

## Presento reparos contra sentencia del 20 de sept de 2023 radicado 224-2021

esperanza reyes <rpancha10@hotmail.com>

Lun 25/09/2023 9:46 AM

Para:Juzgado 01 Civil Circuito - Santander - Bucaramanga

<j01ccbuc@cendoj.ramajudicial.gov.co>;giovannyperez@hotmail.com <giovannyperez@hotmail.com>;Giovanny

Perez Martinez <giovannyperez93@hotmail.com>;Diana Pedrozo <diana.pedrozo@laequidadseguros.coop>

CC:yanethlpobogada@gmail.com <yanethlpobogada@gmail.com>

 1 archivos adjuntos (921 KB)

apelacion 1cto 224-2021.pdf;

Buenos días,

Para los efectos pertinentes, adjunto al presente sustentacion del recurso de apelación dentro del radicado 2021-224

cordialmente

ESPERANZA REYES VILLAMIZAR

C.C. 63.478228

T.P. N° 90279 C.S. DE LA J.

Señores

JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUCARAMANGA  
E.S.D.

REFERENCIA: Demanda verbal contra TAX SOL DE ORIENTE S.A y  
otros

RADICADO: 2021-224

**ESPERANZA REYES VILLAMIZAR**, mayor y vecina de este municipio, abogada en ejercicio, identificada como aparece al pie de mi firma, obrando en mi calidad de apoderada de la empresa **TAX SOL DE ORIENTE S.A.**, a través del presente escrito y estando dentro del término legal, me permito presentar los reparos dentro del **RECURSO DE APELACION** formulado contra la sentencia proferida en primera instancia el día 20 de septiembre de 2023 por el JUZGADO PRIMERO CIVIL DEL CIRCUITO DE BUCARAMANGA dentro del radicado 2021-224, en los siguientes términos

**1. NO SE DEMOSTRÓ NI EXISTE EL NEXO CAUSAL O CULPA PARA DERIVAR RESPONSABILIDAD EN EL CONDUCTOR DEL TAXI XZY 965**

El sentenciador de primera instancia en su interrogatorio a las partes involucradas, y testigos, refiere preguntas sobre las condiciones de la vía en ese momento, velocidad distancia, entre otras circunstancias concomitantes al momento del accidente que motiva esta sentencia, y de dichos interrogatorios, así como de las declaraciones de todos los testigos sin lugar a dudas pudo demostrarse que el accidente ocurrido el 30 de junio de 2019 a las 12 y 30 m en el puente el Bueno, no se produjo por algún comportamiento culposo por parte del conductor del taxi XZY 965, sino que fue causado por culpa exclusiva del señor JAVIER CARREÑO, quien se encontraba conduciendo sin guardar la distancia ni velocidad ordenada por la ley y es precisamente su moto la que estrelló al vehículo taxi, que se encontraba recogiendo un pasajero.

La única razón por la cual la juzgadora de primera instancia, encuentra para ignorar el exceso de velocidad por parte del demandante, como detonante del accidente que acá se demanda, es un extraño análisis de la hora del accidente manifestando la sentenciadora que era imposible que este se hubiese presentado a las 12 y 30 m. como lo dice el croquis, (pese a que este aspecto nunca fue rebatido por las partes ni por la juez, ni desmentido por el agente de tránsito), quitándole sin justificación alguna la fuerza legal de esta prueba que fue hecha por un funcionario público, con suficiente idoneidad y conocimiento de causa, pues fue el quien se presentó a las 12 y 30 al lugar del accidente.

Manifiesta la primera instancia, que era más verídica la declaración de la señora ERIKA TABARES, quien dice haber salido de Bucaramanga a las 11 de la mañana, y no sobre las 12 m (según lo refiere el croquis) por cuanto de acuerdo a la hora que se registra el ingreso a la clínica del señor JAVIER ENRIQUE CARREÑO, en solo 18 minutos después de ocurrido el accidente, no pudieron haber llegado las ambulancias a la clínica. Argumentación esta que no cuenta con ningún fundamento legal ni probatorio, y en cambio si por indicios es factible determinar que al ser un domingo y tratarse de ambulancias, si es viable y cierta la hora de ingreso de los accidentados al centro hospitalario. Y de la declaración de la citada testigo es factible deducir que si a las 12 y 30 iban apenas por el puente el Bueno, les faltaba llegar a girón, cambiarse de ropa y estar en la clínica FOSCAL A LA 1: 00 PM, si llevaban premura en su recorrido y fue el exceso de velocidad junto con el hecho de no guardar la distancia, los que causaron el accidente en cuestión.

El análisis hecho por la primera instancia para restarle veracidad al exceso de velocidad con que transitaba el motociclista, (que junto con el hecho de no guardar la distancias, fueron las únicas causas del lamentable accidente) es completamente ilegal, falta de prueba, y pese a ello pretende con dicho análisis endilgar responsabilidad del accidente al señor JHON NELSON GONZALEZ, para así acceder a las pretensiones de la demanda bajo la modalidad de culpa compartida, cuando la verdad es que si bien se demostró la existencia de unos hechos, unos daños, nunca se pudo demostrar el necesario nexo causal y la culpa en cabeza del conductor del taxi , cuando la carga de la prueba de estos aspectos (EL NEXO CAUSAL Y LA CULPA) le corresponden a quien formula la demanda, ya que se trata de dos actividades peligrosas enfrentadas, por lo que la presunción de culpa estaba en cabeza de los dos conductores y es el demandante quien tiene el deber de demostrar exactamente de quien fue la culpa en el presente caso.

Dentro de la instancia recurrida, no existe un análisis probatorio de la responsabilidad o culpa en cabeza del conductor del taxi, como tal, por la sencilla razón que no hay prueba alguna de su responsabilidad, el mero de hecho de estar estacionado más allá de la bahía no necesariamente constituye culpa, ya que bien pudo haber en ese mismo sitio, una piedra, un peatón o cualquier otro elemento parado en el sitio del accidente, que necesariamente derivarían en que el conductor de la motocicleta debiera reaccionar a tiempo disminuyendo la velocidad, lo que no alcanzó a hacer debido a su falta de guardar la distancia e ir a exceso de velocidad.

El fallo apelado favorece a la parte demandante, pese a no haber cumplido con el deber de la carga de la prueba que por ley le correspondía, en materia de la culpa o responsabilidad del accidente alegado, y por ende habrá de revocarse y negar las pretensiones de la demanda

## **2. IMPOSIBILIDAD DE DERIVAR LA SOLIDARIDAD CUANDO LA EMPRESA NO HA AUTORIZADO AL CONDUCTOR**

La falladora de primera instancia, señala que la empresa TAX SOL DE ORIENTE S.A. debe responder solidariamente por tratarse de una empresa operadora del

transporte y porque tenía la obligación de haberle entregado al conductor del taxi JHON NELSON GONZALEZ la tarjeta de control o tarjeta amarilla, así mismo, indica que la solidaridad debía emanar del contrato de afiliación, para lo cual cita varias cláusulas de este contrato, desconociendo el hecho que la empresa debe acatar las normas legales y especialmente el decreto 1047 de 2014 y 1079 de 2015 que le imponen la obligación de no entregar este documento (tarjeta de control) a quienes no cumplan los requisitos de ley, como en el caso del conductor JHON NELSON GONZALEZ , y por ende a esta persona nunca se le autorizó la conducción de ningún taxi afiliado a la empresa, entonces no puede sancionarse o endilgarse responsabilidad a una empresa que en acato de la ley no autorizó al conductor del taxi al manejo del mismo.

En el presente caso, el señor John Nelson Carreño Salinas no era conocido en la empresa ni de documentos ni de vista ni de trato, con él no existía ningún tipo de asociación, contrato, permiso y nunca fue autorizado para conducir ningún vehículo, entonces mal se haría en sancionar a esta empresa imponiéndole una solidariamente cuando nunca autorizó a la persona que iba conduciendo el vehículo el día del accidente

La suscrita se opone a la solidaridad que se le pretende endilgar a TAX SOL DE ORIENTE S.A por cuanto el supuesto conductor del vehículo de placas XVY 965, nunca fue autorizado por TAX SOL, DE ORIENTE S.A., la propietaria de este automotor, señora BLANCA ARACELY HERRERA, no presentó ante la empresa como conductor de ningún vehículo al señor JHON NELSON GONZALEZ SANCHEZ, para la época del siniestro aquí reclamado y por ende nunca se ha tramitado a nombre de este último la tarjeta de control o tarjeta amarilla, que es el documento que le permitiría fungir como conductor autorizado por TAX SOL DE ORIENTE S.A. y por el que en dado caso podría eventualmente considerarse alguna responsabilidad de la empresa, si hubiese autorizado la conducción

Señala el Artículo 10. Dto 1047-2014 “ **Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control.**” A partir de la publicación del presente decreto, para la expedición de la Tarjeta de Control deberá observarse el siguiente procedimiento:

a) De conformidad con el artículo [34](#) de la Ley 336 de 1996, la empresa deberá **constatar** (negrilla y subraya fuera de texto) que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social como cotizante y que en el sistema se han pagado efectiva y oportunamente los aportes; así mismo deberá verificar que la licencia de conducción esté vigente y que corresponde a la categoría del vehículo que se va a conducir”

**Artículo 2.2.1.3.4.1. sección 4 capítulo 3 libro 2 decreto 1076 de 2015 adicionado por el decreto 2297 de 2015: Prohibición. La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en**

atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya. (Decreto 1047 de 2014, artículo 5°)

La simple vinculación entre un vehículo y una empresa de transporte tipo taxi, no genera dependencia si la última no contaba con la administración del bien, que es de competencia exclusiva de sus propietarios, como en el presente caso, que son los únicos con posibilidad de contratar al conductor del taxi.

Conforme se señala en una providencia de la Sala del 6 de marzo de 2008, casación 26044, “ la determinación de la responsabilidad del tercero implica demostrar la relación de dependencia entre la empresa y el acusado, la virtual potestad de control y dirección de la misma sobre la conducta del conductor y, por último, que la firma tenga la vigilancia, el control y la administración de la actividad desarrollada. Tales elementos no se estructuran en el asunto de examen.”

El solo hecho de que el automotor de placas XWY965 estuviese vinculado a TAX SOL DE ORIENTE S.A. no le permitía a la última asumir la administración del mismo, ni su explotación. Elegir al conductor del vehículo, por tanto, “*era del resorte exclusivo de sus propietarios*” y la compañía “*nunca tuvo la posibilidad siquiera remota de desautorizar esa elección*” por lo que debe quedar liberada ésta de cualquier responsabilidad en cuanto no era guardián de la actividad del dueño, ni del conductor material ni jurídicamente, jamás autorizo al a conducir ningún vehículo de la empresa y si este lo hacía, era como “pirata”, sin mediar el consentimiento de mi representada, pues ante la empresa no ha solicitado nunca la tarjeta amarilla o de control que es la autorización que la empresa da para que determinado conductor pueda operar los taxis afiliados a ella

### **3. IMPOSIBILIDAD DE CONDENAR SOLIDARIAMENTE A LA EMPRESA TAX SOL DE ORIENTE S.A. POR FALTA DE PRUEBAS Y NORMAS AL RESPECTO**

La otra inconformidad frente al fallo de primera instancia, se debe al evidente hecho de que la falladora no solamente desconoce las normas de orden público(ley 336 de 1996, arts 22 y 36) sino que además desconoce abiertamente la calificación y la conclusión a la que llegó el Consejo de Estado mediante la sentencia número **680001-23-15-000-2005-01445-01** allegada con la contestación de la demanda, en la que refiriéndose directamente a TAX SOL DE ORIENTE S.A. es enfática en concluir, que esta empresa es meramente afiliadora, más no operadora del transporte.

Cómo se mencionó en la contestación de la demanda y en las excepciones formuladas, TAX SOL DE ORIENTE S.A. es una empresa que no opera el transporte, sino que es una mera afiliadora, ya que **no tiene capacidad transportadora** o los mal llamados cupos, lo que la convierte en afiliadora y no transportadora.

Dice el Consejo de Estado mediante el fallo 680001-23-15-000-2005-01445-01 refiriéndose directamente a TAX SOL DE ORIENTE S.A.:

*“en el transporte individual a diferencia de lo que ocurre con el colectivo, no se fijan rutas ni horarios que obliguen a señalar una determinada capacidad transportadora por cada empresa.... **Dando a entender que la capacidad transportadora que debe fijar a la autoridad de transporte competente esta referida exclusivamente , a aquella modalidad de transporte sujeta a rutas y horarios, a la cual no pertenece el servicio individual en vehículos tipo taxi...**”*

De acuerdo con este fallo proferido por la alta corte, las empresas, como la que en esta demanda represento, **NO TIENEN CAPACIDAD TRANSPORTADORA**, pues esta, es exclusiva de aquellas empresas sujetas a rutas y horarios, las empresas de taxi, no recaudan el valor de los pasajes, no fijan rutas, no establecen horarios.

Ahora bien, tenemos el art. 22 de la ley 336 de 1996, desconocido por la primera instancia, que señala que :\_ " Toda empresa operadora del servicio público de transporte **contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados(negrilla y subraya fuera de texto)**.

A la luz de esta norma, si las empresas de taxi no tienen capacidad transportadora, como lo interpretó y lo ordenó el Consejo de Estado, no son OPERADORAS del servicio público de transporte, ya que el citado art. 22 es claro en señalar que para tener esa denominación de empresa de transporte debe contar con la capacidad transportadora, característica esta de la que carece TAX SOL DE ORIENTE S.A.

Por otra parte, tenemos el art. 36 de la la misma ley 336 de 1996, que señala: : “Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente **por la empresa operadora del transporte**, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo”

Se resalta la parte “OPERADORA DEL TRANSPORTE”, para hacer notar a su señoría que la solidaridad que esta norma plantea esta necesariamente supeditada a tener una capacidad transportadora y ser una Operadora del transporte, característica esta que no tiene mi representada, pues no es propietaria de ningún vehículo, no fija rutas, no establece horarios, no recauda el valor de las carreras, no puede tener la guardia ni custodia de los vehículos afiliados, entre otras, pues de acuerdo a lo ordenado e interpretado por el Consejo de Estado, **esta capacidad transportadora, esta referida exclusivamente , a aquella modalidad de transporte sujeta a rutas y horarios, a la cual no pertenece el servicio individual en vehículos tipo taxi...**”

Concluyendo entonces, tenemos que el art. 22 de la ley 336 de 1996, se refiere a que toda empresa de transporte debe tener capacidad transportadora, que el Consejo de Estado ha señalado que las empresas de taxis, en especial TAX SOL DE ORIENTE S.A. no tiene capacidad transportadora y por ende no es operadora del servicio de transporte, y finalmente que el art. 36 del lay 336 de 1996 señala la solidaridad, pero solo frente a aquellas empresas **OPERADORAS** no afiliadoras.

Entonces, cuando la sentencia de primera instancia que acá se apela, decide condenar a TAX SOL DE ORIENTE S.A. como solidaria, en aplicación del art. 36 de la ley 336 de 1996, nuevamente acoge dos conceptos opuestos, toma dos normas a pedazos y saca una tercera norma: Que pese a ser solo afiliadora, le va a dar la calidad de operadora del transporte a TAX SOL DE ORIENTE S.A. para efectos de hacerla responsable, infringiendo completamente este artículo 36, que plantea la solidaridad, solo frente a las empresas de transporte, desconociendo los efectos del fallo del Consejo de Estado, mediante el cual a TAX SOL DE ORIENTE se le califica como mera afiliadora.

Se es o no es de transporte, pero para todos los efectos legales y no solo para responsabilidad, de lo contrario, se violaría el derecho a la igualdad, por cuanto **FRENTE A UNA SITUACION DESIGUALITARIA, SE ESTARIA DANDO UN TRATAMIENTO IGUALITARIO**, es decir, que si a la luz del Consejo de Estado, las empresas de taxis no son de transporte sino meras afiliadoras, por no tener derecho a una capacidad transportadora, a la luz de los fallos de los demás jueces tampoco se le debe dar la calidad de empresa de transporte, para efectos de responsabilidad, calidad de donde se derivaría la solidaridad de que trata la ley 336 de 1996.

No se puede ignorar una parte de una norma (art. 36 ley 336 de 1996) que es la referida a la calidad de OPERADORA DEL TRANSPORTE, y si tomar la otra parte de la misma norma para aplicar la responsabilidad por solidaridad, desconociendo que TAX SOL DE ORIENTE S.A. es una empresa afiliadora y no operadora del transporte, por lo que queda fuera del ámbito de la solidaridad a la que se le condena en el fallo apelado.

Y es que al aportarse al despacho el fallo del consejo de Estado, antes citado, que tiene efectos directos hacia TAX SOL DE ORIENTE S.A. se le demostró al Juez, la calidad y naturaleza jurídica de esta empresa, y así mismo con las normas legales se le demostró al despacho que la responsabilidad solidaria no tiene alcance frente esta empresa, que es solo afiliadora, sin embargo la falladora, bajo el amparo del mero contrato de afiliación, no la excluye de la responsabilidad,

El a quo concluye que la solidaridad se deriva del mero hecho de haberse firmado un contrato de afiliación y arrima al fallo una serie de extractos jurisprudenciales referidos todos ellos a las empresas de transporte, con capacidad transportadora, pasando por alto la prueba allegada del Consejo de Estado, que claramente establece que la naturaleza jurídica de TAXSOL DE ORIENTE S.A no es la de una empresa de transporte, sino una mera afiliadora.

El fallo apelado no cita norma alguna ( porque no existe ) ni prueba de la que se permita inferir la solidaridad demandada, pues ni del código civil, ni del código de comercio, ni de la ley 336 de 1996, se puede extraer sustento jurídico que le endilgue una responsabilidad solidaria a mi representada, y por lo tanto se inventa que la solidaridad se deriva del contrato de afiliación, cuando para tal aseveración no existe norma de derecho, ni presente jurisprudencial que justifique tal raciocinio,

TAX SOL DE ORIENTE S.A. no es una empresa de transporte como tal, no tiene capacidad transportadora no autorizó la conducción del taxi de placas XVY 965 A al señor JHON NELSON GONZALEZ y por ende queda por fuera de la solidaridad del código civil Colombiano, del código de Comercio y de la ley 336 de 1996.

Por las razones anteriormente expuestas solicito a Ustedes señores Magistrados, revocar el fallo de fecha 20 de septiembre de 2023 proferido por la Juez Primera Civil del circuito de Bucaramanga, profiriendo nueva sentencia que declare probadas todas las excepciones alegadas y exonerar a mi poderdante de toda responsabilidad frente al accidente ocurrido el 30 de junio de 2019

Esperando sean acogidas mis suplicas.

De usted atentamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Esperanza Reyes Villamizar', with a long horizontal flourish extending to the right.

ESPERANZA REYES VILLAMIZAR  
C.C. 63.478.228 DE BUCARAMANGA  
T.P. N° 90279 del C.S. DE LA J.  
CEL 3005529176  
Email [rpancha10@hotmail.com](mailto:rpancha10@hotmail.com)