Cámara y Comercio, acorde a lo dicho en el numeral 1 de este cuadro.*
4	*En el Acta No. 070 del 29 de marzo de 2019 de Asamblea General de Asociados Ordinaria, se observó que:* ***a.*** *En cuanto al quórum necesario, se encuentra que en la certificación expedida por el Representante Legal Suplente y el Revisor Fiscal el dieciséis (16) de octubre de 2019, se encontraban hábiles 62 asociados e inhábiles 22 asociados a la fecha de la asamblea. Sin embargo, al confrontar lo consignado en el acta, se tienen por hábiles 66.* ***b.*** *Del listado de 38 asociados que conformaron el quórum de asociados hábiles consignado en el acta, se constata que 2 asociados inhábiles fueron tenidos en cuenta para conformar el quórum y posiblemente en la toma de decisiones. Con esta imprecisión, se vulnera el artículo 1 del reglamento de la Asamblea, en donde el Revisor Fiscal es el encargado de verificar el quórum con base al listado de asociados hábiles e inhábiles generado por la Junta de Vigilancia.* ***c.*** *En el desarrollo de la reunión y la toma de decisiones a través de la votación de los asociados hábiles, existe disparidad en los votos ya que en diversas partes del acta se modifica el número de votantes sin realizar un nuevo llamado a lista. En particular, la votación realizada en el punto "11. Presentación y aprobación estados financieros 2018" demuestra una inconsistencia al presentarse 72 votos a favor de la aprobación de los estados financieros, lo que indica que votaron 10 asociados inhábiles, ya que solo se encontraban habilitados 62.* ***d.*** *En el desarrollo del punto 15 "propuesta reforma parcial artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 35 de los estatutos cooperativos", se realiza un nuevo llamado a lista y al realizar la verificación se tienen en cuenta 3 asociados inhábiles.*	*Es necesario que se implemente un mecanismo de verificación juicioso del Acta de Asamblea, para que no se presenten errores de numeración y/o se incluyan asociados inhábiles en la conformación del quórum.* *Además, se debe establecer un procedimiento de verificación de asociados, para que se garantice que en las votaciones no se tendrá en cuenta a los asociados inhábiles.* *Se debe garantizar acorde a los estatutos y la Ley 79 de 1988, que la junta de vigilancia solo este conformada por asociados hábiles y con el lleno de todos los requisitos.*

	e. *De la misma forma, se aprueba al señor Jairo Gil Linares como parte de la Junta de vigilancia, contraviniendo los estatutos sociales y el artículo 39 de la Ley 79 de 1988 en los que se define como requisito ser asociado hábil.*	
5	*Frente a el oficial de cumplimiento:* ***a.*** *No fue nombrado por el máximo órgano social* ***b.*** *No existe manifestación por escrito de la aceptación del cargo ante el máximo órgano social* ***c.*** *No ha realizado el curso específico "Riesgo de Corrupción y Lavado de Activos", ni el curso general denominado "Lo que debe saber sobre lavado de activos y financiación del terrorismo", de la Unidad de Información y Análisis Financiero -UIAF- en la modalidad de e-learning.* ***d.*** *Para la Asamblea General del año 2019 no se realizó informe de Gestión.*	*Se deben implementar acciones para cumplir con todos los requisitos del Oficial de Cumplimiento, en especial el artículo 5.3.1., el numeral 3 y 5 del artículo 5.3.1.1, artículo 5.3.2 y el artículo 5.3.1.4. de la Resolución 74854 del 2016.*
6	*Frente a las políticas para la implementación del SIPLAFT, se aporta Acta No. 337 del día 21 de agosto de 2012 del Consejo Directivo en donde se define que "queda pendiente para la próxima asamblea aprobar las políticas internas de prevención para el lavado de activos y la financiación del terrorismo en la empresa", sin embargo, no se aportó Acta de Asamblea de Asociados donde fueron aprobadas.*	*Se deben aprobar las políticas de SIPLAFT por el máximo órgano social, de acuerdo al artículo 5.1.2 de la Resolución 74854 del 2016.*
7	*Pese a que la Cooperativa cuenta con un Manual SIPLAFT y un mapa de riesgos, se encuentra que es necesario establecer un flujograma de procesos de validación de identidad y antecedentes de clientes y proveedores y la definición de herramientas para identificación de operaciones inusuales o sospechosas , además, de ampliar los posibles riesgos a los que está expuesta la compañía.*	*Frente al manual se recomienda la implementación de un flujograma de procesos de validación de identidad y antecedentes de clientes y proveedores y la definición de herramientas para identificación de operaciones inusuales o sospechosas de acuerdo al artículo 5.2.2 de la Resolución 74854 del 2016.* *De otro lado, frente al mapa de riesgos se recomienda ampliar los posibles riegos en los que está inmersa la operación. Lo anterior, sin prejuicio de otras acciones que se quieran implementar.*
8	*Evaluados los soportes y comprobantes contables de una muestra aleatoria tomada de los movimientos contables de las cuentas de Bancos del último semestre 2018 y primer semestre 2019, se evidencia que los mismos sirven de respaldo a las partidas asentadas en los libros y tienen correspondencia directamente relacionada con el negocio.*	*Dar cumplimiento a lo establecido en el Artículo 124 del Decreto 2649/1993 acerca de los comprobantes y soportes contables, especialmente en lo relacionado con la fecha de elaboración, orden cronológico y numeración consecutiva.*

<table>
<tr><td></td><td>Sin embargo se pudo observar que no todos los comprobantes se están registrando en orden cronológico conservando un consecutivo numérico en debida forma, como se muestra a continuación:

<table><tr><th>Consecutivo Documento</th><th>Fecha</th></tr><tr><td>C 005 00000004734</td><td>12/12/2018</td></tr><tr><td>C 005 00000005028</td><td>7/07/2018</td></tr><tr><td>C 005 00000005121</td><td>31/08/2018</td></tr><tr><td>C 005 00000005127</td><td>10/09/2018</td></tr><tr><td>C 005 00000005128</td><td>30/09/2018</td></tr><tr><td>C 005 00000005154</td><td>8/08/2018</td></tr><tr><td>C 005 00000005232</td><td>28/12/2018</td></tr><tr><td>C 005 00000005248</td><td>24/10/2018</td></tr><tr><td>C 005 00000005380</td><td>31/03/2019</td></tr><tr><td>C 005 00000005409</td><td>19/02/2019</td></tr><tr><td>L 011 00000000864</td><td>31/03/2019</td></tr><tr><td>L 011 00000000868</td><td>28/02/2019</td></tr></table></td><td></td></tr>
<tr><td>9</td><td>De acuerdo a los niveles de riesgo identificados en el análisis de las condiciones de liquidez, apalancamiento y rentabilidad, la Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda., se encuentra en un nivel crítico. Debido a que aun cuando el resultado neto percibido por la cooperativa refleja un índice de rentabilidad favorable, las obligaciones contraídas en el corto plazo no alcanzan a ser cubiertas por los activos circulantes, esta carencia de recursos inmediatos puede afectar el desarrollo normal de la operación. Respecto al apalancamiento financiero, la sociedad presenta un nivel de endeudamiento alto, lo que quiere decir que no tiene suficiente independencia financiera.</td><td>Establecer acciones de mejora tendientes a obtener óptimas condiciones de liquidez y buen nivel de endeudamiento.</td></tr>
<tr><td>10</td><td>En la información presentada en el estado de Situación financiera con corte a 31 de diciembre de 2018, y de acuerdo a la Nota contable No. 13 “Fondos sociales mutuales y otros” se evidencia un saldo en el pasivo por valor de $685.656.752 bajo el nombre Fondo reposición automotor. En la revisión efectuada a los soportes contables se pudo identificar que hasta el mes de enero de 2019, la compañía consignó los recursos que fueron recaudados en el año 2017.
Dado lo anterior la cooperativa no está cumpliendo con los plazos previstos en la Resolución 709 de 1994, consignando los recursos recaudados del mes anterior, a más tardar el día 25 de cada mes.
Los recursos correspondientes al fondo de reposición tienen un uso restrictivo y no hacen parte del flujo de efectivo que pueda utilizar la sociedad</td><td>Cumplir la normatividad establecida que regula el tema de los fondos de reposición, remitirse a la circular externa 005 de 2007 de la Superintendencia de Transportes.</td></tr>
</table>

	para cubrir sus obligaciones y necesidades dentro del giro ordinario de su operación, toda vez que la utilización para fines no previstos en la norma, tendrá carácter delictivo.	
11	*La vigilada posee política de control de alcohol y drogas para la vigencia 2019 (Aprobado desde 2017 sin actualizaciones), así mismo, presenta el formato con el cual se aplican las pruebas, sin embargo, no cuenta con las evidencias de su aplicación.*	*La vigilada debe llevar los documentos físicos correspondientes a las pruebas de alcoholimetría realizadas a los conductores de acuerdo a los formatos planteados y a la política de control de alcohol y drogas.*

Plan de mejora

1.10 Como consecuencia de lo anterior, con radicado 20205320102302 del 3 de febrero de 2020, Omega Ltda. entregó plan de mejora realizado en virtud del diagnóstico precedente, cuyo plazo máximo de ejecución se proyectó a diciembre del 2020. El plan fue verificado en visita de inspección los días 18 y 19 de noviembre de 2020, encontrando que había sido cumplido parcialmente.

1.11 Durante los días 18 y 19 de noviembre de 2020, la Superintendencia de Transporte realizó una nueva visita administrativa, con el objeto ejercer funciones de vigilancia, en particular, verificar información referente a aspectos subjetivos de carácter jurídico, contable, económico, administrativo; la constitución, operación y funcionamiento del fondo de reposición y el seguimiento al plan de mejora formulado mediante oficio 20198200584391 del 6 de noviembre de 2019. Adicionalmente, el objeto de la visita incluyó la verificación de aspectos mencionados en las peticiones y denuncias recibidas en esta Entidad, en las que se reitera: (i) malos manejos administrativos; (ii) anticipos y adelantos; (iii) irregularidades en los estados financieros, entre otras.

1.12 Durante la visita, se recabó la información correspondiente y se otorgó un plazo adicional a la Cooperativa, hasta el 23 de noviembre de 2020, para que remitiera la documentación faltante. Además, se tomó declaración bajo juramento de las siguientes personas: (i) Edgar Efraín González en calidad de gerente; (ii) Teresa Ortiz en calidad de presidente de la junta de vigilancia; (iii) Alexander Ariza en calidad de consejero; y (iv) Alfredo Rubiano Camelo en calidad de asociado.

1.13 Con los radicados de entrada No. 20205321254472 del 24 de noviembre de 2020 y 20205321330482 del 4 de diciembre de 2020, remitidos a través de correos electrónicos del 23 de noviembre y 3 de diciembre de 2020 respectivamente, Omega Ltda. aportó la información pendiente.

Inicio de actuación relacionada con el sometimiento a control

1.14 Mediante oficios radicados 20218600020211 y 20218600020201 del 14 de enero de 2021, se comunicó a Omega Ltda. y a los terceros interesados sobre la posibilidad de que la Cooperativa fuera sometida a control, en virtud del análisis de documentos recabados en la visita realizada los días 18 y 19 de noviembre de 2020, por parte de la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre.

1.15 A través de oficio radicado con el número 20215340230992 del 10 de febrero del 2021, los señores Alfredo Rubiano Camelo, Alexander Ariza Díaz y Edward Mateus Mateus, en calidad de terceros, se pronunciaron sobre el oficio 20218600020211 del 14 de enero de 2021, señalando que en Omega Ltda:

(i) Se evidencian préstamos y anticipos para el despacho de los vehículos vinculados a la cooperativa sin justificación alguna

(ii) No existe justificación en las notas explicativas ya que los dineros de la cooperativa se usan para obligaciones personales, préstamos a asociados y pagos de cuotas autorizadas por el gerente general

(iii) No se pueden cubrir costos fijos de la cooperativa por un incremento desmesurado de los costos y gastos

(iv) No cuenta con recursos para pagar obligaciones a corto plazo

(v) El nivel de endeudamiento es alto

(vi) Nunca ha existido claridad sobre asociados hábiles

(vii) La junta de vigilancia nunca ha sido un ente imparcial

(viii) Los libros de actas han sufrido manipulaciones

(ix) Nunca se han respetado los estatutos y

(x) No es posible que se presente mejora de acuerdo con el plan aportado, ya que se siguen realizando préstamos y anticipos.

1.16 Con radicado 20215340231772 del 10 de febrero de 2021, el señor Edgar Efraín González Gómez, en calidad de gerente de Omega Ltda., remitió respuesta al oficio identificado con el No. 20218600020201 del 14 de enero de 2021, manifestando que:

(i) Se realizó recuperación de cartera pese a la situación de pandemia COVID-19

(ii) La pérdida acumulada se debe a sentencias judiciales indemnizatorias

(iii) Es cierto que la utilidad de $55.724.289 es producto de la venta de una propiedad, sin embargo, no debe desconocerse el impacto causado por la pandemia COVID-19

(iv) Los anticipos fueron ordenados por Alexander Ariza sin autorización del Consejo de Administración

(v) La contabilidad no presenta favorabilidad para algunos directivos

(vi) Se han generado excedentes en los últimos años después de impuestos

(vii) Respecto del endeudamiento la cooperativa cuenta con bienes inmuebles que comercialmente podrían servir como respaldo a la adquisición de obligaciones futuras

(viii) En cuanto a los comprobantes, todos están debidamente soportados, firmados y con visto bueno del contador en señal de revisión y autorización

(ix) El plan de mejora se ha ejecutado parcialmente, sin embargo, esto es debido a las condiciones financieras afectadas por el COVID-19 que constituyen causas de fuerza mayor.

1.17 Con radicados 20215340254912 del 19 de febrero y 20215340297802 de 23 de febrero de 2021, remitidos por correo electrónico el 15 de febrero de 2021, Omega Ltda. allegó un documento denominado *"Presentación Plan de Recuperación Omega Ltda."* el cual fue preparado por la firma consultora ARGO CONSULTING. De acuerdo con lo señalado por el representante legal de la cooperativa, el documento

se presentó como *"complemento al plan de mejora radicado el 3 de febrero de 2020*", a su vez indicó que el plan fue aprobado por el Consejo de Administración el día 28 de enero de 2021.

1.18 Con radicado 20218600189581 del 6 de abril de 2021, la Superintendencia requirió información a Omega Ltda. respecto de aspectos societarios y financieros presentados en la reunión de Asamblea General de Asociados realizada el día 31 de marzo de 2021, tales como acta de reunión, convocatoria, asociados hábiles e inhábiles, estados financieros a cierre 2020, balance de prueba por tercero, entre otras.

1.19 Con radicado de entrada No. 20215340642472 del 16 de abril de 2021, el señor Edgar Efraín González Gómez, en calidad de gerente de la Cooperativa Multiactiva de transportadores Omega Ltda., remitió la información solicitada en el oficio 20218600189581 del 6 de abril de 2021.

1.20 Con radicado de entrada No. 20215340676782 del 22 de abril de 2021, el señor Edgar Efraín González Gómez, en calidad de gerente de Omega Ltda., remitió los resultados de las acciones tomadas a raíz de la asesoría con ARGO CONSULTING en los que se encuentran recuperación de cartera, limitación a anticipos, venta de activos improductivos, disminución de gastos, entre otros.

Informe motivado y Comité de Sometimiento a Control

1.21 De conformidad con lo dispuesto en el numeral 15 del artículo 20 del Decreto 2409 de 2018, el 23 de abril de 2021 con memorando 20218600027623, el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre (E) presentó al Superintendente de Transporte informe motivado que da cuenta de la situación crítica de Omega Ltda., con la recomendación de someterla a control.

1.22 Los días 30 de marzo y 12 de mayo de 2021 se reunió el Comité de Dirección de Sometimiento a Control de la Superintendencia de Transporte[3] en sesiones ordinarias número 2 y 3 de 2021, con el propósito de revisar el informe motivado presentado por el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre (E) y asesorar al Superintendente de Transporte en la decisión relacionada con la imposición, o no de la medida de sometimiento a control a la cooperativa y las disposiciones relacionadas.

1.23 Tras la respectiva deliberación y votación, los miembros del Comité de Dirección de Sometimiento a Control, por unanimidad, acogieron al Informe Motivado del Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre (E) y, en consecuencia, recomendaron al Superintendente de Transporte someter a control a la Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.

II. CONSIDERACIONES

De conformidad con lo previsto en el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, los servicios públicos son una finalidad social del Estado y es su deber asegurar la prestación eficiente de los mismos a todos los habitantes del territorio nacional, manteniendo su regulación, control y vigilancia:

> "*ARTICULO 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*

[3] Superintendencia de Transporte. Resolución 14628 del 16 de diciembre de 2019.

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".

De acuerdo con lo previsto en la ley 105 de 1993, las operaciones de transporte público son consideradas un servicio público esencial:

"ARTÍCULO 3.- Principios del transporte público
(…)
2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad".

Al respecto, la Superintendencia de Transporte es la autoridad competente para vigilar la prestación del servicio público de transporte, como se pasa a describir:

2. Competencia de la Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte.[4]

El esquema de supervisión previsto en nuestra Constitución Política es un "sistema dual", así: (a) de una parte, supervisión del Estado, bajo la orientación del Presidente y ejecutada por entidades especializadas y técnicas como la Superintendencia de Transporte; y de otra parte (b) supervisión por los ciudadanos, mediante acceso a documentos públicos, denuncias y ejercicio de acciones públicas[5].

En lo que corresponde a lo primero (supervisión por parte de la Superintendencia), hay tres tipos de funciones de policía administrativa económica que se pueden ejercer: **(i)** el poder de policía -relacionado con la expedición de reglas generales-, **(ii)** la función de policía -relacionada con la expedición de actos jurídicos concretos y particulares, en ejecución y las reglas generales-, y **(iii)** la actividad de policía -relacionada con la operación material para ejecutar la función de policía-.[6]

En el caso de la Superintendencia de Transporte, esas funciones se concretan así:

- La Superintendencia de Transporte ejerce el "poder de policía", pero limitado a la expedición de reglas dirigidas a los sujetos supervisados con el fin de: (a) instruirlos sobre cómo deben cumplir sus obligaciones legales y reglamentarias, o (b) imponer mecanismos de vigilancia eficientes.[7] Por esta vía no se crean obligaciones nuevas para los supervisados.

---

[4] Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3

[5] Cfr. Corte Constitucional Sentencias T-270 de 1994, C-205 de 2005, C-780 de 2007. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Consejera Ponente Ruth Stella Correa Palacio. Sentencia del 02-03-2006

[6] Cfr. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Cuarta Sentencia del 17-02-1994 CP Delio Gómez L

[7] "La Superintendencia de Transporte tendrá las siguientes funciones: (...) 13. Impartir instrucciones para la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte, así como en las demás áreas propias de sus funciones: fijar criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los trámites para su cabal aplicación." Cfr. Decreto 2409 de 2018 articulo 5. "Son funciones del Despacho del Superintendente de Transporte: (...) 6. Impartir instrucciones en malena de la prestación del servicio de transporte, la protección de sus usuarios, concesiones e infraestructura, servicios conexos; así como en las demás áreas propias de sus funciones: fijar criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los procedimientos para su cabal aplicación." Cfr. Decreto 2409 de 2018 articulo 7.
"(...) Las superintendencias, entonces, cuentan por regla general, con la facultad de instruir a los destinatarios de su vigilancia y control sobre la forma de ejecutar de la mejor manera posible las normas que regulan sus actividades, y respecto de ciertos requisitos que ellos deben cumplir en aras de facilitar las labores de verificación y encauzamiento de las actividades, que son necesarias para la efectiva vigilancia y control a cargo de dichas entidades." Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso

- Asimismo, la SuperTransporte ejerce la "función de policía", aplicando la legislación vigente a casos concretos.[8] En este punto, por ejemplo, se desarrollan investigaciones para proteger el interés general.

- Como regla general la SuperTransporte no ejecuta la "actividad de policía", considerando que ni por virtud de la ley, ni de los decretos 101 de 2000 ni 2409 de 2018, cuenta con funciones para realizar acciones de control en vía.

  Al respecto, según el modo de transporte, corresponde a la Policía Nacional y a los agentes de tránsito realizar el control de las disposiciones correspondientes en las vías dentro de su jurisdicción.[9] De esa forma, será la Policía Nacional y los agentes en cada jurisdicción quienes ejerzan las "actividades de policía" para el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte.

Para el cumplimiento de esas funciones de la Superintendencia de Transporte, se fijó su competencia de conformidad con los siguientes cinco (5) factores:

2.1 Competencia en función del sujeto

Respecto de la competencia subjetiva, se previó expresamente en el decreto 101 de 2000 que son sujetos vigilados por la Superintendencia de Transporte, los siguientes:[10]

(i) las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte;

(ii) las entidades del Sistema Nacional de Transporte[11] establecidas en la Ley 105 de 1993[12], excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden;

(iii) los concesionarios y administradores de infraestructura;

(iv) las sociedades portuarias,

(v) los organismos de tránsito y los organismos de apoyo al tránsito;

(vi) las demás que determinen las normas legales normas legales.

Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 8 de marzo de 2007. CP: Ramiro Saavedra Becerra. Radicación número: 11001-03-26-000-1998-00017-00 (15071)

[8] Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera CP: Ramiro Saavedra Becerra 08-03- 2007

[9] Cfr. Ley 105 de 1993 art 8 y Ley 769 de 2002 art 6.

[10] Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente, de conformidad con lo previsto en el Decreto 2409 de 2018.

[11] "Artículo 1º.- Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad."

[12] "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"

Es así como las funciones de esta Superintendencia se derivan directamente de la Constitución Política, recibidas a través de delegación Presidencial,[13] así como de las leyes que le atribuyen funciones y facultades a la entidad.[14]

2.1.1 Definición de competencias entre Superintendencia de Transporte, la Superintendencia de Sociedades y la Superintendencia de Economía Solidaria

Respecto de los sujetos vigilados antes descritos, la Superintendencia de Transporte ejerce una supervisión integral como regla general. Veamos:

- El Consejo de Estado resolvió en el año 2001 un conflicto de competencias sobre la entidad competente para supervisar a la empresa Metro de Medellín. Después del análisis de las competencias de la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Sociedades, concluyó que la primera era la competente para ejercer la supervisión de la empresa:[15]

  "(…) Después de una interpretación sistemática y armónica de las normas citadas en los párrafos que anteceden, se advierte en este caso que la Superintendencia de Puertos y Transporte, que tiene atribuciones de inspección, vigilancia y control sobre las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte, tiene tales atribuciones en relación con la empresa (…), ***de manera general e integral, es decir, tanto en el ámbito objetivo que se relaciona con la prestación del servicio público, como en el subjetivo, relacionado con aspectos societarios o exclusivamente relacionados con la persona encargada de prestar el servicio.***

  La Superintendencia de Puertos y Transporte ejerce las indicadas funciones en virtud de delegación expresa contenida en los decretos 101 y 1016 de 2000, como se establece en los artículos y numerales señalados en esta providencia.

  No podrían, en manera alguna, en el caso que se estudia, por el panorama constitucional y legal examinado, fraccionarse o dividirse las atribuciones de que tratan los artículos 82, 83, 84 y 85 de la ley 222 de 1995 delegadas expresamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte

---

[13] En virtud de las funciones atribuidas al señor Presidente de la República en el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política. Esto es relevante, porque no todas las superintendencias son delegatarias del Presidente ni, por lo tanto, ejercen funciones de origen constitucional.

[14] Cabe aclarar que los "sujetos vigilados" corresponden a una categoría distinta de los "sujetos pasivos" del régimen de transporte, puesto que la segunda categoría es mucha más amplia. Los sujetos pasivos del régimen son aquellas personas que, en virtud de su actividad, pueden incidir en la correcta prestación del servicio público de transporte, y que por lo tanto también son destinatarios de las normas de transporte. Entre estos se encuentran previstas expresamente los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales, las personas que conduzcan vehículos, las personas que utilicen la infraestructura de transporte, las personas que violen o faciliten la violación de las normas, las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte y las empresas de servicio público. Además, debemos recordar que la Superintendencia es la autoridad de protección del consumidor del sector transporte. Todo esto hace que la categoría de "sujetos pasivos" sea mucho más amplia que la de "sujetos vigilados". De hecho, la segunda (vigilados) sería un subconjunto de la primera (sujetos pasivos).
En efecto, se previó 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: 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales. 2. Las personas que conduzcan vehículos. 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte. 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas. 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte 6. Las empresas de servicio público".
Todo lo anterior ha sido reconocido por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca quien en providencia del pasado 12 de febrero, manifestó que "la Superintendencia de Transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, es una autoridad que tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto, pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de dicha entidad. En este orden de ideas, en este caso, el Despacho considera que la competencia para imponer sanciones por violación a la normatividad del transporte de acuerdo con las disposiciones señaladas en los párrafos anteriores está radicada en la Superintendencia de Puertos y Transporte".

[15] Cfr. H. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sala Plena. Sentencia del 25 de septiembre de 2001. Radicado C-746.

en relación con las empresas o personas naturales que presten el servicio público de transporte, para entenderlas radicadas casi totalmente en esta última superintendencia o parcialmente en la de sociedades en relación con uno o unos pocos aspectos de la vigilancia y el control de las personas naturales o sociedades que prestan el servicio público de transporte. *Ni la Constitución, ni las normas que se invocan en estas consideraciones como aplicables al caso concreto de la sociedad de cuyos* ***estudios actuariales*** *se trata, permiten la posibilidad de fraccionar o dividir aquellas atribuciones ni otra cualquiera posibilidad que implique duplicidad o decisiones encontradas, contrapuestas o contradictorias en el desempeño de las labores que cumplen las superintendencias en relación con aquellas personas que vigilan."* (negrilla fuera de texto)

- Esa misma línea se mantuvo posteriormente en la jurisprudencia del Consejo de Estado.[16] Particularmente, en el caso de las cooperativas el Consejo de Estado se pronunció respecto de las competencias de la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Economía Solidaria, así:[17]

> *"(…) Ante la decisión de la Superintendencia de Puertos y Transportes en el sentido de que ella no debe desplegar las funciones de inspección, vigilancia y control de cooperativas, se considera que no le asiste razón toda vez que* ***el artículo 42 del decreto 101 no excluye de su control a las cooperativas dedicadas al transporte****; por el contrario, las incluye cuando dice '… Sujetos de la inspección, vigilancia y control … las siguientes personas naturales o jurídicas: 1. Las sociedades con o sin ánimo de lucro … que presten el servicio público de transporte."* (negrilla fuera de texto)

- En la doctrina también se ha precisado que la competencia de la Superintendencia de Transporte es integral y, por lo tanto, no aplica la regla de residualidad para la Superintendencia de Sociedades:

> *"(…) a partir de la sentencia proferida por el Consejo de Estado, el 25 de septiembre de 2001, las sociedades que, de acuerdo con el decreto 101 de 2000 estén vigiladas por esa superintendencia, deben cumplir las obligaciones de fiscalización ante ese despacho, sin injerencia alguna de la Superintendencia de Sociedades.* ***En palabras el Consejo de Estado, las atribuciones que cumple la Superintendencia de Puertos y Transporte le han sido conferidas 'de manera integral,*** *es decir, tanto en el ámbito objetivo que se relaciona con la prestación del servicio público, como en el subjetivo, relacionado con aspectos societarios o exclusivamente relacionados con la persona encargada de cumplir el servicio'. (…)* ***la voluntad del legislador es la de evitar fraccionamientos o duplicidad en el ejercicio de esas atribuciones por las diferentes superintendencias, así como impedir que entre estas se presenten casos de vigilancia concurrente*** *sobre determinadas situaciones fácticas o jurídicas que presenten las sociedades sometidas a los controles estatales'. (…)* ***Por ello cualquier atribución de fiscalización asignada a la Superintendencia de Sociedades se entenderá radicada también en cabeza de la referida***

---

[16] Cfr. H. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera Sentencia del 4 de febrero de 2010. También ver: H. Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Providencia del 11 de julio de 2017. Radicado 2017-00041. También ver: H. Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Providencia del 26 de septiembre de 2017. Radicado 2017-00023.

[17] Cfr. H. Consejo de Estado. Sala Plena de loa Contencioso Administrativo. 5 de mayo de 2002. Consejero Ponente Tarsicio Cáceres Toro. Rad. 11001-03-15-000-2001-0213-01(C)

Superintendencia de Puertos, aunque no se encuentre prevista de modo expreso en el decreto 101 de 2000".[18-19-20] (negrilla fuera de texto)

- Vale la pena rescatar que cuando se trata de sociedades de objeto social múltiple, la anterior regla puede variar. El Consejo de Estado en pronunciamiento del 6 de septiembre de 2017[21], definió un conflicto de competencias entre la Superintendencia de Sociedades y esta Superintendencia de Transporte, señalando lo siguiente:

"(…) [l]a regla de vigilancia integral por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte adoptada en otras oportunidades por esta Corporación, ***no puede aplicarse de manera exegética o automática en el caso de sociedades que realicen múltiples actividades económicas, pues habrá casos en que la vigilancia subjetiva le corresponderá a la Superintendencia de Sociedades.*** *(…) La función de vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte se encuentra ligada al tránsito, el transporte y su infraestructura, siendo lo razonable que esa función recaiga sobre personas jurídicas dedicadas a esa clase de actividades. (…) Por lo tanto, hay fundamentos tanto normativos como lógicos para que la Superintendencia de Puertos y Transporte realice una vigilancia integral sobre las sociedades que tengan como objeto social único o se dediquen de manera principal a la actividad de servicio público de transporte o a la operación portuaria. Ahora bien, es importante anotar, que, aunque el artículo 12 de la Ley 1242 de 2008 permite que la*

---

[18] *"En estos casos no operará el régimen de competencia residual, de modo que* ***la autorización gubernamental deberá serle solicitada a esa dependencia (Superintendencia de Transporte).*** *Como se explicó anteriormente, a partir de la sentencia proferida por el Consejo de Estado, el 25 de septiembre de 2001, las sociedades que, de acuerdo con el decreto 101 de 2000 estén vigiladas por esa superintendencia,* ***deben cumplir las obligaciones de fiscalización ante ese despacho, sin injerencia alguna de la Superintendencia de Sociedades. En palabras el Consejo de Estado, las atribuciones que cumple la Superintendencia de Puertos y Transporte le han sido conferidas 'de manera integral, es decir, tanto en el ámbito objetivo que se relaciona con la prestación del servicio público, como en el subjetivo, relacionado con aspectos societarios o exclusivamente relacionados con la persona encargada de cumplir el servicio'.*** *Esta misma tesis ha sido, naturalmente, acogida por la Superintendencia de Sociedades, como puede apreciarse en el oficio 320-012501 de abril 2 de 2002."* (negrilla fuera de texto) Cfr. REYES VILLAMIZAR, Francisco. "Derecho Societario". Tomo II. Editorial Temis. Bogotá D.C., 2004. Pp. 19, 42 y 126.

[19] *"En el referido pronunciamiento [la sentencia proferida por la sala de lo contencioso administrativo del Consejo de Estado el 25 de septiembre de 2001], relativo a una sociedad cuyo objeto social consistía en el transporte aéreo, el alto tribunal señaló que, por cuanto la vigilancia ejercida sobre los prestadores de ese servicio, estaba radicada en cabeza de la* ***Superintendencia de Puertos y Transporte, esta entidad debía ejecutar con exclusividad todas las facultades de fiscalización gubernamental sobre el mencionado sujeto.*** *En palabras del Consejo de Estado, 'al examinar los artículos 83, 84 y 85 de la citada ley 222 de diciembre 20 de 1995, la sala encuentra que tales disposiciones están relacionadas con las funciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Sociedades. Sin embargo, tiene esta Superintendencia tales funciones en tanto los entes objeto de vigilancia no estén sometidos a la vigilancia y control de otras superintendencias por asignación expresa de aquellas funciones, o no se encuentren sujetos a la vigilancia de la Superintendencia Bancaria o de Valores'. Y más adelante expresa que, 'precisamente la norma del artículo 228 de la ley 222, así como las que más adelante se señalan y se transcriben, relacionadas con las atribuciones de la Supersociedades y la Supertransporte, son las que permiten afirmar que* ***la voluntad del legislador es la de evitar fraccionamientos o duplicidad en el ejercicio de esas atribuciones por las diferentes superintendencias, así como impedir que entre estas se presenten casos de vigilancia concurrente sobre determinadas situaciones fácticas o jurídicas que presenten las sociedades sometidas a los controles estatales'.*** *Así las cosas, en los términos de este pronunciamiento jurisprudencial, si una sociedad está sometida a la vigilancia permanente de la Superintendencia de Puertos, deberá entenderse que todas las facultades de ese grado de fiscalización las ejercerá esa entidad.* ***Por ello cualquier atribución de fiscalización asignada a la Superintendencia de Sociedades se entenderá radicada también en cabeza de la referida Superintendencia de Puertos,*** *aunque no se encuentre prevista de modo expreso en el decreto 101 de 2000. Así, por ejemplo, si una sociedad que está vigilada por esta última entidad, se propone emitir acciones con dividendo preferencial y sin derecho a voto, deberá someter el reglamento respectivo a la consideración de la Superintendencia de Puertos y Transporte, pues, aunque la norma que regula las facultades de fiscalización atribuidas a ella no contemple esta facultad, la falta de fiscalización concurrente implicará que ella deba conocer de este procedimiento."* (negrilla fuera de texto) Cfr. REYES VILLAMIZAR, Francisco. "Derecho Societario". Tomo I. Cuarta edición. Editorial Temis. Bogotá D.C., 2020. Pp. 786 y ss.

[20] Lo propio será aplicable respecto de las cooperativas y empresas del sector solidario que sean supervisadas por la Superintendencia de Transporte, en el entendido que se previó expresamente en el artículo 158 de la ley 79 de 1988 una remisión expresa al régimen normativo aplicable a las sociedades mercantiles. Cfr. Superintendencia de la Economía Solidaria. Concepto No. 1347 del 14 de marzo de 2000 Concepto 21586 del 23 de agosto de 2000. Concepto No. 20134700005122 del 17 de enero de 2013.

[21] Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, sentencia del 6 de septiembre de 2017, numero único 11001-03-06-000-2017-00023-00, Consejero Ponente: Oscar Darío Amaya Navas

Superintendencia de Transporte realice una vigilancia tanto objetiva como subjetiva sobre las sociedades sujetas a su control, no es menos cierto que esta premisa tiene sentido en la medida en que dichas sociedades estén dedicadas de manera exclusiva o principal a actividades relacionadas con el tránsito, el transporte y su infraestructura. ***De esta suerte, cuando la empresa objeto de vigilancia no ejerce de manera exclusiva o principal estas actividades, el principio de integralidad no podría aplicarse****, pues en estos casos los aspectos societarios impactarían, no sólo las actividades en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, sino también las que la persona jurídica desarrolla de manera principal como parte de su objeto social, no sujetas al control de la Superintendencia de Puertos y Transporte."* (negrilla fuera de texto)

- Recogiendo la jurisprudencia vigente, la Superintendencia de Sociedades y la Superintendencia de Transporte suscribieron la Circular Externa Conjunta 02 del 6 de mayo de 2019. Al respecto, se tomó esa misma línea indicando lo siguiente:

"(…) Tratándose de sociedades de objeto múltiple, que incluyan actividades para facilitar los servicios de transporte pero que éstas no representen su actividad principal, la vigilancia objetiva y el cobro de contribución especial por este concepto corresponderá a la Superintendencia de Transporte, mientras que la vigilancia subjetiva y el cobro de la contribución por este concepto corresponderá a la Superintendencia de Sociedades."

- En el pronunciamiento más reciente del H. Consejo de Estado relacionado con un conflicto negativo de competencias entre la Superintendencia de Sociedades y la Superintendencia de Transporte, se precisó lo siguiente:[22]

"(…) ***el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000 estableció los sujetos sobre los cuales la Superintendencia de Transporte debe ejercer las funciones de inspección, vigilancia y control.***

(…) 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.

(…) la Superintendencia de Sociedades es competente para supervisar a las sociedades comerciales. Con todo, ***las demás superintendencias reemplazan a la Superintendencia de Sociedades en el ejercicio de dicha función, cuando la ley les haya asignado dicha competencia de manera expresa. En caso contrario, la Superintendencia de Sociedades mantiene su competencia.***

En otras palabras, la Superintendencia de Sociedades ejerce un control de vigilancia subjetivo por cuanto se ejerce sobre el sujeto, es decir, la persona jurídica. Sin embargo, su competencia es residual en la medida en que opera bajo la condición de que las facultades asignadas a ella, no hayan sido expresamente otorgadas a otra Superintendencia." (negrilla fuera de texto)

2.1.2 Diferencia entre "sujetos vigilados" y "sujetos pasivos" de las investigaciones

En el marco de lo anterior, debe destacarse que en la ley hay una distinción entre los "sujetos vigilados" y los "sujetos pasivos". Veamos:

- Los sujetos vigilados, como se mencionó antes, son las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte en los diferentes modos y modalidades; las entidades del Sistema Nacional de Transporte, excepto el Ministerio de Transporte; los concesionarios y administradores de infraestructura; las sociedades

[22] Cfr. H. Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Veinte (20) de abril de dos mil veintiuno (2021). CP: Édgar González López. Rad. 250002341000 2017 01935 00

portuarias y los organismos de tránsito y de apoyo al tránsito, así como las demás que determinen las normas legales.

- Por otra parte, los sujetos pasivos del régimen son aquellas personas que, en virtud de su actividad, pueden incidir en la correcta prestación del servicio público de transporte, y que por lo tanto también son destinatarios de las normas de transporte.

  Entre estos se encuentran previstas expresamente en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales, las personas que conduzcan vehículos, las personas que utilicen la infraestructura de transporte, las personas que violen o faciliten la violación de las normas, las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte y las empresas de servicio público.

  Otro ejemplo de lo anterior está en la Ley 1005 de 2006, que prevé sujetos pasivos de las investigaciones de la Superintendencia, sin que sean todos sus vigilados.[23]

  Además, debe resaltarse que la Superintendencia es la autoridad de protección del consumidor del sector transporte. A este respecto, el pasado 11 de mayo de 2020 el H. Consejo de Estado se pronunció sobre un conflicto de competencias planteado entre la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio, y concluyó que "*[e]s importante destacar que el otorgamiento de funciones a la ST en materia de protección de los usuarios de transporte fue uno de los grandes cambios que trajo consigo el Decreto 2409 de 2018 (…) la ST es competente para inspeccionar, vigilar y controlar la protección de los usuarios del sector transporte.*"[24] Asimismo, el legislador concedió funciones a la Superintendencia de Transporte para la protección del consumidor en transporte aéreo.[25]

Todo esto hace que la categoría de "sujetos pasivos" sea mucho más amplia que la de "sujetos vigilados". De hecho, la segunda (vigilados) sería un subconjunto de la primera (sujetos pasivos).

Al respecto, en providencia del pasado 12 de febrero de 2021 el Tribunal Administrativo manifestó lo siguiente:

> *"(…) la Superintendencia de Transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, es una autoridad que tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto,* ***pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de dicha entidad.*** *En este orden de ideas, en este caso, el Despacho considera que la competencia para imponer sanciones por violación a la normatividad del transporte de acuerdo con las disposiciones señaladas en los párrafos anteriores está radicada en la Superintendencia de Puertos y Transporte".*[26] (negrilla fuera de texto)

En ese mismo sentido, en pronunciamiento del pasado 20 de abril de 2021 el Honorable Consejo de Estado se pronunció sobre la diferencia entre los "sujetos vigilados" de la SuperTransporte y los "sujetos pasivos", así:

---

[23] "Artículo 12. Sanciones. Quienes estando obligados a inscribirse o a reportar la información necesaria para mantener actualizado el Registro Único de Tránsito, RUNT, de que trata el artículo 8° de la Ley 769 de 2002, no cumplan con esta obligación dentro del término y condiciones establecidas en la ley o el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte, serán sancionados con multa de treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes."

[24] Cfr. H. Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Referencia: Conflicto positivo de competencias Administrativas entre la Superintendencia de Industria y Comercio y la Superintendencia de Transporte. Once (11) de mayo de dos mil veinte (2020) Rad: 11001030600020200005 00. Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas

[25] Cfr. Ley 1955 de 2019 artículo 109

[26] Cfr. Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección Primera. Sub Sección B. Doce (12) de febrero de dos mil veintiuno (2021) Rad. 250002341000 2017 01935 00. Magistrado Ponente: Moisés Rodrigo Mazabel Pinzón.

"La función de supervisión de las superintendencias tiene como propósito asegurar el cumplimiento de las normas que regulan la actividad sobre la que se ejerce la supervisión, proteger el sector económico o social que controla, y promover su desarrollo y estabilidad. Asimismo, las superintendencias tienen una función preventiva. Su actividad debe adelantarse teniendo en cuenta, no la realidad formal, sino material de las sociedades sobre las cuales ejerce la actividad de supervisión. (…) ***el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000 estableció los sujetos sobre los cuales la Superintendencia de Transporte debe ejercer las funciones de inspección, vigilancia y control.***

(…)

Es así como, ***para garantizar la aplicabilidad de tal normativa, se ha establecido un régimen legal de sanciones imponibles por las autoridades competentes, ante las infracciones a la misma. (…) 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.*

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.

Lo mismo ocurre en otros sectores, por ejemplo, en el sector financiero el concepto de entidad vigilada de la Superintendencia Financiera de Colombia está determinado por la habilitación legal que confiera dicha autoridad, luego de verificar el cumplimiento de los requisitos que la ley dispone para las entidades que pretenden desarrollar actividades financieras. Dentro de estos requisitos, está la función de verificar su capacidad técnica, administrativa, operativa y financiera, entre otros. En ese orden, si una empresa prestara el servicio de intermediación financiera sin atender los requisitos de ley, esto es, sin haber obtenido de manera previa la habilitación legal de la Superintendencia Financiera de Colombia, pues será sujeto de las facultades administrativas de la misma. Sin embargo, la prestación ilegal de la actividad financiera, de manera alguna, convertiría a la referida empresa en un sujeto sometido a la inspección y vigilancia de esa Superintendencia.

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."[27] (negrilla fuera de texto)

2.2 Competencia en función del objeto

[27] Cfr. H. Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Veinte (20) de abril de dos mil veintiuno (2021). CP: Édgar González López. Rad. 250002341000 2017 01935 00

El objeto de la SuperTransporte consiste en ejercer 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, cuya delegación se concretó en lo siguiente:[28-29]

(i) Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte;

(ii) Vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte;

(iii) Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte;

(iv) Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte;

(v) Las demás funciones previstas en la ley.[30]

2.3 Competencia en función del territorio

Como regla general, la Superintendencia de Transporte tiene competencia en todo el territorio nacional. Excepcionalmente, en algunos modos se ha dividido la competencia para ejercer la función de inspección vigilancia y control en función del territorio.

A modo de ejemplo, en el caso de transporte terrestre, la vigilancia objetiva sobre las empresas de radio de acción local se ejerce por la autoridad municipal o distrital o metropolitana, mientras que las empresas con radio de acción nacional tienen una vigilancia objetiva ejercida por la Superintendencia de Transporte.[31]

2.4 Competencia funcional

En relación con la competencia funcional, para el caso de investigaciones de naturaleza sancionatoria se destaca que se previó que *"[l]as investigaciones que hayan iniciado en vigencia del decreto 1016 de 2000, los artículos 41,43, y 44 del decreto 101 de 2002, los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del decreto 2741 de 2001 y los artículos 10 y 11 del decreto 1479 de 2014, así como lo recursos de reposición y apelación interpuestos o por interponer como consecuencia de las citadas investigaciones continuarán rigiéndose y culminarán de conformidad con el procedimiento con el cual se iniciaron".*[32]

Esa disposición marca la competencia funcional para determinar quién conoce la primera y la segunda instancia de una investigación, dependiendo del momento en el que se abrió formalmente la investigación administrativa correspondiente.

---

[28] Al amparo de lo previsto en los artículos 189 numeral 22 y 365 de la Constitución Política de Colombia: "Articulo 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."
"*Articulo 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.*"

[29] Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4.

[30] Particularmente las previstas en las leyes 1 de 1991, 105 de 1993, 336 de 1996, 769 de 2002, 1005 de 2006, 1242 de 2008, 1702 de 2013, 1843 de 2017, 1955 de 2019, 2050 de 2020 y demás que las deroguen, modifiquen o adicionen.

[31] Cfr. Decreto 1079 de 2015

[32] Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 27.

Para el resto de competencias internas, se previeron en el Decreto 2409 de 2018 las que corresponden a cada dependencia, particularmente la distribución de competencias entre las Direcciones y la respectiva Delegatura.

2.5 Competencia temporal

Las funciones que ejerce la Superintendencia están delimitadas por distintas normas que fijan la competencia temporal.

- De un lado, respecto de las actuaciones sancionatoria que se rigen por la ley 1437 de 2011, el término para decidir se encuentra previsto en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011[33].

- De otro lado, respecto de las actuaciones que se rigen bajo la ley 222 de 1995 el término para las acciones administrativas de la Superintendencia es el previsto en el artículo 235 de dicha ley.[34]

Los anteriores cinco factores determinan cuándo la Superintendencia de Transporte puede actuar en un caso concreto.

2.6 Funciones que no desarrolla la SuperTransporte

Desde el año 2000, las funciones de la SuperTransporte se limitaron expresamente a la inspección, vigilancia y control. Se excluyó, entonces, otro tipo de funciones como las siguientes:

- La Superintendencia de Transporte no tiene no tiene funciones de regulación. Desde el año 2000 se previó en el decreto 101 de 2000 que *"las funciones que realiza la actual Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones portuarias, salvo aquellas de inspección, control y vigilancia, **se trasladarán** al Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos, acorde con lo contemplado en el presente decreto"*. En el año 2001, mediante decreto 2741 de 2001 se modificó esta previsión, eliminando el traslado a la DIMAR, dejándolo en cabeza del Ministerio de Transporte y en el futuro a la CRIT.[35]

  Lo anterior es consistente con la separación de funciones entre la autoridad que regula y la autoridad que supervisa.[36]

---

[33] *"ARTÍCULO 52. CADUCIDAD DE LA FACULTAD SANCIONATORIA. Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.*
Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.
La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria."

Considerando, adicionalmente, la suspensión de términos declarada en el marco de la emergencia sanitaria, al amparo del Decreto legislativo 491 de 2020.

[34] *"ARTICULO 235. TERMINO DE PRESCRIPCION. Las acciones penales, civiles y administrativas derivadas del incumplimiento de las obligaciones o de la violación a lo previsto en el Libro Segundo del Código de Comercio y en esta ley, prescribirán en cinco años, salvo que en ésta se haya señalado expresamente otra cosa."*

[35] De conformidad con lo previsto en el Decreto-ley 947 de 2014 artículo transitorio 2, respecto de la transición de funciones de regulación entre el Ministerio de Transporte y la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte - CRIT. Lo anterior, además de otras disposiciones que atribuyen competencias al Ministerio de Transporte y a otras entidades como la Unidad Especial Administrativa de Aeronáutica Civil.

[36] Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-406 de 2004. También ver: "VI. Separación de las Funciones de Regulación y Control. Salvo en lo referente a las funciones de instrucción contable, declaración de prácticas inseguras e instrucción sobre el cumplimiento de normas, propias de las superintendencias, **se mantendrá el sistema colombiano de separar las funciones regulatorias y**

- La Superintendencia de Transporte tampoco tiene funciones de gestión o administración del servicio de transporte o la infraestructura.[37]

  Como se precisó arriba, desde el año 2000 dejó de tener funciones que no correspondan a las propias de inspección, vigilancia y control, las cuales fueron trasladadas al Ministerio de Transporte y posteriormente a otras autoridades.[38]

- La Superintendencia de Transporte tampoco cuenta con funciones jurisdiccionales que le permitan pronunciarse sobre casos específicos para ordenar devoluciones de dineros, indemnización de perjuicios, o condenas semejantes.

  La Superintendencia de Transporte cuenta, en todo caso, con un Centro de Arbitraje, Conciliación y Amigable Composición del Sector Transporte y su Infraestructura. Los interesados pueden acudir a éste, cuando tengan alguna diferencia o conflicto causado entre los interesados, como propietarios de vehículos y empresas o aseguradoras, y consideran que existe vulneración de algunos de los bienes jurídicos tutelados, con el fin de encontrar una solución de forma gratuita, ágil y en términos de eficacia, economía, imparcialidad, ahorro de tiempo y costos económicos de un proceso judicial. Sin embargo, no es una obligación por parte de los usuarios del transporte e infraestructura agotar este trámite ante este Centro de Arbitraje, Conciliación y Amigable Composición en caso de que deseen acudir ante un juez y presentar la demanda correspondiente.

3. Competencia para adoptar medidas respecto de OMEGA LTDA

La Superintendencia de Transporte es competente para adoptar medidas, tales como el sometimiento a control, respecto de la Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.- OMEGA LTDA

Nótese que en los artículos 9 y 10 de la Ley 336 de 1996 se previó lo siguiente en relación con el servicio público de transporte y los sujetos que estarían legitimados para prestar el mismo:

> *"Artículo 9. El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.*
>
> *La prestación del servicio público de Transporte Internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los Tratados, Convenios, Acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.*
>
> *Artículo 10.* ***Para los efectos de la presente Ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente*** *con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente."* (negrilla fuera de texto)

En atención a lo expuesto y teniendo en cuenta que Omega Ltda. presta servicio público de transporte de conformidad con lo expuesto en detalle en el acápite de Antecedentes, esta Superintendencia tiene

---

las de control, estableciendo los vasos comunicantes pertinentes." Cfr. Marco conceptual para reformar y consolidar el esquema institucional de regulación y control de la actividad empresarial. Departamento Nacional de Planeación

[37] En efecto, refiriéndose a las funciones de la entonces Superintendencia General de Puertos, en Concepto 85 del 2012 de la Procuraduría, emitido ante el Consejo de Estado, el ente de control señalaba que en la ley *"se otorgan al Superintendente funciones que no corresponden, en principio, a los objetivos misionales de las superintendencias, las cuales tienen como función principal la vigilancia del servicio público que se les encomienda y no la gestión administrativa del mismo"*.

[38] Por ejemplo, mediante decreto 1800 de 2003 al Instituto Nacional de Concesiones INCO y posteriormente decreto 4165 de 2011 a la Agencia Nacional de Infraestructura.

competencia para ejercer sus facultades de supervisión sobre Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.- OMEGA LTDA.

4. Supuestos para el Sometimiento a Control

4.1 Debe determinarse la existencia de una situación crítica

Se previó en el artículo 85 de la Ley 222 de 1995 lo siguiente:

> "*ARTICULO 85. CONTROL. El control consiste en la atribución de la Superintendencia de [Transporte] para* ***ordenar los correctivos necesarios para subsanar una situación crítica de orden jurídico, contable, económico o administrativo*** *de cualquier sociedad comercial no vigilada por otra superintendencia, cuando así lo determine el Superintendente de Sociedades mediante acto administrativo de carácter particular.*
>
> *En ejercicio del control, la Superintendencia de Sociedades tendrá, además de las facultades indicadas en los artículos anteriores, las siguientes (…)*"[39]. (Negrilla y subraya fuera del texto)

El artículo transcrito faculta a la Superintendencia de Transporte para ordenar los correctivos necesarios cuando encuentre **(i)** una situación crítica de orden jurídico, o **(ii)** una situación crítica de orden contable, o **(iii)** una situación crítica de orden económico, o **(iv)** una situación crítica de orden administrativo.

Esas situaciones críticas que se entienden así:

i) La situación crítica de orden jurídico es la concurrencia de hechos que guardan estrecha relación con el cumplimiento de las normas imperativas aplicables al desarrollo de la compañía, tales como las de resorte societario y operativas, que en caso de entrar en conflicto, ya sea por la imposibilidad de cumplirlas, por su desconocimiento o por cualquier circunstancia externa o interna, inciden en la interrupción, suspensión o amenaza en la permanente, eficiente y segura prestación del servicio público de transporte y que afecta gravemente su proceso jurídico en general.[40]

ii) La situación crítica de orden contable debe entenderse como la concurrencia de hechos que guardan estrecha relación con la situación contable de la compañía, sus registros, soportes, libros contables, comprobantes, entre otros; que en caso de entrar en conflicto, ya sea porque no existen, se han llevado de indebida forma o se han utilizado para aparentar una situación contable que no corresponde a la realidad, implicaría la interrupción, suspensión o amenaza en la permanente, eficiente y segura prestación del servicio público de transporte y cuya gravedad tenga la capacidad de amenazar la integridad de la entidad económica.[41]

iii) La situación crítica de orden económico implica la concurrencia de hechos o circunstancias que afectan la estabilidad financiera de la compañía. Estos supuestos deben ser analizados a través del uso y aplicación de diferentes indicadores que estudian y desarrollan distintas ópticas y aspectos de resorte financiero, con el propósito de determinar si la compañía soporta una situación crítica. Entre los múltiples indicadores, se destacan aquellos que permiten identificar si una empresa se encuentra en causal de

---

[39] Artículo 85 de la Ley 222 de 1995.

[40] Superintendencia de Sociedades, Oficio 220 – 036756 del 24 de abril de 2019: "La situación crítica de orden jurídico se establece cuando quiera que, a juicio de la Superintendencia, se advierta en un contexto determinado de circunstancias de tiempo, modo y lugar, evidencias constitutivas de conductas, omisiones o anormalidades procedentes de la sociedad o de terceros, que afecten gravemente su proceso jurídico en general".

[41] Superintendencia de Sociedades, Oficio 220 – 036756 del 24 de abril de 2019: "La situación crítica de orden contable se establece cuando quiera que, a juicio de la Superintendencia, se advierta en un contexto determinado de circunstancias de tiempo, modo y lugar, evidencias constitutivas de conductas, omisiones o anormalidades procedentes de la sociedad o de terceros, que afecten su proceso de información en general y en especial su proceso de información financiera y contable, circunstancias cuya gravedad tenga la capacidad de amenazar la integridad de la entidad económica. Son ejemplos de tales anormalidades, la inexistencia de información financiera y contable de manera continua y reiterada, el desorden traumático en el proceso informativo, la discordancia sustancial en el manejo de las cuentas, la existencia de doble contabilidad, la falta gravísima de soportes, la infracción sistemática y reiterada al Marco Técnico Normativo y Contable y la ausencia absoluta de controles en el proceso".

disolución, endeudamiento, respaldo patrimonial, cesación de pagos, viabilidad financiera, permanencia en el mercado, entre otros.[42]

iv) La situación crítica de orden administrativo se traduce en la concurrencia de hechos que guardan estrecha relación con la planeación, organización, dirección y control de una compañía, sus recursos humanos, materiales, financieros y de información; los cuales, en caso de entrar en conflicto, ocasionarían una interrupción, suspensión o amenaza en la permanente, eficiente y segura prestación del servicio público de transporte y cuya gravedad tenga la capacidad de amenazar la integridad de la entidad económica.[43]

Al respecto, la Corte Constitucional ha sostenido que la medida de sometimiento a control tiene una finalidad preventiva que busca evitar daños a terceros, a la misma sociedad, y a sus socios; por ello, figura como un correctivo para subsanar situaciones de crisis administrativa, financiera, contable o jurídica en búsqueda de una protección social.[44]

Por su parte, el Consejo de Estado precisó:

> "(…) *Como puede apreciarse, han sido varias las situaciones denunciadas ante la Superintendencia que hoy son motivo de investigación y que han propiciado el sometimiento al control por parte de esta entidad, respecto de la sociedad demandante. Como bien lo señala la norma contenida en el artículo 85 de la Ley 222 de 1995, la medida de control supone el ordenamiento de correctivos para subsanar la situación de crisis administrativa y jurídica, no necesariamente económica y financiera, que puede surgir al interior de una sociedad comercial y que se justifica plenamente en aras de proteger no solamente los intereses de los accionistas, sino también los de terceros. Esta decisión de sometimiento se encuentra ajustada a derecho, como medida preventiva y temporal que puede ser modificada una vez se hayan superado los motivos que la propiciaron, tal como quedó consignado en los actos demandados. Y, como bien lo anota el Ministerio Público en su concepto, no se trata de una sanción sino de una medida preventiva que se debe aplicar para contrarrestar futuros daños a terceros, a la misma sociedad y a sus socios*."[45]

Lo anterior permite constatar que el sometimiento a control no es un proceso administrativo sancionatorio, sino que su naturaleza es de carácter preventivo y correctivo.

4.2 Debe determinarse la imposición de la medida idónea y necesaria para la situación crítica

Una vez establecida la situación crítica y, por tanto, la procedencia del sometimiento a control, se le permite a esta Autoridad adoptar del abanico de medidas dispuestas en la ley (artículos 83, 84 y 85 de la ley 222 de 1995) las que, luego de un juicio de necesidad e idoneidad, considere adecuadas para atender la situación crítica.

Es importante destacar que la imposición de cualquier medida debe guardar conexidad con la situación crítica que está soportando la sociedad sometida a control, de modo que para su aplicación sea necesario justificar

---

[42] Superintendencia de Sociedades, Oficio 220 – 036756 del 24 de abril de 2019: "La situación crítica de orden económico se establece cuando quiera que, a juicio de la Superintendencia, se advierta en un contexto determinado de circunstancias de tiempo, modo y lugar, evidencias constitutivas de conductas, omisiones o anormalidades procedentes de la sociedad o de terceros, que afecten su equilibrio económico, su capacidad de pago, su flujo de caja, circunstancias cuya gravedad tenga la capacidad de amenazar la existencia de la compañía y los derechos de terceros. Son ejemplos de tales anormalidades, el incumplimiento significativo de obligaciones frente a terceros, la incapacidad de pago, la ocurrencia de hechos sobrevinientes o cíclicos que afecten gravemente los ingresos y la operación de la compañía".

[43] Superintendencia de Sociedades, Oficio 220 – 036756 del 24 de abril de 2019: "La situación crítica de orden administrativo se establece cuando quiera que, a juicio de la Superintendencia, se advierta en un contexto determinado de circunstancias de tiempo, modo y lugar, evidencias constitutivas de conductas, omisiones o anormalidades procedentes de la sociedad o de terceros, que afecten su proceso gerencial, la toma de decisiones, la comunicación entre los órganos de administración, circunstancias cuya gravedad tenga la capacidad de amenazar la integridad de la entidad económica."

[44] Corte Constitucional. Sentencia C – 085 del 27 de noviembre de 2013. Magistrado Ponente: Mauricio González Cuervo.

[45] Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia de 20 de agosto del 2004. Radicado número 11001-03-24-000-2003-00131-01. Consejera Ponente Olga Inés Navarrete Barrero.

su necesidad e idoneidad. En palabras de la Corte Constitucional, la noción de control permite concluir que la fiscalización gubernamental:

> *"(…) es paulatina y tiene en cuenta el estado de la sociedad fiscalizada, ya que dependiendo del grado de dificultad en que se halle se determina la intensidad del escrutinio y, de acuerdo con ello, del catálogo de facultades normativamente señaladas se escogen las que han de ser aplicadas, todo con miras a que se consolide un propósito de recuperación y conservación de la empresa como unidad de explotación económica y fuente generadora de empleo.*
>
> *(…) Entre mayor sea el nivel de gravedad que la Superintendencia de Sociedades [Transporte] en uso de sus atribuciones, pueda detectar, más contundentes resultan los mecanismos de acción con que la entidad cuenta para tratar de superar la situación que, cuando es crítica autoriza la asunción de las atribuciones propias del estadio de control, siendo todavía viable, dentro del esquema de gradualidad comentado, la implementación de medidas de diverso signo, dependiendo de las posibilidades de recuperación que el análisis concreto de la sociedad muestre."*[46]

5. De la situación crítica de orden económico, contable, jurídico y administrativo de la Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.- OMEGA LTDA-

5.1 Situación crítica de orden económico

La Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.- OMEGA LTDA- padece una situación crítica de orden económico, de conformidad con lo siguiente:

– *Indicador de liquidez*

Se analizó la tendencia del indicador de razón corriente, 2015 – 2020[47], el cual arrojó:

Tabla 2. Cuadro análisis comparativo indicador liquidez[48]

Año	Capital de Trabajo	Tendencia – razón corriente
2015	-1.788.325.032	0.8
2016	-3.455.710.102	0.6
2017	-1.890.773.208	0.8
2018	-3.301.542.114	0.7
2019	-3.642.549.642	0.7
2020	-1.335.357.222	0.8

Como se observa en el cuadro comparativo, en el periodo comprendido entre 2015 a 2020 Omega Ltda. ha presentado un comportamiento similar, con indicadores que oscilan entre 0.6 y 0.8 veces, que denotan una situación crítica en materia de liquidez y reflejan dificultades para cubrir las obligaciones de corto plazo ya que, no cuenta con la suficiente solidez financiera y sus indicadores se encuentran debajo del valor de 1[49].

Así mismo, se observa que durante estos años la cooperativa no contó con capital de trabajo suficiente para atender sus obligaciones corrientes, presentando las situaciones más críticas en los años 2019 y 2016 con ausencias de capital por $3.642.549.642 y $3.445.710.102, respectivamente[50].

Del mismo modo, la tendencia razón de solidez, 2015 – 2020[51] demostró que Omega Ltda. ha tenido indicadores entre $1.06 y $1.28, respecto de los cuales, se denota que le es posible cubrir la totalidad de las

---

[46] Corte Constitucional, Sentencia C – 233 del 15 de mayo de 1997. Magistrado Ponente: Fabio Morón Díaz.
[47] El indicador de razón corriente mide las veces que el activo corriente cubre al pasivo corriente:
[48] Elaboración propia a partir de Informe de Sometimiento a Control. p 29
[49] Gitman, Lawrence (2003). Principios de Administración financiera
[50] Ibídem
[51] El indicador de solidez mide la consistencia financiera de las empresas y el respaldo del total de las obligaciones en sus activos.

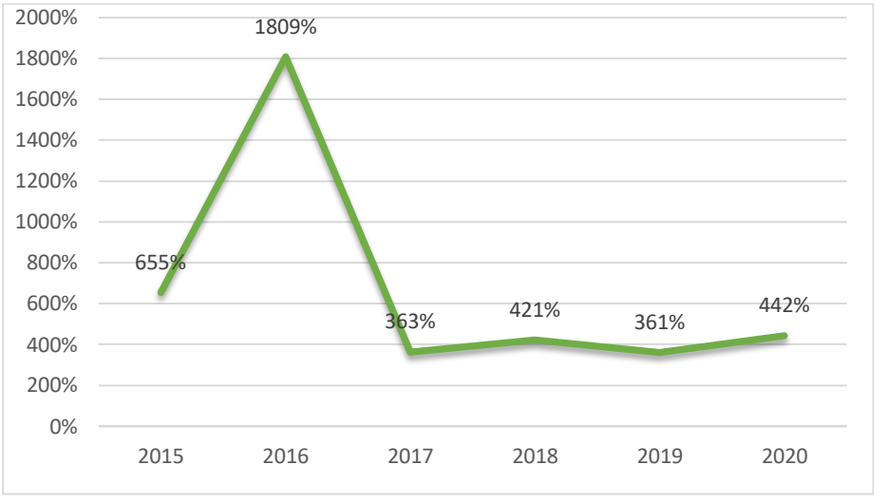
deudas con sus activos; sin embargo, no se considera una sociedad financieramente sólida debido a que el indicador se encuentra debajo del rango de $2.[52-53].

– *Indicadores de apalancamiento*

Respecto de este indicador, se analizó la tendencia de nivel de endeudamiento entre 2015 a 2020,[54] en la cual se observa que el resultado para 2020 corresponde al 81.6% y por ende, Omega Ltda. se encuentra en zona de riesgo al estar sobre el 80%.[55]

Asimismo, al medir el apalancamiento total, las obligaciones contraídas por la Cooperativa no cuentan con respaldo en su patrimonio al haber reflejado indicadores entre 1809% y 442% para el periodo comprendido entre 2015 a 2020, así:

Figura 3. Tendencia de apalancamiento total 2015-2020[56]



Visto este comportamiento, se evidencia que las deudas han sido hasta 18 veces mayores a su patrimonio, a su vez que, aunque Omega Ltda. presenta una tendencia de recuperación en 2019, para el cierre del 2020 se incrementa el riesgo en este indicador y se evidencia la falta de capacidad de endeudamiento.

De lo anterior, se puede concluir que las obligaciones contraídas no cuentan con respaldo en el patrimonio y en términos generales no presentan la capacidad para adquirir obligaciones con terceros[57].

– *Indicador de Solvencia*

En este aspecto, la tendencia para la rentabilidad operacional en el periodo comprendido entre 2015 a 2020 ha sido a la disminución de la renta entre 2017 y 2020, lo que implica que durante estos años la Cooperativa no ha aportado positivamente al crecimiento de la industria del transporte, y a su vez, que ha presentado dos

---

[52] Cfr. Mario Franco Morales. (2009). Análisis financiero de las empresas de servicio público de transporte en Colombia. De acuerdo con estudios realizados por el Ministerio de Transporte, las empresas dedicadas a la actividad trasportadora pueden considerarse solidas a partir de $2 en el indicador de solidez.

[53] Al respecto, téngase en cuenta que es necesario que el valor del indicador sea $2 para que por cada $1 de deuda la empresa cuente con $2 en el activo para respaldarla.

[54] Este indicador señala la proporción en la cual participan los acreedores sobre los activos de las empresas. Así mismo, sirve para identificar el riesgo asumido por dichos acreedores.

[55] Esta afirmación se traduce en que la Cooperativa cuenta con una alta dependencia de recursos de terceros debido a que este indicador señala la proporción en la cual participan los acreedores sobre los activos de las empresas que para el caso obedece al 81.6%.

[56] Cfr. folio 846 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p31

[57] Cfr. folio 847 del expediente. Informe de Sometimiento a Control.p 32

situaciones críticas: i) para el 2016, año en el cual obtuvo un indicador negativo de 10% y ii) en 2020 con un indicador de -54% [58].

Respecto a la rentabilidad neta, en el periodo 2015 a 2020 ha presentado fluctuaciones pasando de 8.1% en 2015 a un piso de -20.3% en 2016. Para el cierre del año 2020 se evidencia pérdida neta con un indicador de -16%. Igualmente, al analizar el crecimiento en ventas totales que ha mantenido la compañía se tiene los siguientes[59]:

Tabla 3. Cuadro análisis Variación Ventas de la Cooperativa[60]

AÑO	ING OPE	ING NO OPER	Total Ingresos	Variación
2015	9.784.782.025	1.100.076.653	10.884.858.678	
2016	7.817.095.445	490.070.279	8.307.165.724	-24%
2017	10.443.873.486	454.796.464	10.898.669.950	31%
2018	11.746.899.056	396.333.312	12.143.232.368	11%
2019	14.374.226.071	2.255.865.527	16.630.091.598	37%
2020	5.287.615.940	2.676.978.099	7.964.594.039	-52%

Visto esto, es claro que Omega Ltda. atravesó por una grave caída en sus ingresos para el 2016, año en el que generó una pérdida de $1.584 millones. Para el 2020 se vio en gran medida afectada por los efectos de los cierres económicos, lo que evidencia una pérdida neta para el cierre de año cerca de $890 millones.

- *Generación de Excedentes:*

En términos generales, se observa la generación de excedentes insuficientes que no le aportan valor a la actividad transportadora, los márgenes de renta de Omega Ltda. durante los últimos 6 años han fluctuado entre valores negativos y positivos con una tendencia negativa de los últimos tres años, no obstante, la renta final muestra una leve recuperación derivada de actividades distintas al transporte[61].

Respecto a lo anterior, el análisis de excedentes corresponde a la evaluación de seis (6) años incluyendo el año 2016 en el que la compañía presentó una pérdida de $1.548.849.610, respecto de la cual no se ha evidenciado recuperación pese a las utilidades generadas, además, de la pérdida evidenciada en el año 2020 que asciende a $890.099.570[62].

En conclusión, se evidencia que en Omega Ltda. existen (i) dificultades para cubrir las obligaciones de corto plazo, (ii) no se considera una sociedad financieramente sólida, (iii) tiene una alta dependencia de recursos de terceros, (iv) carece de capacidad de endeudamiento, (v) la renta operacional demuestra que no está aportando positivamente al crecimiento de la industria del transporte y (vi) está generando excedentes insuficientes.

5.2 Situación crítica de orden contable

Este Despacho encuentra que Omega Ltda. presenta una situación crítica de orden contable por cuanto se advirtieron las siguientes situaciones:

– *Comprobantes contables llevados de forma indebida*

Se pudo identificar que los comprobantes de contabilidad no cumplen los requisitos establecidos en el artículo 7º del Decreto 2270 de 2019 en su anexo No. 06, como quiera que no cuentan con firma de elaboración, ni

[58] Cfr. folio 847 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 33
[59] Cfr. folio 848 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 34
[60] Ibídem
[61] Cfr. folios XXX del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 35
[62] Ibídem

revisión, tampoco de aprobación, fueron preparados sin fundamento en los soporte y no reflejan el origen y la descripción de las operaciones.[63]

Por otra parte, no se aportaron los documentos que reflejaran el hecho económico de dicho comprobante contable, a fin de confirmar la razonabilidad de éste.

– *Ausencia de soportes contables*

De acuerdo a la revisión de los documentos y estados financieros aportados,[64] se observa que los movimientos contables relacionados con anticipos y préstamos a asociados no cuentan con documentos que sustenten las operaciones, ya que, no evidencian el hecho económico incumpliendo lo descrito en el artículo 124 del Decreto 2649 de 1993.

– *Imprecisión en las cifras reportadas en los estados financieros*

Revisadas las notas a estados financieros de la vigencia 2019 y 2018, se evidenció que no existe correspondencia en los saldos de las cuentas por cobrar del año 2018. Tal es el caso de la cuenta más representativa "Pagos por cuenta de asociados" la cual reflejó una diferencia de $ 473.234.598, entre un estado y otro, sin que exista una revelación al respecto (se disminuyó la cuenta por cobrar a los asociados sin explicación alguna). Así mismo, se evidenciaron diferencias en el resto de las partidas del rubro cuentas por cobrar[65].

En conclusión, se evidencia que desde el punto de vista contable, en Omega Ltda. (i) se identificaron registros y comprobantes contables llevados de indebida forma, (ii) no existe integridad de la información ya que la cooperativa no cuenta con los soportes de los comprobantes contables, (iii) la información financiera presenta variaciones y reclasificaciones y (iv) las reclasificaciones realizadas en estados financieros pasados no fueron reveladas en las respectivas notas, lo que impide conocer la situación contable real de la cooperativa.

5.3 Situación crítica de orden jurídico

Para el caso concreto, el Despacho observa que Omega Ltda. se encuentra en situación crítica de orden jurídico por las siguientes razones:

- *Respecto de las reuniones de Asamblea ordinarias y extraordinarias*

  - La Cooperativa no acredita asociados hábiles e inhábiles para asamblea ordinaria de 2015, 2016 y 2017[66], lo que denota el incumplimiento del artículo 27 de la Ley 79 de 1988 pues no se brinda certeza de la constitución de la totalidad del quorum por asociados hábiles.

    De otro lado, la Cooperativa no aportó las convocatorias para las asambleas de los años 2015, 2017 y 2018 y expresó en la visita de inspección practicada los días 18 y 19 de noviembre de 2020 que no fue posible encontrar soportes de estas para emitir certificación [67].

  - Se evidenció que las actas de asamblea ordinarias y extraordinarias no contaban con las firmas del presidente y secretario, desconociendo que el artículo 195 del Código de Comercio, el cual establece que "*(…) se anotarán por orden cronológico las actas de las reuniones de la asamblea o de la junta*

---

[63] Es de señalar, que todos los comprobantes aportados en la visita de inspección presentaron incumplimiento, en particular, en la no presentación de firma de elaboración, revisión y aprobación. Cfr. folio 845 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 28

[64] Cfr. folio 844 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p.27.

[65] Cfr. folios 845 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p. 28.

[66] Cfr. Actas Nos. 065 de 2015, 066 de 2016 y 067 de 2017.
Cfr. folios 850 a 851 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 39 – 41.

[67] Cfr. folio 480 del expediente. Acta de Visita de inspección. Numeral 1.11.

de socios. Estas serán firmadas por el presidente o quien haga sus veces y el secretario de la asamblea o de la junta de socios".

- De la comparación de la certificación expedida por el representante legal suplente y el revisor fiscal, aportadas en visitas del 9 de septiembre de 2019 y 18 y 19 de noviembre de 2020 y las actas de asamblea general de asociados[68] se halló disparidad en los llamados a lista, constitución del quorum y votaciones de asociados; teniendo en cuenta que (i) se encontraban diferencias entre el número de asociados inhábiles y hábiles certificados y el registro en actas, (ii) en el listado de asociados que constituyen quorum se encontraban asociados certificados como inhábiles.

  De la misma forma, se aprueba al señor Jairo Gil Linares[69] como parte de la Junta de vigilancia, que de acuerdo a lo certificado por el representante legal suplente y el revisor fiscal se encontraba como inhábil, contraviniendo los estatutos sociales y el artículo 39 de la Ley 79 de 1988 en los que se define como requisito ser asociado hábil[70].

- Se evidencian inconsistencias en la votación para la aprobación de los estados financieros del ejercicio 2018, ya que en el acta 70 de 2019 se consigna que estos fueron aprobados por 72 votos a favor y 0 en contra, sin embargo, según la certificación expedida por el representante legal suplente y el revisor fiscal del 16 de octubre de 2019 se encontraban hábiles 62 asociados, lo que quiere decir que votaron 10 asociados inhábiles, contraviniendo los dispuesto en el artículo 27 de la Ley 79 de 1988.

- *De las reuniones del Consejo de Administración*

  - Se encuentra que las actas no cuentan con las firmas correspondientes, ni se deja constancia de la forma y tiempo de convocatoria,[71] contraviniendo lo establecido en el artículo 195 del Código de Comercio.

  - La Cooperativa no acreditó haber realizado la totalidad de reuniones del consejo de administración contraviniendo el artículo 35 de la Ley 79 de 1988 y lo dispuesto en el artículo 73 de los estatutos[72] sociales de la cooperativa, por las razones que se indican a continuación :

    (i) Vigencia 2015: no aportó las actas de enero y febrero. De la numeración de estas se advierte que presuntamente no se realizó reunión en el mes de julio.

    (ii) Vigencia 2016: no aportó las actas de julio y noviembre. De la numeración se advierte que presuntamente no se realizó reunión en estos meses.

    (iii) Vigencia 2017: no aportó las actas de enero, mayo, agosto y diciembre. De la numeración se advierte que presuntamente no se realizó reunión en estos meses.

    (iv) Vigencia 2018: no aportó las actas de enero, febrero, marzo, abril, mayo, junio y agosto. De la numeración se advierte que presuntamente no se realizó reunión en el mes de agosto.

    De igual forma, se destaca que en la reunión llevada a cabo el 12 de diciembre de 2018 contenida en acta 429[73] se deliberó sobre la exclusión de los asociados relacionados en el acta 428[74] y se decidió suspender la decisión sobre la exclusión de los asociados Alfredo Rubiano

---

[68] Cfr. Acta No. 069 de 2018, 70 de 2019.
Cfr. folios 851 a 853 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 41 - 44.
[69] Cfr. Acta No. 070 del 29 de marzo de 2019
[70] Cfr. folio 853 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 44
[71] Cfr. folios 856 a 860 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 50 -58
[72] Cfr. Folio 479 del expediente. Aportado en Visita de inspección 2020. Numeral 1.5 Acta.
[73] Cfr. folio 858 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 54- 55.
[74] Ibídem.. Informe de Sometimiento a Control. p 54

Camelo y William Mauricio Cerón al ser competencia de la asamblea general en virtud del cargo de consejeros que ostentan, así como presuntamente condicionado a que el señor Rubiano Camelo retire la queja interpuesta ante esta Entidad, contraviniendo lo preceptuado en el parágrafo 2 del artículo 31 de los estatutos y lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 5 de la Ley 79 de 1988.

(v) Vigencia 2019: no aportó las actas de febrero, mayo, julio, agosto, septiembre y diciembre. De la numeración se advierte que presuntamente no se realizó reunión en estos meses.

(vi) Vigencia 2020: no aportó las actas de abril y octubre. De la numeración se advierte que presuntamente no se realizó reunión el mes de abril.

- *De las reuniones de la junta de vigilancia*

La cooperativa no acredita la realización de la totalidad de las reuniones de la junta de vigilancia como quiera que no aporta actas de los años 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 y 2020, completas, contraviniendo lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 79 de 1988 y lo previsto en de los estatutos[75] sociales de la cooperativa.

En conclusión, en Omega Ltda. se evidencia que (i) no existe certeza frente a la debida constitución del quorum por asociados inhábiles en las reuniones del máximo órgano social, (ii) los miembros elegidos para la junta de vigilancia fueron certificados como inhábiles, (iii) las actas no se encuentran suscritas por el presidente y secretario, desconociendo el artículo 195 del Código de Comercio (iv) el consejo de administración y la junta de vigilancia no realizan la totalidad de las reuniones, y (v) no se aportan la totalidad de actas solicitadas.

5.4 Situación crítica de orden administrativo

Por último, es necesario referirse a la configuración de una situación crítica de orden administrativo en la cooperativa a partir de los siguientes hallazgos:

- *Crecimiento exponencial de anticipos y préstamos a asociados*

Producto de la visita de inspección desarrollada el 18 y 19 de noviembre de 2020, se analizó el comportamiento de la cuenta denominada "Pagos por cuenta de asociados" entre el periodo 2015 a 2020 que arrojo lo siguiente:

Tabla 4. Saldos pagos por cuenta asociados[76]

AÑO	Saldo– Pagos por Cuenta Asociados.
2015	$ 404.386.154
2016	$ 1.043.363.885
2017	$ 2.209.244.313
2018	$ 3.159.127.447
2019	$ 5.327.932.119
2020	$ 3.593.114.178

Tal como se observa en la tabla 4, el saldo de préstamos a cargo de asociados está compuesto por cifras representativas, en especial a partir del año 2017 superando los $1.000 millones, observándose un crecimiento exponencial hasta el año 2019.

Por otro lado, a corte 30 septiembre de 2020 las cuentas por cobrar presentaban un saldo $5.002.888.983, sin embargo, luego de la visita de inspección practicada por la Superintendencia los días 18 y 19 de noviembre de

[75] Cfr. Folio 479 del expediente. Aportado en Visita de inspección 2020. Numeral 1.5 Acta.
[76] Cfr. Folios 837 a 838 del expediente. Informe de sometimiento a control. P.13-14

2020 se puede identificar una disminución del 28.2% de dicho saldo con un cierre al 31 de diciembre de 2020 en $3.593.114.178.

Respecto de este punto, con radicado 20215340231772 del 10 de febrero de 2021 el representante legal manifestó:

> *(…) Esos anticipos fueron ordenados a las funcionarios y agentes por el entonces presidente del Consejo de Administración, Sr Alexander Ariza Díaz, siendo beneficiarios la mayoría de las veces él y su grupo de socios y familiares, de ahí la deuda que tienen actualmente con la Cooperativa.*
>
> *(…) Cabe anotar que, tales anticipos debían tener autorización del consejo de administración, pero nunca el señor ALEXANDER ARIZA solicitó esa autorización.*

De acuerdo con lo anterior, es claro que estas salidas de capital sin control generan un detrimento del patrimonio que afecta la liquidez y el flujo de caja de la cooperativa, además, que la autorización de anticipos sin aprobación por medio de un conducto regular previamente establecido demuestra una deficiente administración en cabeza de los órganos de administración.

- *Cuentas por pagar elevadas en cabeza del personal que ostenta u ostentó cargos en los órganos de administración de la cooperativa*

A partir de la información aportada por la Cooperativa[77], se evidenció que el asociado directivo con más obligaciones pendientes a 30 de septiembre de 2020 es el señor Alexander Ariza, el cual, según la certificación emitida por el representante legal y revisor fiscal de la cooperativa, acopiada en la visita de inspección de 18 y 19 de noviembre de 2020, cuenta con una deuda por valor de $839.920.713. En su orden, otros asociados con obligaciones significativas son los señores Edwar Rodrigo Mateus y Edgar Efraín González con $466.774.676 y $403.667.561, respectivamente[78].

Asimismo, al analizar los movimientos de las cuentas auxiliares a la luz de la práctica de desembolso de anticipos se encontró:

Tabla 5. Movimientos anticipos en miembros de Consejo de Administración y Junta de Vigilancia 2017-2018[79]

NIT	Asociado	Anticipos desembolsados		Dado de baja contablemente	Anticipos desembolsados		Dado de baja contablemente
		2017			2018		
79.575.261	Alexander Ariza Diaz	$ 3.924.105.011	**92%**	$ 3.543.432.096	$ 2.616.463.430	**82%**	$ 2.997.136.345
91.175.986	Luis Alejandro Mora Ardila	$ 3.239.034	0%	$ 3.239.034	$ 11.297.780	0%	$ 11.297.780
79.648.547	Edwar Rodrigo Mateus Mateus	$ 1.733.157	0%	$ 1.733.157	$ 128.315.861	4%	$ 128.315.861
1.139.928	Huqo Ignacio Hurtado Vareas	$ 2.661.384	0%	$ 2.661.384		0%	
13.954.037	Wilson Ariza Zaraza	$ -	0%	$ -	$ -	0%	$ -
5.766.537	Jaime Ruiz Aranda	$ 18.560.101	0%	$ 18.560.101	$ 18.750.179	1%	$ 18.750.179
13.956.173	Linderman Meneses Triana	$ 139.623.619	3%	$ 139.623.619	$ 97.022.560	3%	$ 97.022.560
51.775.118	Nora Cecilia Ortiz Páez	$ -	0%	$ -	$ -	0%	$ -
80.057.718	William Yesid Bohórquez Mateus	$ 8.109.887	0%	$ 8.109.887	$ 3.490.400	0%	$ 3.490.400
4.080.104	Edqar Efraín González Gómez	$ 97.918.151	2%	$ 97.918.151	$ 142.355.773	4%	$ 142.355.773
52.035.074	Ana Teresa Ortiz Merchán	$ 31.601.966	1%	$ 31.601.966	$ 9.433.032	0%	$ 9.433.032
52.332.801	Marcela Martínez Salas	$ 1.396.400	0%	$ 1.396.400	$ -	0%	$ -
8.665.518	Hernando Hamon Naranjo	$ 5.183.236	0%	$ -	$ -	0%	$ 5.183.236
79.579.324	Nilson Olarte Aranda	$ 12.193.186	0%	$ 12.193.186	$ 134.671.638	4%	$ 134.671.638
12.120.094	Jairo Gil Linares	$ 2.121.709	0%	$ 2.121.709	$ -	0%	$ -
80.230.903	Giovanv Garzón Siatova	$ 4.357.176	0%	$ 4.357.176	$ 15.009.666	0%	$ 15.009.666
Total de la muestra		$ 4.252.804.017	100%		$ 3.176.810.319	100%	

Fuente: Sumatoria de anticipos entregados, según movimiento de cuentas auxiliares solicitadas en visita de inspección 18 y 19 de noviembre de 2020.

[77] Cfr. Certificación expedida por representante legal y revisor fiscal de la cooperativa, acopiada en visita de inspección de 18 y 19 de noviembre de 2020.
[78] Cfr. folio 838 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p.15
[79] Cfr. folio 840 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p. 19

Como se observa en la tabla anterior, al asociado Alexander Ariza le realizaron desembolsos que ascienden a $3.924.105.011 en 2017 y $3.543.432.096 en 2018, los cuales, representan entre el 92% y el 82% del total de anticipos realizados por la Cooperativa, lo que permite evidenciar una operación con una persona vinculada que puede ir en detrimento de la cooperativa, de sus acreedores y de los demás asociados.

De otro lado, en el periodo comprendido entre el 2019 y agosto de 2020, los anticipos entregados al señor Alexander Ariza, quien perteneció al Consejo de Administración hasta el año 2020, suman $1.653.453.001 y $1.700.705.324 para cada año, montos que representan el 61% y 59% del total de anticipos realizados por la Cooperativa. Tal como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 6. Movimientos anticipos en miembros de Consejo de Administración y Junta de Vigilancia 2019-2020[80]

NIT	Asociado	Anticipos desembolsados		Dado de baja contablemente	Anticipos desembolsados		Dado de baja contablemente
		2019			agosto 2020		
79.575.261	Alexander Ariza Diaz	$ 1.663.453.001	**61%**	$ 1.401.296.669	$ 1.700.705.324	**59%**	$ 1.038.823.570
91.175.986	Luis Alejandro Mora Ardila	$ -	0%	$ -	$ 980.273	0%	$ 980.273
79.648.547	Edwar Rodrigo Mateus Mateus	$ 623.731.292	23%	$ 584.855.217	$ 474.528.666	16%	$ 153.515.202
1.139.928	Hugo Ignacio Hurtado Vareas	$ -	0%	$ -	$ -	0%	$ -
13.954.037	Wilson Ariza Zaraza	$ 2.425.115	0%	$ 2.425.115	$ 51.177.776	2%	$ 51.177.776
5.766.537	Jaime Ruiz Aranda	$ 8.865.993	0%	$ 8.865.993	$ 12.605.051	0%	$ 11.918.029
13.956.173	Linderman Meneses Triana	$ 47.202.716	2%	$ 47.202.716	$ 43.535.289	2%	$ 43.535.289
51.775.118	Nora Cecilia Ortiz Páez	$ -	0%	$ -	$ 2.224.709	0%	$ 2.224.709
80.057.718	William Yesid Bohórquez Mateus	$ -	0%	$ -	$ 1.177.705	0%	$ 1.177.705
4.080.104	Edgar Efraín González Gómez	$ 349.539.737	13%	$ 316.484.090	$ 527.539.016	18%	$ 143.505.942
52.035.074	Ana Teresa Ortiz Merchán	$ -	0%	$ -	$ 7.588.625	0%	$ 7.588.625
52.332.801	Marcela Martínez Salas	$ -	0%	$ -	$ -	0%	$ -
8.665.518	Hernando Hamon Naranjo	$ -	0%	$ -	$ -	0%	$ -
79.579.324	Nilson Olarte Aranda	$ 435.331	0%	$ 435.331	$ -	0%	$ -
12.120.094	Jairo Gil Linares	$ 17.560.131	1%	$ -	$ 53.202.792	2%	$ 56.877.819
80.230.903	Giovanv Garzón Siatova	$ 516.335	0%	$ 516.335	$ 8.082.501	0%	$ 8.082.501
Total de la muestra		$ 2.713.729.651	100%		$ 2.883.347.727	100%	

Fuente: Sumatoria de anticipos entregados, según movimiento de cuentas auxiliares solicitadas en visita de inspección 18 y 19 de noviembre de 2020.

Asimismo, durante los dos últimos años, en cabeza de otros asociados se presentó un alto movimiento en la cuenta de anticipos, ellos son: Edwar Rodrigo Mateus con desembolsos por $623.731.292 (23% del total analizado) en 2019 y $474.528.666 (16% del total analizado) hasta agosto de 2020, y Edgar Efraín González con $349.539.937 (13% del total) en 2019 y $527.539.016 (18% del total) hasta agosto de 2020.

En este sentido, se evidencia la concentración de anticipos en miembros de los órganos de administración de la Cooperativa con cuantías elevadas, que pueden ir en detrimento de esta, de sus acreedores o de los otros asociados.

- *Gestión Ineficiente para el recaudo de Cartera*

Producto de la información aportada Omega Ltda., se evidencia la configuración de una situación crítica de carácter administrativo teniendo en cuenta que la cartera de asociados cuenta con más de 360 días sin que dichos recursos retornen a la Cooperativa o sean legalizados en debida forma. Por lo que, puede existir la posibilidad que se conviertan en deudas de difícil cobro que deban ser castigadas al gasto en un futuro, por la no recuperación o legalización de estos dineros.

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que el valor más representativo asciende a $2.339.287.288, que corresponde a saldos de años anteriores, que llevan más de (360) días sin legalizar, además que la participación más significativa sobre dicho rubro se encuentra en cabeza del señor Isaac Pardo Sánchez,

[80] Cfr. folio 841 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 20

con un saldo de $707.402.020, la señora Yuri Jiménez Avendaño con $679.689.955 y por último el señor Noel Ricardo Camacho Ariza con $384.756.592[81].

De otro lado, de acuerdo con lo expresado por la junta de vigilancia en Acta 73 del 13 de noviembre de 2020, no se ha dado seguimiento adecuado a los compromisos adquiridos a través de los Contratos de Transacción firmados el 13 de febrero de 2019, en los que se pactó con Diana Milena Castiblanco Giraldo y Ana Deyanira Hernández Galindo el pago de la suma de sesenta millones de pesos ($60.000.000) por concepto de reintegro de valores adicionales pagados en nómina, respectivamente[82].

- *Afectación a la liquidez por los anticipos y prestamos realizados a asociados*

En este aspecto, se evidencia que las obligaciones que tienen los asociados de Omega Ltda. representan el 55% del total del activo corriente a 2019, lo que afecta de manera directa la situación de liquidez de la Cooperativa toda vez que la recuperación de esta cartera no es eficiente y continúa en aumento.

De igual forma, para el cierre del año 2020 el monto de las cuentas por cobrar continúa siendo un porcentaje importante del activo corriente, puesto que, con las medidas tomadas, se disminuyó la participación apenas en cuatro (4) puntos porcentuales así:

Tabla 7. Porcentaje cuentas por cobrar asociados en activo corriente 2019

Año	Valor	%
Total del activo corriente año 2019	$ 9.638.074.759	100%
Cuentas por cobrar a asociados año 2019	$ 5.327.932.119	55%

Tabla 8. Porcentaje cuentas por cobrar asociados en activo corriente 2020

Año	Valor	%
Total Activo Corriente 2020	$ 6.989.196.369	100
Cuentas por cobrar a asociados 2020	$ 3.593.114.178	51%

Esta situación impacta negativamente el capital de trabajo, reduciéndolo y dificultando o incluso impidiendo que Omega Ltda. pueda atender sus obligaciones corrientes.[83]

- *Indebida constitución fondo de reposición y uso de rubros con destinación distinta a la reposición*

Producto del seguimiento hecho por esta Superintendencia y los requerimientos y visitas realizadas, se evidenció que en materia de fondo de reposición existe disparidad en los valores reportados en el subtotal del saldo a 31 de diciembre de 2019, rendimientos y el total del saldo a 31 de diciembre de 2019, debido a que no corresponden a los entregados en 2020. Lo que pone de manifiesto que existen inconsistencias en la contabilidad que se está llevando con el fondo de reposición.

De otro lado, la Cooperativa no ha adelantado las acciones correspondientes para realizar el traslado o devolución de saldos, pues a 30 de octubre el rubro de vehículos activos asciende a $743.260.891 y el de vehículos inactivos a $1.281.388.221 con un total de pagos por desvinculaciones por $265.850.864 pesos[84] de acuerdo a la información financiera aportada en visita realizada los días 18 y 19 de noviembre de 2020.

---

[81] Cfr. folio 840 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 18
[82] Cfr. folio 860 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 59
[83] Los préstamos y anticipos a los asociados, constituyen una situación crítica de orden administrativa, como quiera que son una de las principales fuentes de problemas financieros para la Cooperativa.
[84] Cfr. folio 849 del expediente. Informe de Sometimiento a Control. p 36

Al respecto se precisa que el fondo de reposición debe constituirse como un patrimonio autónomo ajeno al patrimonio propio de la empresa de transporte y, por ende, los recursos deben destinarse exclusivamente a la reposición o renovación de los vehículos automotores que hayan aportado al respectivo fondo.

Sin embargo, en Omega Ltda. se identificó como práctica, el uso de estos recursos para fines distintos a la reposición. En ese sentido, en comunicación radicada con el No. 20195605834592 de 2019, la revisoría fiscal manifestó que, a 31 de diciembre de 2019, la Cooperativa tenía pendiente el pago del fondo de reposición del año 2019 y 2018, no obstante, cubrió el pasivo de 2018 en el mes de febrero de 2020 que ascendía $685.656.752. Sin embargo, de la certificación expedida por el representante legal y contador el 4 de febrero de 2021 se advierte que el estado de cuenta de la Cooperativa con el fondo es de $1.916.182.082, lo que quiere decir, que la administración de Omega Ltda.

Aún tiene una deuda correspondiente a los pagos del fondo de reposición del año 2019 y 2020[85].

Por tanto, la Cooperativa y sus órganos no han cumplido con la administración eficiente de los rubros derivados de los aportes a fondo de reposición y en este sentido, no ha cumplido con lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, el Decreto 575 de 2020 y la Resolución 5412 de 2019.

Así las cosas, se evidencia i) el incumplimiento sistemático y reiterado de la normatividad vigente en materia de fondos de reposición, ii) el manejo ineficiente de los fondos bajo la responsabilidad de los administradores de la Cooperativa, iii) crecimiento exponencial de anticipos y prestamos acompañado de una política de recuperación de cartera ineficiente por parte de los órganos de administración de la cooperativa, y iv) la concentración de anticipos en miembros de los órganos de administración de la Cooperativa con cuantías elevadas, que pueden ir en detrimento de esta, de sus acreedores o de los otros asociados, lo cual configura una situación crítica de carácter administrativo.

6. Medidas a adoptar como parte del sometimiento a control

Teniendo en cuenta todo lo anterior, de conformidad con el artículo 85 de la Ley 222 de 1995, la medida de sometimiento a control faculta a esta Superintendencia para ordenar los correctivos necesarios dentro del abanico de medidas dispuestas en los artículos 85 y 84 de la mencionada Ley.

En ese sentido, se encuentra plenamente facultada para i) inspeccionar las condiciones subjetivas de las empresas de servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura; ii) realizar visitas de inspección, lo que significa que, in situ puede recolectar el material probatorio que considere necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones normativas por parte de un vigilado y se relacionen con la prestación del servicio público de transporte; iii) solicitar a los sujetos bajo su inspección, vigilancia y control, el suministro y entrega de documentos públicos, privados y reservados, que requiera para el ejercicio de sus funciones; iv) ordenar mediante acto administrativo la presentación de planes de mejoramiento cuando advierta una situación crítica de orden jurídico, contable, económico y/o administrativo que afecte la prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura; v) imponer las medidas o sanciones por la inobservancia de sus órdenes u obstrucción de su actuación administrativa, y vi) ordenar mediante acto administrativo los correctivos que considere necesarios para subsanar una situación crítica.

En correlación con lo anterior, es deber de las personas naturales y jurídicas sujetos de supervisión por parte de la Superintendencia de Transporte atender los requerimientos u órdenes que imparta en ejercicio de sus funciones y que se desarrollen en beneficio del interés general, es decir, buscando la correcta prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, siendo posible para esta Superintendencia constreñir al cumplimiento de dicha obligación por parte de sus vigilados.

En este sentido y después de probada la concurrencia de situaciones críticas de orden económico, contable, jurídico y administrativo en la Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.- OMEGA LTDA-, se considera necesario y viable a partir de la información que reposa en el expediente, la aplicación de la medida

[85] Ibidem. Informe de Sometimiento a Control. p 37

descrita en el numeral 1º del artículo 85 de la Ley 222 de 1995, que consiste en la *"presentación de planes y programas encaminados a mejorar la situación que hubiere originado el control y vigilar la cumplida ejecución de los mismos".*

Debe rescatarse que tanto en el informe motivado como en las sesiones del Comité de Sometimiento a Control se indagó ampliamente por la idoneidad de las diferentes facultades que podría ejercer la Superintendencia de Transporte.

En mérito de lo expuesto este Despacho,

III RESUELVE

Artículo Primero: SOMETER A CONTROL a la **COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES OMEGA LTDA** identificada con NIT 860.014.493-9, por un término indefinido hasta que sean subsanadas las situaciones críticas que dieron lugar al sometimiento a control, por las razones expuestas en la parte motiva de la presente resolución

Artículo Segundo: ORDENAR, a la **COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES OMEGA LTDA** identificada con NIT 860.014.493-9, la presentación de un Plan de Recuperación y Mejoramiento que permita superar las situaciones críticas por las que atraviesa la cooperativa, el cual debe remitirse debidamente aprobado.

Para el cumplimiento de la presente obligación, la cooperativa tiene un plazo de veinte (20) días hábiles contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo.

Artículo Tercero: ADVERTIR a los administradores de **COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES OMEGA LTDA** identificada con NIT 860.014.493-9, que, a partir del sometimiento a control, se prohíbe a los administradores y empleados la constitución de garantías que recaigan sobre bienes propios de la cooperativa, enajenaciones de bienes u operaciones que no correspondan al giro ordinario de los negocios, sin autorización previa de la Superintendencia de Transporte. Cualquier acto celebrado o ejecutado en contravención a lo dispuesto en el presente artículo será ineficaz de pleno derecho.

Asimismo, que deberán tener en cuenta las limitaciones y sanciones a las cuales se puede ver sometida la cooperativa y los administradores de la misma a partir del sometimiento a control, para que se abstengan de realizar actos contrarios a la ley, el presente acto administrativo, los estatutos, o actos que deterioren la prenda común de los acreedores, so pena de las sanciones a que haya lugar.

Artículo Cuarto: ADVERTIR al REVISOR FISCAL de la cooperativa que deberá comunicar a la Superintendencia de Transporte oportunamente, cualquier irregularidad que observe en el funcionamiento de la misma y cuyo acaecimiento pueda considerarse de razonable interés para la Superintendencia, de conformidad con lo previsto en el numeral 3 del artículo 207 del Código de Comercio.

Artículo Quinto: OFICIAR, una vez en firme el presente acto administrativo, a la Cámara de Comercio de Bogotá, por ser del domicilio de la compañía, ubicada en la Calle 67 No. 8-32/44 de la ciudad de Bogotá D.C., y a la dirección de notificaciones electrónicas notificacionesjudiciales@ccb.org.co; de conformidad con el artículo 4 del Decreto 491 de 2020, a efectos de quedar inscritas en la oficina de registro correspondiente las medidas ordenadas.

Artículo Sexto: NOTIFICAR, dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición, el contenido de la presente Resolución, a través de la Secretaria General de la Superintendencia de Transporte, al representante legal o a quien haga sus veces dentro de la **COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES OMEGA LTDA** identificada con NIT 860.014.493-9, en la dirección de notificaciones electrónicas: gerencia@omega.com.co de conformidad con el artículo 4 del Decreto 491 y el Decreto 806 de 2020; o en

su defecto en la Diagonal 23 No. 69 - 60 Piso 3 de la ciudad de Bogotá D.C, de conformidad con lo establecido en los artículos 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

Artículo Séptimo: COMUNICAR el contenido de la presente Resolución al MINISTERIO DE TRANSPORTE, ubicado en la Calle 24 # 60 – 50 Piso 9 - Centro Comercial Gran Estación II de la ciudad de Bogotá D.C. y al correo notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co , para los fines a que hubiere lugar

Artículo Octavo: ADVERTIR que contra el presente acto administrativo procede recurso de reposición ante el Superintendente de Transporte en los términos establecidos en los artículos 74 y 76 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE
Dada en Bogotá D.C., a los

Firmado digitalmente por: PABON ALMANZA CAMILO
SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE
Fecha y hora: 16.07.2021 11:41:50

CAMILO PABÓN ALMANZA
SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE

7709 DE 16/07/2021

Notificar

Sociedad: **Cooperativa Multiactiva de Transportadores Omega Ltda.**
Edgar Efraín González Gómez
Representante legal o quien haga sus veces
Dirección: Diagonal 23 No. 69 - 60 Piso 3
Ciudad: Bogotá D.C., Colombia
Electrónica: gerencia@omega.com.co

Comunicar

Entidad: **Ministerio de Transporte**
Doctora Ángela María Orozco Gómez - Ministra de Transporte
Dirección: Calle 24 # 60 – 50, Piso 9, Centro Comercial Gran Estación II
Ciudad: Bogotá D.C.
Electrónica: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

Oficiar

Entidad: **Cámara de Comercio de Bogotá**
Dirección: Calle 67 No. 8-32/44
Ciudad: Bogotá D.C.
Dirección
Electrónica: notificacionesjudiciales@ccb.org.co