

**TRIBUNAL SUPERIOR**  
**DISTRITO JUDICIAL DE CUNDINAMARCA**  
**SALA LABORAL**

Magistrado Ponente: **EDUIN DE LA ROSA QUESSEP**

PROCESO ORDINARIO LABORAL DE PRIMERA INSTANCIA PROMOVIDO POR WILLIAM FABIAN RODRIGUEZ DIAZ CONTRA COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTES LA YE, COOTRANSYE Y WILSON ALEXANDER SEGURA RAMOS. Radicación No. 25151-31-03-001-**2019-00250-01**

Bogotá D. C. dieciocho (18) de febrero de dos mil veintiuno (2021).

Se emite la presente sentencia de manera escrita conforme lo preceptúa el artículo 15 del Decreto Legislativo 806 del 4 de junio de 2020 expedido por el Gobierno Nacional. Se deciden los recursos de apelación interpuestos por ambas partes contra la sentencia proferida por la Juez Civil del Circuito de Villeta, Cundinamarca, el 5 de noviembre de 2020.

Previa deliberación de los magistrados que integramos esta Sala, y conforme los términos acordados, se procede a proferir la siguiente:

**SENTENCIA**

- 1.** El señor William Fabián Rodríguez Díaz instaura demanda ordinaria con el fin de que se declare que entre el demandante y la cooperativa demandada existió un contrato de trabajo, y que el propietario del vehículo debe responder solidariamente por las condenas que se impongan; en consecuencia se condene al pago de la indemnización por terminación del contrato de trabajo, horas extras nocturnas, dominicales y festivos, cálculo actuarial, cesantías, intereses de cesantía y la sanción por su falta de pago, vacaciones, primas de servicios; sanciones moratorias por la falta de consignación de cesantías y la del artículo 65 del CST; sanción por no pago de aportes a la seguridad social e indexación.

2. Como hechos el demandante relaciona los siguientes: que Wilson Alexander Segura Ramos es propietario del vehículo de placas “SVF 796” (SIC) y lo contrató para que a partir de mayo de 2017 condujera ese vehículo, afiliado a la cooperativa COOTRANSYE; trabajó 12 horas diarias de 6 p.m. a 6 a.m. todos los días, salvo los miércoles, cuando descansaba; su salario era el mínimo legal; la cooperativa le hacía seguimientos por radio y si no contestaba lo sancionaban; el 27 de agosto de 2017 tuvo un choque con una motocicleta; el 27 de marzo de 2019 Wilson Segura le informó la terminación del contrato debido a que, según le dijo, así lo había definido la cooperativa en la asamblea de esa fecha; su salario era el 30% del producido diario.
3. La demanda fue presentada el 10 de diciembre de 2019 y admitida el 16 del mismo mes y año.
4. Los accionados, luego de ser notificados, contestaron la demanda el 23 de enero de 2020, así: Wilson Segura Ramos manifestó ser el propietario del vehículo placas “SVF 796” (sic), el cual está afiliado a la cooperativa demandada; el demandante solicitó autorización a él y a la cooperativa para manejar el vehículo con independencia y autonomía, con un contrato de arrendamiento comercial en que el dueño recibiría el 60% y el conductor el 40%; el taxi debía conducirlo en horas de la noche y el actor podía descansar los días que quisiera tan es así que cedió el carro varias veces a los señores Jorge Palmar y Rodolfo Ortega; tenía autonomía para ejercer su actividad; manejaba el horario que quería, y el radio de la cooperativa es para la asignación de servicios, a los que el actor podía acceder o no. En consecuencia se opuso a las pretensiones impetradas y propuso la excepción de cobro de lo no debido.

La cooperativa demandada también se opuso a las pretensiones de la demanda. Negó todos los hechos de la demanda con sustento en que nunca ha tenido vínculo laboral alguno con el actor. Explica que cada asociado tiene libertad y autonomía de administrar su vehículo, bien conduciéndolo él mismo o pactando una cuota o un contrato de arrendamiento con un conductor que cumpla los requisitos mínimos, que en todo caso es autorizado por la entidad. Aceptó que Wilson Segura es propietario del vehículo que condujo el actor, y ese carro

estaba afiliado a ese organismo. Que no existe horario sino una programación mensual de turnos, según los Decretos 3366 de 2003 y 172 de 2001. Admitió que impone correctivos a los conductores. Que el contrato con el actor terminó con ocasión de un accidente en que falleció una persona. Propuso las excepciones de cobro de lo no debido, improcedencia de la sanción moratoria, temeridad y prescripción.

**5.** La Jueza Civil del Circuito de Villeta, en sentencia proferida en la audiencia de 5 de noviembre de 2020, declaró la existencia del contrato de trabajo entre el demandante y la cooperativa desde el 1 de mayo de 2017 hasta el 28 de febrero de 2019 y condenó solidariamente a los demandados a pagar cesantías y sus intereses, recargos nocturnos, primas de servicios, vacaciones, aportes a seguridad social en pensiones y costas; absolvió de las demás pretensiones. Encontró acreditada la prestación personal de servicios y por tanto consideró que al demandante lo favorecía la presunción establecida en el artículo 24 del CST; no halló el contrato de arrendamiento escrito que alegaron los demandados, ni las pruebas que acreditan su existencia. Que al demandante lo sancionaron por no contestar el radio y era obligación de él informarle al propietario la persona a la que le entregaba el carro para los relevos. Que la cooperativa les exigía la licencia de conducción y les daba inducción.

**6.** La sentencia fue apelada por ambas partes. El demandante cuestiona la absolución por sanciones moratorias; sostiene que era la demandada la que debía acreditar la buena fe y no al contrario; que la sola alegación de existencia de un contrato de arrendamiento no era suficiente para absolver de esas indemnizaciones.

El demandado Wilson Alexander Segura Ramos manifiesta que la prestación personal de servicios debe estar acompañada del elemento *intuitu personae*, como la señaló la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia en sentencia 6.621 de 2017, pues el servicio no se puede prestar por terceros; requisito que no se cumple en este caso porque el actor tenía la posibilidad de prestar sus servicios a través de terceros como lo declaró el testigo Jorge Palmar, quien se desempeñó como conductor. El hecho de que debiera presentar hoja de vida y reportarse a la central de radio, no es suficiente para

concluir el contrato de trabajo, que no existió subordinación ya que la supervisión era necesaria para la correcta prestación de los servicios. Subraya que el testimonio de Steven Monsalve fue tachado de falso por cuanto al trabajar con una empresa de transporte puede beneficiarse posteriormente del resultado de este proceso.

La Cooperativa empieza recordando el contenido de la Ley 79 de 1988 y 454 de 1998 que definen las cooperativas como empresas sin ánimo de lucro en las cuales los asociados se unen voluntariamente y son aportantes y gestores. Que en tal virtud los asociados vinculan los vehículos y están en libertad de escoger el conductor para explotar el vehículo, que pueden ser ellos mismos o a través de terceros. La Cooperativa no ejerce subordinación sobre conductores, solo debe vigilar que el conductor cuente con licencia y no cobre más de lo autorizado por la Alcaldía; que los vehículos no tienen taxímetros o GPS que permitan controlar los conductores. Que un chófer de taxi es diferente a uno de transporte intermunicipal, pues el primero tiene autonomía no cumple rutas, frecuencia ni horarios. Puede haber turnos, pero no quiere decir que se cumplan estrictamente. Que el conductor de taxi puede entregar el vehículo a otro como dice el señor Palmar, o sea que el servicio no es personal, elemento que está en duda. Que el contrato de explotación de vehículo es atípico y no se trata de uno laboral sino civil; la cooperativa lo único que hace es tener la habilitación y facilitar la utilización del vehículo por el asociado, sin que intervenga en los acuerdos de remuneración; que las bahías son asignadas por el municipio.

- 7.** Admitidos los recursos por esta Corporación mediante auto del 23 de noviembre de 2020, se corrió traslado a las partes para que presentaran sus alegatos con auto del 2 de diciembre del mismo año. El demandante reitera lo dicho al sustentar el recurso. La Cooperativa solicita se confirme la absolución por sanción moratoria; sostiene que la operación del taxi no la hace la entidad sino el asociado, quien entrega el vehículo al conductor para que lo explote y reciba una ganancia obtenida por su propio desempeño; que la vinculación de los conductores carece de los elementos propios de un contrato de trabajo, y en general repite lo que ya había expuesto en el recurso.

## CONSIDERACIONES

En los estrictos términos del artículo 35 de la Ley 712 de 2001 solamente se analizarán las materias específicas y concretas planteadas por los recurrentes en el momento de interponer y sustentar los recursos de apelación.

La discusión central que plantean los demandados es si ellos tuvieron la condición de empleadores del accionante, como lo concluyó la jueza, o si lo existente fue un contrato diferente del laboral; en esta dirección debe dilucidarse si se cumplió con la exigencia de prestación personal de servicios o si esta la hizo el actor a través de terceros y se rompió la exigencia de *intuitu personae*; si la cooperativa debe responder por las condenas impuestas; y si hay lugar a aplicar las sanciones moratorias, de las que el juzgado absolvió.

Por razones de método, primero se analizará lo relacionado con la naturaleza de la relación que unió al demandante con los demandados, cuestión que se dilucidará estudiando en detalle cada uno de los reparos y planteamientos que se hacen en los recursos. En esa dirección corresponde aclarar que no hay duda de que el demandante prestó sus servicios personales de conductor de un vehículo de servicio público afiliado a la cooperativa demandada, y de propiedad de Wilson Segura Ramos; tampoco hay discusión sobre los extremos temporales en que dicha relación existió, pues no se controvierten los señalados en la sentencia recurrida. Debe precisarse también que fue el propietario del vehículo quien vinculó al demandante, como este lo manifiesta en la demanda; acordó las condiciones de remuneración y recibía diariamente el producido del carro.

La aludida prestación de servicios es admitida en las contestaciones de la demanda, los interrogatorios de parte de los demandados y las declaraciones de terceros. Y aunque la representante legal de la cooperativa manifiesta que el actor era relevador, tal manifestación resulta desmentida por el interrogatorio del demandado Wilson Segura y las declaraciones de testigos, de las que se puede desprender que sus actividades de conducción eran permanentes o casi permanentes pero en

ningún caso ocasionales o en calidad de relevador, pues quien tenía esta calidad en relación con el vehículo de propiedad de Segura Ramos era el señor Jorge Palmar, como este lo manifiesta en su declaración.

Esta prestación personal de servicios activa la presunción del artículo 24 del CST, es decir, se entiende regida por un contrato de trabajo; presunción que puede ser desvirtuada con la demostración de autonomía o independencia de los servicios, o que la prestación no fue personal.

Tanto la cooperativa como el demandado Segura Ramos cuestionan que en este caso no se cumplió con el requisito que el servicio lo prestara de manera exclusiva el actor, o que fuera *intuitu personae*. En relación con este planteamiento hay que decir que efectivamente las pruebas del proceso acreditan que el demandante descansaba por lo menos un día a la semana y era reemplazado por otro conductor. En este específico punto el demandante y dos testigos hablan del descanso de un día a la semana, mientras que los demandados y algunos testigos aseveran que el descanso era en ocasiones de más de un día a la semana. El demandado Segura Ramos expresa "a veces él no trabajaba" y el carro lo recibía de otra persona; el actor le decía "hoy no trabajo" y le manifestaba que le había conseguido la persona que iba a trabajar ese día; que a veces descansaba dos o tres días, otro era que algún día no podía trabajar o cuando el carro se varaba 1 o 2 días; en esas ocasiones el demandante buscaba el relevo y lo informaba de esa situación.

El demandante admite en su interrogatorio que descansaba semanalmente y cuando ello ocurría le pedía autorización al dueño del taxi para conseguir el relevo, que generalmente eran Jorge Palmar o Rodolfo Ortega, quienes también lo relevaban cuando le imponían sanciones.

El testigo Esteven Monsalve Garavito, quien se desempeñó también como conductor nocturno entre 2017 y 2018, manifiesta que laboraban todos los días con un día de descanso semanal, que el demandante lo hacía los martes o miércoles, que esa situación se informaba al dueño del vehículo para el relevo durante ese día.

Andrés Felipe Sánchez, quien trabajó también como taxista y dos meses en las noches, coincide con el anterior en que el actor descansaba los miércoles.

César Delgado, asociado de la cooperativa y dueño de un taxi, manifiesta que el actor no trabajaba todos los días, descansaba 2 o 3 días; que este le prestó sus servicios antes de trabajar con Segura Ramos y le dejaba tirado el carro, era muy inestable.

Fabio Moreno también tiene un vehículo que le condujo el actor antes de entrar a trabajar con Segura Ramos; que tenía días de descanso 1, 2 o 3; que esos días a veces se trabaja el vehículo, otros no.

Jorge Palmar manifestó que el actor cuando iba a descansar le pedía que lo relevara; manifiesta que "no eran tan frecuentes"; que a veces era 2 días seguidos, "a veces tres".

Analizadas esas pruebas en su conjunto, ellas no son suficientes para desvirtuar la prestación personal de servicios del actor, ni que la misma tuvo cierta permanencia, habitualidad y continuidad. En cuanto al descanso semanal, debe decirse que el mismo es obligatorio pues desde hace mucho tiempo en las legislaciones del mundo y en las normas internacionales se consagró el descanso semanal remunerado, en razón a que constituye una necesidad física y biológica que permite tanto la recuperación de fuerzas al trabajador, como garantizarle un tiempo para compartir con la familia y la necesaria interacción social y recreativa que requieren los seres humanos. Así está establecido en el artículo 172 del CST y se extiende a las fechas previstas en el artículo 177 ídem. De modo que el hecho que durante estos días de descanso el actor no laborara y lo hiciera otra persona en su lugar en modo alguno significa que no se cumpliera la regla de prestación personal de servicios o la exigencia de que el servicio sea *intuitu personae*, porque se trata de un descanso respaldado en las normas legales. La sentencia de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Laboral, que invoca uno de los recurrentes como apoyo de su tesis de que en este caso no hubo prestación personal de servicios, no se aplica al sub lite sino a las hipótesis en que el servicio lo puede prestar indistintamente el demandante u otra persona, o hay

alternancia entre varios que prestan el mismo servicio, que no es el caso de lo aquí sucedido, como puede verse sin mayor esfuerzo, porque no es que el actor se excusara de prestar el servicios sino que lo hacía cuando iba a disfrutar su descanso, el cual, dicho sea de paso, no era remunerado, ya que dadas las peculiaridades de este tipo de relación solamente hay remuneración los días que efectivamente se labora. Es pertinente aclarar que no se trataba de la misma relación que tenía el demandante, sino de una relación independiente y propia con el relevador o los relevadores, quienes percibían la remuneración de ese día, y recibían y entregaban el vehículo al propietario, así como el producido.

Ahora bien, en este punto la Sala considera que está demostrado que el actor no laboraba por lo menos un día de la semana. En cuanto a que el descanso se extendiera a más días, es cuestión que no está demostrado fehacientemente, pues si bien el testigo Palmar se refiere a dos o tres días seguidos, no puede desconocerse que añade la locución "*a veces*" lo que quiere decir que no era una constante, sino algo ocasional o excepcional, incluso en la misma declaración afirma que las solicitudes del actor para que lo relevara no eran frecuentes; en todo caso, se reitera que el descanso remunerado durante esos días resulta obligatorio no solo para los domingos sino para los festivos, de modo que es posible que esos días en que ocasionalmente Palmar lo relevaba uno, dos o tres días seguidos, esos adicionales correspondiera a los descanso por días festivos, que son unos 17 aproximadamente cada año; cabe tener en cuenta que el demandado Segura Ramos también afirma que "*a veces*" el actor no trabajaba, lo que ratifica que estas situaciones eran excepcionales. Lo anterior guarda correspondencia con lo dicho por los testigos Esteven Monsalve, Andrés Felipe Sánchez, que se refieren a un día de descanso semanal, testigos que merecen credibilidad porque fueron compañeros del actor y compartieron la misma actividad y jornada durante algún tiempo sin que se advierta ánimo de favorecimiento, pues se limitaron a relatar lo que percibieron con sus sentidos y sus experiencias físicas, razones que impiden tener sus dichos como sospechosos o parcializados por el hecho de que eventualmente puedan verse favorecidos en el futuro por una hipotética declaración de contrato de trabajo del actor, pues el posible beneficio es apenas una conjetura no algo inexorable y necesario, aparte de los relatos de estos testigos coinciden en líneas generales con lo dicho

por los propios demandados y por los otros testigos. Los testimonios de César Delgado y Fabio Moreno, no merecen la misma credibilidad en este punto, porque se trata de personas que tuvieron relación con el actor antes de que este empezara a prestar sus servicios al señor Segura Ramos, y no es claro que hayan percibido directamente la forma en que este prestó sus servicios a la citada persona, pues ninguna manifestación hacen en este sentido.

En este aspecto tampoco puede pasarse por alto que, según los testigos, el actor fue sancionado en varias oportunidades, en las que se le privaba del derecho de conducir el vehículo, y que este a veces tenía que ser reparado, oportunidades en las que tampoco prestaba el servicio personal, y es razonable inferir que en el primer caso el servicio lo prestara un relevador, aparte de que tales circunstancias no tienen el alcance que pretenden darle los demandados, porque se trataba de hechos ajenos a la voluntad del trabajador, que en modo alguno significa que este tuviera autodeterminación sobre los días en que trabajaba o no, o sobre sus obligaciones contractuales. Incluso si se aceptara en gracia de discusión que el actor en algunas ocasiones descansaba más de un día a la semana, tal hecho no puede verse como señal de autonomía, porque indudablemente la relación tenía vocación de permanencia, y aquella situación era consentida por el dueño del vehículo, y tiene que entenderse inmersa en la dinámica de la relación contratada; y es que al respecto, tampoco puede pasarse por alto las particularidades de este tipo de relaciones, que implican un alto grado de flexibilidad, tan es así que los días de descanso no son remunerados, y la forma de remuneración rompe estereotipos; mas esa ductilidad no puede tenerse como muestra de independencia sino como elementos inherentes y típicos de este tipo de relación.

Ahora bien, es posible que fuera el actor el que le pidiera al relevador que lo reemplazara los días de descanso, como lo da a entender el testigo Palmar; pero este hecho no es suficiente para considerar que la relación fuera independiente o autónoma, por cuanto según reconoce el demandado Segura Ramos en su interrogatorio, era informado por el actor de esas situaciones, así como del nombre del relevador; mírese que afirma que él tenía que saber de quien se trataba; o sea que había cierto

consentimiento y control de este demandado en estos aspectos, a lo que se suma que la Cooperativa supervisaba que el conductor, fuera fijo o relevador, debía tener licencia y estar libre de comparendos, lo que descarta que lo dicho pueda tomarse como señal de autonomía o independencia del actor.

En lo atinente a los conductores de las empresas de servicio público de transporte, es conveniente tener en cuenta que el legislador nacional ha expedido unas normas especiales que propenden por brindar una protección especial a este sector de trabajadores y es así como desde la Ley 15 de 1959 se ha entendido que el contrato de trabajo verbal o escrito de estos se entenderá celebrado con la empresa respectiva, es decir, con aquella en la que se encuentre afiliado el automotor, con la aclaración que los propietarios del vehículo responderán solidariamente (artículo 15), disposición que ha sido reiterada por otras normas legales posteriores, algunas de las cuales no están vigentes hoy día, pero se mencionan para mostrar que tal actitud ha sido una constante del legislador, como los Decretos 1393 de 1970 (artículos 21 y 47), 1787 de 1990 (artículo 31 literal b), 1558 de 1998 (artículo 68 numeral 3) y finalmente la Ley 336 de 1996 (artículo 36).

De esas disposiciones colige el Tribunal que el carácter de empleador de las empresas de servicio público de transporte se produce por ministerio y mandato de la ley, sin que sea necesario que celebre el contrato directamente con el trabajador, pues si no lo hace igual se entiende que es la empleadora y por lo mismo debe asumir el pago de los derechos laborales que correspondan, de los cuales también responderá solidariamente el propietario del vehículo, como ya se dijo.

Por consiguiente, el hecho de que el actor hubiese sido contratado por el propietario del vehículo, como aquel lo admite en el hecho tercero de la demanda, en modo alguno releva a la cooperativa de sus obligaciones laborales, las cuales como ya se dijo, emanan de la ley.

Por las mismas razones antes expuestas, tampoco puede liberarse de sus obligaciones la cooperativa demandada por el hecho de que no fuera la que pagaba al actor, ya que este se autopagaba del producido del día, y

que es un elemento propio de este tipo de relaciones, que si bien la diferencian de las de otro tipo y no encajan en las formas de pago propias del mundo del trabajo subordinado, no son de suficiente entidad para considerarlas como ajenas al ámbito laboral, como además lo ha expuesto la jurisprudencia laboral en sentencias de 30 de julio de 2019, radicados 59.757, SL 3085/19, y de 26 de agosto de 2020, radicados 75.982, SL 3.129.

En todo caso, debe anotarse que la Cooperativa no era totalmente ajena al desenvolvimiento y ejecución de la relación, tan es así que imponía y de hecho impuso sanciones al actor, sin que la circunstancia de que las estableciera a través de un comité de los asociados implique que tal conducta no se atribuya a ella como persona jurídica. De igual forma, por radio hacía seguimiento a los taxistas, establecía los vehículos que debían cumplir turnos nocturnos e imponía un mínimo de carreras ordenadas por la cooperativa que debían atender los conductores, quienes además debían portar el uniforme y recibir inducción. En este aspecto, se destaca que el demandado Segura Ramos reconoce que amonestaba al actor cuando este hacía las cosas mal, y los testigos al unísono se refieren a las sanciones que se impusieron al demandante.

En lo que tiene que ver con la naturaleza de la cooperativa, debe decirse que estos entes también deben cumplir con el régimen laboral cuando se trata de trabajadores. Una es la relación entre el asociado y la cooperativa y otra, bien diferente la que se desarrolla con los trabajadores no asociados, como es el caso del demandante. En este tema no puede olvidarse el contenido del artículo 59 de la Ley 79 de 1988, en especial su último inciso.

De otro lado, otro de los argumentos aducidos por los demandados es que el contrato celebrado por el demandante es de naturaleza civil o comercial, específicamente de arrendamiento. Tal planteamiento, sin embargo, no es de recibo, por cuanto ni siquiera se aportó el documento respectivo ni las pruebas hablan de manera clara de que estuviera regido por un contrato de la aludida naturaleza, aseveración que hacen los demandados, y que se entiende como una manifestación en su propio beneficio, pero a la que no se refieren las demás pruebas del proceso. En

todo caso, cuando se alega que la relación está regida por un contrato civil o comercial, corresponde al demandante desvirtuar la presunción del artículo 24 del CST, ya que es sabido que la regulación inicial contemplada en el inciso 2 del artículo 2 de la Ley 50 de 1990 fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional en sentencia C-665 de 12 de noviembre de 1998; y en el presente caso no se cumplió esa carga procesal, como lo concluyó el juzgado.

Igualmente es menester precisar que en efecto la forma y dinámica de las relaciones de un conductor de taxi son diferentes a las de un conductor de transporte municipal, en las cuales hay un mayor control por parte de las empresas en cuanto a rutas preestablecidas y la operación total de servicios. Pero tal circunstancia no permite calificar una relación como laboral y la otra no. En ambos casos, se trata de labor de conducción del servicio público de transporte de pasajeros y en este caso la ley no distingue entre empresas de buses y de taxis, lo que quiere decir que ambas se rigen por los mismos criterios en cuanto a calificar la naturaleza jurídica del vínculo.

En lo atinente a las sanciones moratorias, debe decirse que la Sala prohijará la decisión absolutoria de la jueza, aunque por razones distintas a las que esta adujo. En efecto, tiene razón la recurrente cuando cuestiona la tesis del juzgado en el sentido de que el demandante no demostró la mala fe de la demandada, pues de manera reiterada ha dicho la jurisprudencia laboral que es el empleador quien debe demostrar o alegar que procedió de buena fe. Y en cuanto al argumento relacionado con que los demandados creyeron que la relación estaba regida por un contrato de arrendamiento, debe decirse que la jurisprudencia laboral tampoco ha aceptado esta alegación como razón para exonerar de estas sanciones. Sin embargo, considera el Tribunal que los términos en que se desarrolló la relación y la naturaleza misma de este tipo de actividades robustecen la existencia de dudas fundadas sobre su real carácter, pues se trató de una relación en que el trabajador no estaba sujeto a un control estricto de los empleadores, no cumplía de manera rigurosa un horario de trabajo, ni unas rutas preestablecidas; la forma de pago se aparta de los lineamientos comunes en las relaciones laborales; motivos que pudieron llevar a los demandados a creer de manera fundada y lógica que la

relación no era laboral y por ende no estaban obligados a cumplir con estas obligaciones.

Así se dejan estudiados los puntos materia de apelación, y ante la improsperidad de los recursos, se confirma en su totalidad la sentencia apelada.

Sin costas en esta instancia, por cuanto ambos recursos fracasaron.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cundinamarca, Sala de Decisión Laboral, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

**RESUELVE:**

**PRIMERO: CONFIRMAR** la sentencia dictada por el Juzgado Civil del Circuito de Villeta el 5 de noviembre de 2020, dentro del proceso seguido por WILLIAM FABIÁN RODRÍGUEZ DÍAZ contra WILSON ALEXANDER SEGURA RAMOS y COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTES LA YE, COOTRANSYÉ, conforme lo dicho en la parte motiva.

**SEGUNDO:** Sin costas en esta instancia.

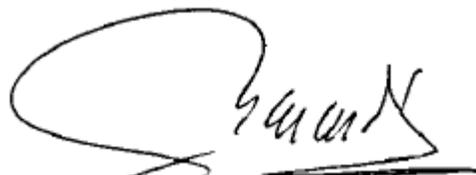
**TERCERO: DEVOLVER** el expediente digital al juzgado de origen.

**LAS PARTES QUEDAN NOTIFICADAS EN EDICTO. ENVÍESE COPIA DE ESTA PROVIDENCIA AL CORREO ELECTRÓNICO DE LOS APODERADOS DE LAS PARTES, Y CÚMPLASE,**



**EDUIN DE LA ROSA QUESSEP**

Magistrado



**JAVIER ANTONIO FERNÁNDEZ SIERRA**

Magistrado

  
**MARTHA RUTH OSPINA GAITÁN**  
Magistrada

**SONIA ESPERANZA BARAJAS SIERRA**  
Secretaria

*Proceso Ordinario Laboral*  
*Promovido por: WILLIAM FABIÁN RODRÍGUEZ DÍAZ*  
*Contra COOTRANSYE Y WILSON ALEXANDER SEGURA RAMOS.*  
*Radicación No. 25151-31-03-001-2019-00250-01*