

Señores

**HONORABLE TRIBUNAL SUPERIOR DE CUCUTA – SALA CIVIL Y FAMILIA
MAGISTRADA PONENTE DRA. ÁNGELA GIOVANNA CARREÑO NAVAS
E. S. D**

RADICADO : 540013153003 2019 0128 01

Radicado Tribunal: 2020-0132-01

DEMANDANTES : MARIA ANTONIA GALVIS BARON, SONIA LORENA RANGEL GALVIS, DANIELA CECILIA RANGEL GALVIS, y MIGUEL LEONARDO RANGEL GALVIS.
DEMANDADOS : PEDRO JAIMES CORREA, JOSE DEL CARMEN YAÑEZ BOHADA, LUIS EDUARDO NAVARRETE MENDOZA, EDGAR NEHEMIAS REY y SBS SEGUROS COLOMBIA.

ASUNTO: APELACION SENTENCIA PRIMERA INSTANCIA

JUAN FERNANDO ARIAS ROMERO, mayor de edad, vecino de esta ciudad, identificado con la Cédula de Ciudadanía No.79.444.492 de Bogotá, y Tarjeta Profesional No.236.034 emanada del Consejo Superior de la Judicatura, abogado en ejercicio que obra en este asunto en nombre y representación de la Sra. MARIA ANTONIA GALVIS BARON Y OTROS, dando cumplimiento al inciso tercero del artículo 14 del Decreto 806 de 2020 expedido el 04 de junio de la presente anualidad, respetuosamente acudo ante su despacho con el fin de exponer mi posición sobre el recurso de apelación interpuesto por este servidor contra la sentencia proferida y notificada el día treinta (30) de septiembre del año dos mil Veinte (2020) por el A-quo TERCERO (03) CIVIL CIRCUITO DE ORALIDAD DE CÚCUTA.

PRIMER REPARO EN CONCRETO: EN CUANTO A LA PARTICIPACION DE UN 60% DE LA VICTIMA DIRECTA DEL ACCIDENTE EN LA CONCURRENCIA DE CULPAS.

el *a-quo* dedujo que **MIGUEL ANTONIO RANGEL SOTO (Q.E.P.D)** contribuyó en la producción del accidente en un 60%. Pero no tuvo en cuenta que, ante la imposibilidad de desplazarse por la zona peatonal destinada a su circulación, ya que se encontraba obstruida por el vehículo tipo volqueta que fue participe del accidente (***y otros obstáculos que se pueden observar en el video aportado dentro del proceso***), por lo que le es obligado desplazarse por la malla vial de forma paralela al andén a una distancia mínima. conclusión que llevada al terreno de la causalidad, no implica *per sé* una cuota desencadenante del accidente, Ya que como se probó dentro del proceso la principal y determinante causa del accidente, fue la circulación defectuosa del vehículo tipo bus que envistió al señor **MIGUEL ANTONIO RANGEL SOTO (Q.E.P.D)** con la parte trasera del mismo y lo aprisiono contra la defensa del vehículo tipo volqueta que se encontraba estacionado sobre la zona peatonal.

A. COMPROBACIÓN DE LA HIPOTESIS NO 217: “FALLAS EN LA SUSPENSIÓN POSTERIOR.” DADA POR LA AUTORIDAD DE TRANSITO QUE REALIZO EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRANSITO SOBRE VEHICULO NO. 1 DE

PLACAS OBD 217 CONDUCIDO POR EL SEÑOR PEDRO JAIME CORREA Y DE PROPIEDAD DE CARBONES LA LONDRA.

La hipótesis No 217: “Fallas en la Suspensión Posterior.” Dada por la autoridad de tránsito que realizó el informe policial de accidente de tránsito fue probada con el material probatorio aportado al proceso a saber:

- El día 24 de julio del año 2018 el CDA de Cúcuta Ltda a petición de la fiscalía general de la nación realizó una inspección mecánica al vehículo con los siguientes hallazgos:
 - ✓ Mal estado de las fijaciones al chasis de los elementos de la suspensión
Elementos de la suspensión rotos, deformada con excesiva corrosión.
Mal estado o fijación defectuosa de muelles, resortes, tijeras, espirales, ballestas o barras de torsión.
Los comentarios u observaciones adicionales expresan: “la transmisión trasera está sujeta con elementos no adecuados para su sujeción (cadena blanca) y con su posición fuera de su posición original(torcida) bujes de todos los muelles en mal estado-spinder delantero derecho en mal estado.”
- En la audiencia inicial del proceso civil de responsabilidad civil extracontractual realizada por el juzgado tercero civil del circuito de la ciudad de Cúcuta, el *a-quo* adelantó interrogatorio (la grabación se encuentra entre las 2 horas 38´ minutos hasta las 3:00 horas de la primera grabación que se encuentra en el expediente y desde 001 segundos hasta el minuto 47 aproximadamente de la segunda grabación) al señor PEDRO JAIME CORREA conductor del vehículo en mención el día de los hechos el cual manifestó: *que el NO era el conductor habitual del vehículo, que él era contratista de la empresa carbones la alondra pero en el tema de extracción de carbón. Que para la fecha de los hechos él recogió el vehículo en la vivienda del señor José del Carmen, representante legal de carbones la alondra, que él no se percató de ninguna falla del vehículo. Al ser preguntado el a-quo si él evidenció la falla mecánica después del accidente expresó: SI SE DIO CUENTA DEL DESPERFECTO, EL TROQUE TRASERO ESTABA LADIADO COMO SI SE HUBIERE PARTIDO UNA GUIA.*
- En informe ejecutivo de policía judicial folio 41 aparece una entrevista realizada al subintendente de la policía nacional ANIBAL TRILLOS ORTIZ que fue la autoridad de tránsito que hizo presencia en el lugar de los hechos y elevó la hipótesis del accidente el cual expresa: *es de anotar que el conductor me manifestó que su vehículo había presentado una falla mecánica momentos antes del accidente de tránsito y que se dirigía para un taller a solucionar dicha falla, y que consistía en deformación de los muelles posteriores los cuales impedía la alineación de los mismos con los ejes anteriores motivo por el cual la parte posterior derecha del bus*

sobresalía hacia la derecha y es con esta parte del vehículo con la cual impacta al peatón y le ejerce presión contra la volqueta que estaba estacionada.

- En informe ejecutivo FPJ 11 de fecha 27/01/2018 firmado por el subintendente José Aníbal Trillos que reposa en la fiscalía novena de vida y que fue aportado como material probatorio al proceso, en la imagen 01 se observa la posición final del vehículo tipo bus, es muy claro que su posición final fue en diagonal sobre la vía. en la imagen No. 010 se muestra la falla mecánica presentada al momento del accidente que no dejaba alinear el vehículo.
- En informe ejecutivo FPJ 11 de fecha 18/10/2018 realizado por el investigador criminal de la Policía Nacional DAIMER SAITH MATTA ESCORCIA y dirigido a la fiscalía general de la nación aportados al proceso en folios 34-39 en el análisis de la imagen no. 6 del informe el investigador infiere la veracidad de la falla mecánica descrita como hipótesis por el policial que conoció el caso mencionado participante.
- El investigador criminal de la Policía Nacional DAIMER SAITH MATTA ESCORCIA se presentó como testigo en el presente proceso y en audiencia realizada el día 30 de septiembre del año 2020 (la grabación se encuentra entre las 2 horas 51 minutos hasta las 3:02 horas de la primera grabación que se encuentra en el expediente y desde 001 segundos hasta el minuto 1: 00 horas 01 minutos aproximadamente de la segunda grabación) Reitero lo presentado en el informe ejecutivo. el *a-quo* le pregunto qué riesgo conllevaba para la comunidad peatonal y comunidad vial la conducción de este vehículo con las condiciones mecánicas presentadas a lo cual respondió: *que la conducción del vehículo es más difícil su maniobrabilidad ya que va a ocupar más espacio para su desplazamiento.*
- En testimonio que rindió ante el *a-quo* como testigo en el presente proceso y en audiencia realizada el día 30 de septiembre del año 2020 el Señor JOSE DEL CARMEN YAÑEZ BOADA socio de carbones la Alondra (la grabación se encuentra entre las 2 horas 30 minutos hasta las 3:02 horas de la segunda grabación que se encuentra en el expediente y desde 001 segundos hasta el minuto 14 minutos aproximadamente de la tercera grabación) ante la pregunta sobre que sabe del accidente expuso: *que llegó al sitio del accidente y observo el bus atravesado . el a-quo le requiere para que explique que es atravesado y el respondió: que el bus se encontraba con una guía reventada y el muelle corrido. el a-quo le pregunta que si él puede ver el problema mecánico en el bus a lo que responde: si claramente.*

B. COMPROBACIÓN DE LA HIPOTESIS No 141: "VEHÍCULO MAL ESTACIONADO." DADA POR LA AUTORIDAD DE TRANSITO QUE REALIZO EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRANSITO SOBRE VEHICULO NO. 2 DE PLACAS UJJ 276

La hipótesis No 141: "Vehículo Mal estacionado." Dada por la autoridad de tránsito que realizó el informe policial de accidente de tránsito fue probada con el material probatorio aportado al proceso a saber:

- Informe policial de accidente de tránsito de fecha 27/01/2018 en donde en el croquis o bosquejo topográfico se observa claramente que el vehículo tipo

volqueta de placas UUU 276 se encuentra estacionado en una zona de circulación exclusiva de peatones.

- En informe ejecutivo FPJ 11 de fecha 27/01/2018 firmado por el subintendente José Aníbal Trillos que reposa en la fiscalía novena de vida y que fue aportado como material probatorio al proceso, en la imagen 01 se observa la posición final tipo volqueta que además de invadir el andén de circulación de peatones también sobresale y sus llantas delanteras se posan sobre la vía, en la imagen No. 002 y 06 muestra también claramente la posición donde se encontraba el vehículo.
- En informe ejecutivo FPJ 11 de fecha 18/10/2018 realizado por el investigador criminal de la Policía Nacional DAIMER SAITH MATTA ESCORCIA y dirigido a la fiscalía general de la nación aportados al proceso en folios 34-39 se observa en las imágenes Nos. 03,04,05,06,07,08 claramente la posición donde se encontraba el vehículo tipo volqueta, corroborando plenamente la hipótesis planteada en el informe policial de accidente de tránsito: Vehículo Mal estacionado.
- En interrogatorio de indiciado FPJ 14 realizado a EDGAR NEHEMIAS REY ACOSTA conductor y propietario del vehículo tipo volqueta de placas UUU 276 con fecha 20/08/2019 efectuado por el investigador criminal de la Policía Nacional DAIMER SAITH MATTA ESCORCIA y dirigido a la fiscalía general de la nación aportados al proceso, el investigador pregunta : Diga si el vehículo clase volqueta invadía la acera si por el contrario los peatones tenían espacio para transitar por fuera de la vía o calzada el señor Edgar responde: *ahí uno invade el andén porque en la ferretería lo dejan entrar a uno con el vehículo hasta cierto punto, ya que el señor de la ferretería tiene su trabajadores y ellos se encargan de avisar a los conductores hasta donde pueden ingresar los carros, además de eso ahí afuera de la ferretería el andén mantiene lleno de otros carros que hacen viajes y los peatones venían caminando por la calle desde bien arriba.*
- En testimonio que rindió ante el *a-quo* como testigo en el presente proceso y en audiencia realizada el día 30 de septiembre del año 2020 el Señor EDGAR NEHEMIAS REY ACOSTA conductor y propietario del vehículo tipo volqueta de placas UUU 276 (la grabación se encuentra entre los 30 minutos hasta las 1:03 horas de la primera grabación de la audiencia de instrucción y juzgamiento que se encuentra en el expediente) ante la pregunta de el *a-quo* de como sucedió el accidente el Sr EDGAR NEHEMIAS respondió : *yo recuerdo que yo entre a retirar el material y yo me subí arriba a la volqueta y cuando sentí que moví eso sentí que jalaba el carro y fui a mirar que había pasado y mire el accidente.* el *a-quo* le pregunta que donde se encontraba exactamente en el accidente responde: *estaba metido en la ferretería ocupando el espacio público, porque el señor dijo que lo dejaran ahí que ahí cargaban a todo el mundo*

C. FACTOR DETERMINANTE Y CONTRIBUYENTE EN EL ACCIDENTE DE TRANSITO

En informe de Investigador de Campo FPJ 11 de fecha 18/10/2018 aportado al proceso, realizado por el subintendente de la Policía Nacional DAIMER SAITH MATTA ESCORCIA quien se presentó como testigo en el presente proceso y en audiencia realizada el día 30 de septiembre del año 2020 (la grabación se encuentra entre las 2 horas 51 minutos hasta las 3:02 horas de la primera grabación) a pregunta de el *a-quo* le manifestó su experiencia profesional a saber: técnico profesional en seguridad vial y servicio de Policía, curso básico de policía judicial, pertenece a la dirección de tránsito y transporte de la policía metropolitana de Cúcuta desde hace 14 años, se desempeña desde el año 2012 en el laboratorio móvil de criminalística, haciendo investigaciones en casos de lesiones personales y homicidios culposos en accidentes de tránsito. El investigador hace un análisis de todo el material probatorio que recopiló su unidad de investigación y concluye que:

- a. **FACTOR DETERMINANTE:** la falta de precaución por parte del participante No.1 Bus quien tomó la decisión de transitar por la vía cuando era notoria la falla mecánica del automotor.
- b. **FACTOR CONTRIBUYENTE:** El irregular estacionamiento por parte del participante No 2 tipo Volqueta el cual fue realizado por su conductor sobre el andén destinado al tránsito de peatones.

También hay que hacer responsable del accidente, al propietario del establecimiento de comercio denominado Ferretería Navarrete ya que su actitud irresponsable permite que el andén destinado SOLO PARA PEATONES sea usado como zona de carga y descargue de mercancía, como se observan en las imágenes 1, al 9 del informe de investigador de campo FPJ 11 y en la entrevista que el investigador judicial realiza FPJ 14 al señor EDGAR NEHEMIAS REY ACOSTA.

D. FACTOR DE CAUSALIDAD

El *a-quo* se limitó a valorar aspectos subjetivos de la conducta de LA VICTIMA DEL ACCIDENTE frente al cumplimiento de las normas de tránsito en especial art 55 el código nacional de tránsito, sin establecer su grado de influencia en el siniestro, y sin el análisis integral del material probatorio aportado al proceso en donde dan cuenta del mayor grado de influencia de los otros partícipes en el accidente de tránsito.

“El desacierto, entonces, se halla ante todo en el ámbito causal y no en el reproche culpabilístico, dada la actividad desarrollada por los participantes en el hecho y cuya consecuencia dañosa se encuentra esencialmente ligada por la potencia causal de cada una de las fuentes de riesgo involucradas en el acontecimiento, y del mismo modo, como esenciales para determinar la proporción del daño. “¹

Como se pudo comprobar con el análisis del material probatorio aportado al proceso, la principal y determinante causa del accidente, fue la circulación defectuosa del vehículo tipo

¹ SC2107-2018 corte suprema de justicia

bus que envistió al señor **MIGUEL ANTONIO RANGEL SOTO (Q.E.P.D)** con la parte trasera del mismo y lo aprisiono contra la defensa del vehículo tipo volqueta que se encontraba estacionado sobre la zona peatonal.

En sentencia SC2107-2018 de la honorable corte suprema de justicia Magistrado Ponente **LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA** se hace un análisis del FACTOR DE CAUSALIDAD:

De ese modo, si bien el cálculo de la contribución de cada uno de los participantes en la producción del daño, y por esa vía, la moderación del valor a resarcir atiende al *arbitrio iuris* del juez, su análisis no debe ser arbitrario ni subjetivo, pues frente a la víctima tendrá que examinar, además de la culpa, el factor de causalidad.

En el derecho comparado, por ejemplo, en el sistema jurídico norteamericano, a la concurrencia de culpas se le conoce como “*comparative negligence*”², el cual centra su valoración en la exclusiva consideración del elemento “*culpabilístico*”. Otros, como el italiano³, el alemán⁴ y el inglés⁵, centran su estudio solo en la entidad causal de los respectivos comportamientos. El Tribunal Supremo español recoge ambas tesis, es decir, la de la causalidad y la gravedad de las culpas, “*aunque en la práctica valora también algún otro elemento, como el dolo o el riesgo creado por el agente*”⁶.

Esta Sala, igual a su similar español, según se expuso, ha acogido ambos enfoques para cuantificar la cuota de participación de la víctima como corresponsable de la producción del daño, teniendo como criterios de valoración la causalidad y la culpa.

Las anteriores precisiones conceptuales se deben tener en cuenta tratándose de daños causados con vehículos o en accidentes de tránsito, por cuanto la conducción de automotores, en atención a su naturaleza, y en los términos de su propio régimen jurídico, contenido en la Ley 769 de 2002⁷ (Código Nacional de Tránsito Terrestre), se define como una actividad riesgosa.

Basta entonces observar que las disposiciones del referido estatuto imponen, entre otras exigencias, directrices específicas a fin de prevenir o evitar el “*riesgo*” inherente al peligro que conlleva su ejercicio, como la sujeción de los peatones, conductores y vehículos a las normas de tránsito y el acatamiento “*(...) de los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes (...)*” (art. 27).

² Sistema reconocido en varias legislaciones estatales norteamericanas, como en las leyes de Louisiana (act 2323) o Kansas (s. 60-258^a), así como en la jurisprudencia, vgr. *State v. Kaatz*, 572 p.2d 775, 782 (Alaska, 1977), *Danculovich v. Brown*, 593, p.2d 187 (Wyoming, 1979).

³ Así lo establece el artículo 1227 del Código Civile italiano, el cual habla de disminución conforme con la gravedad de la culpa y la entidad de las consecuencias derivadas de la conducta de la víctima sobre el daño total (Bessone, Mario. “*La Responsabilità Civile*”. Editorial Utet, Torino, 1987, págs. 165 a 166).

⁴ Canon 254 del BGB (Código Civil Alemán).

⁵ Ver sección primera de la *Law Reform (Contributory Negligence) Act* de 1945.

⁶ SOLÉ FELIU, Josep. “*La concurrencia de culpa de la víctima en la jurisprudencia reciente del Tribunal Supremo*” en “*Anuario de Derecho Civil*”. Ministerio de Justicia español. Madrid 1997, págs. 865 a 902.

⁷ Modificada por las leyes 1503 de 2011, 1548 de 2012, 1696 de 2013, 1730 de 2014, 1753 de 2015, 1811 de 2016, y 1843 de 2017.

Así mismo, el conductor debe en su actividad comportarse en “(...) *forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe[n] conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito (...)*” (art. 55), y “(...) *abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento (...)*” (art. 61).

Para dar cuenta de la orientación seguida por el legislador sobre la reseñada actividad, “(...) *las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (...)*”⁸.

El conductor del vehículo No. 1 de placas OBD 217 señor PEDRO JAIME CORREA infringió los siguientes artículos de la LEY 769 DE 2002 “CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE”:

ARTÍCULO 28. CONDICIONES TECNOMECÁNICAS, DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DE OPERACIÓN. <Artículo modificado por el artículo 8 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

ARTÍCULO 63. Modificado por el art. 14, Ley 1811 de 2016. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.

El conductor del vehículo No. 2 de placas UUU 276 señor EDGAR NEHEMIAS REY ACOSTA infringió los siguientes artículos de la LEY 769 DE 2002 “CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE”:

ARTÍCULO 63. Modificado por el art. 14, Ley 1811 de 2016. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.

⁸ CSJ SC 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01.

ARTÍCULO 69. RETROCESO EN LAS VÍAS PÚBLICAS. No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia.

Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.

PARÁGRAFO. El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.

ARTÍCULO 75. ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS. En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.

ARTÍCULO 76. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR. Modificado por el art. 15, Ley 1383 de 2010, Modificado por el art. 15, Ley 1811 de 2016. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.

En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.

En curvas.

Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

El Propietario del establecimiento de comercio denominado Ferretería Navarrete señor LUIS EDUARDO NAVARRETE MENDOZA infringió los siguientes artículos de la LEY 769 DE 2002 "CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE":

ARTÍCULO 78. ZONAS Y HORARIOS DE ESTACIONAMIENTO ESPECIALES. Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de

CALLE 6 NO 7E-146 QUINTA ORIENTAL CUCUTA

info@ariasabogados.co - ariasabogadosasociados@gmail.com

www.ariasabogados.co

construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.

Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.

E. CONCURRENCIA DE CAUSAS

En sentencia SC2107-2018 de la honorable corte suprema de justicia Magistrado Ponente LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA se hace un análisis pormenorizado de la concurrencia de CAUSAS a saber:

“Empero, para establecer si hay concurrencia de causas, las mismas pueden ser anteriores, coincidentes, concomitantes, recíprocas o posteriores, al punto de que el perjuicio no se causaría sin la pluralidad de fenómenos causales, pues de lo contrario, dicho instituto no tendría aplicación.

A propósito dijo esta Corte:

*“(...) No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata ‘como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre **la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado.** Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, **se dice que una y otra son concausa de este**’ (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada). Este criterio corresponde, igualmente, al de la doctrina especializada en la materia, como lo destaca De Cupis, **al señalar que ‘[d]e antiguo se ha utilizado una expresión poco afortunada para referirse a la concurrencia de culpa en el perjudicado, y es el término compensación de la culpa. Su falta de adecuación puede verse prácticamente con sólo observar que el estado de ánimo culposo del perjudicado ni puede eliminar ni reducir el estado de ánimo culposo de la persona que ocasiona el daño’** (De Cupis, Adriano. *El daño. Teoría General de la Responsabilidad Civil*. Editorial Bosch. Barcelona, 1966. Págs. 275 y 276) (...)”⁹ (se resalta).*

Lo reseñado sirve además para destacar que la jurisprudencia de esta Sala ha optado por denominar al fenómeno de la concurrencia de conductas desplegadas por el agente y el damnificado en la producción del daño, cuya reparación pretende este último, como una cuestión propia del “hecho de la víctima” y no de la “culpa de la víctima”.

F. HECHO DE LA VICTIMA Y NO CULPA DE LA VICTIMA

Dicha afirmación se fundamenta porque la expresión “culpa” corresponde a un “factor de imputación (...) de carácter subjetivo”¹⁰, situación que supone la violación de

⁹ CSJ SC 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01.

¹⁰ VISINTINI, Giovanna. *“Tratado de la Responsabilidad Civil”*. Tomo II. Editorial Astrea. Buenos Aires, 1999, pág. 292. SANTOS BRIZ, Jaime. “La responsabilidad civil”. Derecho sustantivo y Derecho procesal, séptima edición, Editorial Montecorvo S.A., Madrid, 1993. Pág. 118.

deberes de diligencia y cuidado asumidos por una persona “en una relación de alteridad para con otra u otr[o]s”, no respecto de sí mismo, ni contra su propio interés¹¹. En igual sentido, no existe un deber jurídico de la víctima frente al agente, en cuya virtud esté obligado el primero a prevenir o reducir el daño tanto como le sea posible¹².”

Tal aspecto, entonces, solo impone al lesionado a soportar la reducción de la indemnización reclamada al causante del perjuicio, situación que “*lo desvincula de la esfera de los deberes jurídicos para situarse en el terreno de las cargas*”¹³.

En ese sentido, dijo esta Colegiatura:

“(...) En todo caso, así se utilice la expresión ‘culpa de la víctima’ para designar el fenómeno en cuestión, en el análisis que al respecto se realice no se deben utilizar, de manera absoluta o indiscriminada, los criterios correspondientes al concepto técnico de culpa.

“(...)

“Esta reflexión ha conducido a considerar, en acercamiento de las dos posturas, que la ‘culpa de la víctima’ corresponde -más precisamente- a un conjunto heterogéneo de supuestos de hecho, en los que se incluyen no sólo comportamientos culposos en sentido estricto, sino también actuaciones anómalas o irregulares del perjudicado que interfieren causalmente en la producción del daño, con lo que se logra explicar, de manera general, que la norma consagrada en el artículo 2357 del Código Civil, aun cuando allí se aluda a “imprudencia” de la víctima, pueda ser aplicable a la conducta de aquellos llamados inimputables porque no son ‘capaces de cometer delito o culpa’ (art. 2346 ibídem) o a comportamientos de los que la propia víctima no es consciente o en los que no hay posibilidad de hacer reproche alguno a su actuación (v.gr. aquel que sufre un desmayo, un desvanecimiento o un tropiezo y como consecuencia sufre el daño) (...) (Cas. Civ. 15 de marzo de 1941, citada en G.J. L, pág. 793; 29 de noviembre de 1946, G.J. LXI, pág. 677; 8 de septiembre de 1950, G.J. LXVIII, pág. 48; 28 de noviembre de 1983. No publicada) (...)”¹⁴.

La actuación del Señor MIGUEL ANTONIO RANGEL SOTO (Q.E.P.D) (Peatón), quien transitaba por la Avenida 1 con frente al N° 2-27 Kennedy Barrio La victoria Cúcuta Norte de Santander en compañía de su hermano se limitó, ante la imposibilidad de continuar su camino por la zona peatonal por los obstáculos que se presentaban sobre esta vía, a seguir caminado por la vía vehicular para llegar a su destino, pero el nunca imagino que el vehículo tipo bus circulara con una falla mecánica y lo atropellara ante el vehículo tipo volqueta que se encontraba mal estacionado cargando mercancía de la Ferretería Navarrete.

¹¹ DE CUPIS, Antonio. *Teoría General de la Responsabilidad Civil*. 2dª. Edición. Editorial Bosch, S.A. México, 1975, págs. 278 y s.s.

¹² SOTO NIETO, Francisco. *“La llamada compensación de culpas”*. Revista de Derecho Privado, Madrid, mayo de 1968. Tomo LII.

¹³ ROSELLO, Carlo, *“Il danno evitabile. La misura della responsabilità tra diligenza ed efficienza”*. Editorial CEDAM, Roma 1990, págs. 40 a 44.

¹⁴ CSJ SC 2 de mayo de 2007, rad. 1997-03001-01, citada el 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01, entre otras.

G. CONCURRENCIA DE ACTIVIDADES PELIGROSAS¹⁵

Si bien en un principio la doctrina de esta Corte resolvió el problema de las concausas o de la concurrencia de actividades peligrosas, adoptando diversas teorías como la “neutralización de presunciones”¹⁶, “presunciones recíprocas”¹⁷, y “relatividad de la peligrosidad”¹⁸, fue a partir de la sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01¹⁹, en donde retomó la tesis de la intervención causal²⁰.

Al respecto, señaló:

*“(…) La (…) graduación de ‘culpas’ en presencia de actividades peligrosas concurrentes, [impone al] (…) juez [el deber] de (…) examinar a plenitud la conducta del autor y de la víctima para precisar su incidencia en el daño y determinar la responsabilidad de uno u otra, y así debe entenderse y aplicarse, desde luego, **en la discreta, razonable y coherente autonomía axiológica de los elementos de convicción allegados regular y oportunamente al proceso con respeto de las garantías procesales y legales.***

*“Más exactamente, el fallador **apreciará el marco de circunstancias en que se produce el daño, sus condiciones de modo, tiempo y lugar, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, complejidad, grado o magnitud de riesgo o peligro, los***

¹⁵ SC2107-2018 de la honorable corte suprema de justicia Magistrado Ponente LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA

¹⁶ Tenía aplicación en los eventos de responsabilidad donde se habla de presunción de culpa, es decir, cuando se ejerce una actividad riesgosa. Dicha teoría afirmaba que las presunciones se aniquilaban, para dar paso a la culpa probada (CSJ SC 5 de mayo de 1999, rad. 4978). Durante su implementación, un sector de la doctrina se oponía a la misma, por “(…) *carecer de fundamento normativo, toda vez que el hecho de haberse causado el daño por la intervención encontrada de dos cosas riesgosas no puede provocar una mutación normativa, es decir, pasar del riesgo como factor de imputación, a la culpa probada (…)*” (PIZARRO, Ramón Daniel, “Responsabilidad por riesgo creado y de empresa. Contractual y extracontractual”, t. II. Buenos Aires. La Ley, 2006, pp. 274-277).

¹⁷ En este evento, las presunciones de culpa por quienes desarrollan labores riesgosas no se neutralizan, sino que permanecen incólumes. Significaba que cuando una de las partes era la que sufría el daño, la presunción subsistía en contra de quien no lo padeció, quien podrá destruir la presunción probando la incidencia del hecho de la víctima en la producción del evento dañoso (CSJ SC 26 de noviembre de 1999, rad. 5220). Su crítica radicaba en que “(…) *la solución de apoyaba en una falsa idea de la responsabilidad civil, cuya esencia se fundamenta en la idea de indemnización y no de pena, por tal motivo no se podía determinar la responsabilidad según la culpa del ofensor o la víctima (…)*” (PEIRANO FACIO, Ramón Daniel. “Responsabilidad extracontractual”, 3ª ed. Bogotá. Temis, 1981, pág. 442).

¹⁸ Se tiene en cuenta el mayor o menor grado de peligrosidad de la actividad o mayor o menor grado de potencialidad dañina (CSJ SC 2 de mayo de 2007, rad. 1997-03001-01). Su censura consistía en que dicha tesis se preocupaba más por establecer que labor era más riesgosa en relación con otra, dejando de lado considerar cuál de ellas había causado el daño.

¹⁹ Reiterado en sentencias de 26 de agosto de 2010, rad. 2005-00611-01, y 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-000042-01.

²⁰ Teoría que en todo caso había sido acogida originariamente por esta Corte en sentencia de 30 de abril de 1976, G.J. CLII, n°. 2393, pág. 108.

riesgos específicos, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad, y en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) del quebranto, por cuanto desde el punto de vista normativo (imputatio iuris) el fundamento jurídico de esta responsabilidad es objetivo y se remite al riesgo o peligro (...) (se resalta).

H. CONCURRENCIA DE CULPAS

Así, al proceder el análisis sobre la causa del daño, el juzgador debe establecer “mediante un cuidadoso estudio de las pruebas, la incidencia del comportamiento desplegado por cada [parte] alrededor de los hechos que constituyan causa de la reclamación pecuniaria”²¹, en particular, cuando ésta proviene del ejercicio de una actividad peligrosa y, al mismo tiempo, se alegue concurrencia de conductas en la producción del hecho lesivo.

Sobre el asunto En sentencia SC2107-2018 de la Honorable Corte Suprema de Justicia Magistrado Ponente LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA se expone: afirmó esta Corte:

“(…) [E]n tratándose de la concurrencia de causas que se produce cuando en el origen del perjuicio confluyen el hecho ilícito del ofensor y el obrar reprochable de la víctima, deviene fundamental establecer **con exactitud la inerencia de este segundo factor en la producción del daño, habida cuenta que una investigación de esta índole viene impuesta por dos principios elementales de lógica jurídica que dominan esta materia, a saber: que cada quien debe soportar el daño en la medida en que ha contribuido a provocarlo, y que nadie debe cargar con la responsabilidad y el perjuicio ocasionado por otro** (G. J. Tomos LXI, pág. 60, LXXVII, pág. 699, y CLXXXVIII, pág. 186, Primer Semestre, (...); principios en los que se funda la llamada ‘compensación de culpas’, concebida por el legislador para disminuir, aminorar o moderar la obligación de indemnizar, en su expresión cuantitativa, hasta o en la medida en que el agraviado sea el propio artífice de su mal, compensación cuyo efecto no es otro distinto que el de ‘repartir’ el daño, para reducir el importe de la indemnización debida al demandante, ello, desde luego, sobre el supuesto de que las culpas a ser ‘compensadas’ tengan virtualidad jurídica semejante y, por ende, sean equiparables entre sí (...)” (resaltado propio)²².

Por tanto, se reitera, para declarar la concurrencia de consecuencias reparadoras, o de concausas, cuyo efecto práctico es la reducción de la indemnización en proporción a la participación de la víctima, su implicación deberá resultar influyente o destacada en la cadena causal antecedente del resultado lesivo, aún, a pesar del tipo de tarea arriesgada que gobierna el caso concreto.

En esa línea, cuando el daño es consecuencia de la convergencia de roles riesgosos realizados por víctima y agente, el cálculo de la contribución de cada uno en la producción del menoscabo atiende, si bien al *arbitrio iuris* del juez, su análisis no debe ser

²¹ CSJ SC 14 de diciembre de 2006. 1997-03001-01

²² CSJ SC 25 de noviembre de 1999, rad. 5173.

desmesurado ni subjetivo, pues debe tener en cuenta la circunstancia incidental que corresponda en cada caso²³.

Dicho criterio lo aplicó esta Sala en el caso de una familia que viajaba en una camioneta de carga, quienes transportaban a unas personas en la parte trasera, resultando embestidos por un autobús con “(...) *fallas en los frenos*”²⁴.

Si bien la Corte determinó la culpa del conductor de la camioneta por “*llevar pasajeros en un automóvil para carga*”, la causa real del accidente no fue otra que la imprudencia del maquinista del bus al guiarlo abarrotado de pasajeros y con en el sistema de frenos averiado, “*lo que [provocó] su desenfreno y como consecuencia arrolló [al otro rodante]*”²⁵.

De tal manera, concluyó esta Corporación que no había razón para reducir la indemnización, porque la “*culpa del conductor de la camioneta [ni de las personas por él transportadas] no fue concausal a los daños por el responsable del bus*”²⁶. Al respecto, expuso:

“(…) [P]ara que opere la compensación de culpas de que trata el artículo 2357 del Código Civil **no basta que la víctima se coloque en posibilidad de concurrir con su actividad a la producción del perjuicio cuyo resarcimiento se persigue, sino que se demuestre que la víctima efectivamente contribuyó con su comportamiento a la producción del daño**, pues el criterio jurisprudencial en torno a dicho fenómeno es el de que para deducir responsabilidad en tales supuestos (...) la jurisprudencia no ha tomado en cuenta, como causa jurídica del daño, sino la actividad que, entre las concurrentes, ha desempeñado un papel preponderante y trascendente en la realización del perjuicio. De lo cual resulta que si, aunque culposo, el hecho de determinado agente fue inocuo para la producción del accidente dañoso, el que no habría ocurrido si no hubiese intervenido el acto imprudente de otro, no se configura el fenómeno de la concurrencia de culpas, que para los efectos de la gradación cuantitativa de la indemnización consagra el artículo 2357 del Código Civil. **En la hipótesis indicada sólo es responsable, por tanto, la parte que, en últimas, tuvo oportunidad de evitar el daño y sin embargo no lo hizo** (CLII, 109. - Cas. 17 de abril de 1991).

“En este orden de ideas, **cabe concluir que la sola circunstancia de que el perjudicado estuviese desarrollando en el momento del suceso una actividad que en abstracto pudiera merecer el calificativo de imprudente, no es causa de atenuación de la indemnización debida por el agente, pues para tales efectos será menester, y las razones son obvias, que la actividad de la víctima concorra efectivamente con la de aquél en la realización del daño** (...)”²⁷ (negrillas fuera de texto).

²³ CSJ SC 16 de abril de 2013, rad. 2002-00099.

²⁴ CSJ SC 6 de mayo de 1998, rad. 4972.

²⁵ *Ídem*.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ CSJ SC 6 de mayo de 1998, rad. 4972.

De ese modo, si bien el cálculo de la contribución de cada uno de los participantes en la producción del daño, y por esa vía, la moderación del valor a resarcir atiende al *arbitrio iuris* del juez, su análisis no debe ser arbitrario ni subjetivo, pues frente a la víctima tendrá que examinar, además de la culpa, el factor de causalidad.

En la presente reclamación el *a-quo dedujo* que **MIGUEL ANTONIO RANGEL SOTO (Q.E.P.D)** contribuyó en la producción del accidente en un 60%. Pero no hizo un detallado análisis del material probatorio aportado al proceso. Acompañado de entrevistas a testigos e interrogatorios participes del accidente que dan cuenta que:

- La principal y determinante causa del accidente, fue la circulación defectuosa del vehículo tipo bus que envistió al señor **MIGUEL ANTONIO RANGEL SOTO (Q.E.P.D)** con la parte trasera del mismo y lo aprisiono contra la defensa del vehículo tipo volqueta que se encontraba estacionado sobre la zona peatonal realizando cargue de materiales de la ferretería NAVARRETE.

SEGUNDO REPARO EN CONCRETO: CONFORME A LA TASACIÓN DEL INGRESO BASE DE LIQUIDACIÓN:

EL A-QUO DEDUJO DEL INGRESO DE LIQUIDACIÓN UN 35% PARA GASTOS PERSONALES EN EL ENTENDIDO EN QUE LA VÍCTIMA ESTABA ESTUDIANDO, SEGÚN LO SUPUESTAMENTE EXPRESADO POR MIGUEL LEONARDO RANGEL GALVIS

El señor **MIGUEL LEONARDO RANGEL GALVIS** en la audiencia inicial en el interrogatorio practicado por el a-quo le indicó que él era patrullero de la Policía y estudiaba derecho. (minuto de grabación desde 2 horas :10 minutos hasta 2 horas :16 minutos de grabación de la segunda grabación del día 24 de julio/2020.) En el audio se escucha que el que estudiaba derecho era el señor MIGUEL LEONARDO y que su padre le ayudaba en algunas oportunidades para el estudio.

- CORTE SUPREMA DE JUSTICIA SENTENCIA SC15996-2016 DE 29 DE NOVIEMBRE DE 2016 CORTE SUPREMA DE JUSTICIA SALA DE CASACIÓN CIVIL SC15996-2016 Radicación: 11001-31-03-018-2005-00488-01 Magistrado Ponente: Dr. Luis Alonso Rico Puerta:

“Por tanto, si el Gobierno Nacional, mediante Decreto 2552 del 30 de diciembre de 2015 fijó el salario mínimo mensual que regiría durante 2016, en la suma de \$ 689.455, dicha cuantía será la base de la liquidación del lucro cesante.

De ese monto, se deducirá el 25% por concepto de gastos personales del difunto, esto es, \$ 172.363,75, estimativo que la Corte ha considerado procedente aplicar en materia resarcitoria y como igualmente así fue propuesto por los demandantes, queda la cantidad de \$ 517.091 para la cuantificación de los perjuicios, la cual será distribuida entre quienes tienen derecho a ser indemnizados, con corte al último día del mes de agosto de 2016.”

- CORTE SUPREMA DE JUSTICIA SALA DE CASACIÓN PENAL Magistrada ponente PATRICIA SALAZAR CUÉLLAR SP8854-2016 Radicación o. 4618 1 (Aprobado Acta n.º 194)

“En ese orden, el salario mínimo vigente para el año 2001, estaba fijado en \$286.000-, valor que se incrementa en un 25 % por seguridad social y se resta el 25 % que se presume utilizaba Isnardo Martínez para su manutención, quedando \$268.125, cifra que para ser actualizada se multiplica por el IPC inicial (al momento del hecho) y se divide por el IPC Cfinal (vigente para cuando se dictó la sentencia de primera instancia), siendo la renta final: \$511,393 . 268.125X IPC”

- CORTE SUPREMA DE JUSTICIA SALA DE CASACIÓN CIVIL Magistrado Ponente **OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE SC665-2019**

“El valor del ingreso mensual percibido por el occiso al tiempo de su deceso, era de \$4.500.000, que será la base de la liquidación del lucro cesante, con deducción de un 25% por concepto de gastos personales como estimativo que la Corte ha considerado procedente aplicar en materia resarcitoria, que para el caso corresponde a \$1.125.000, y lo restante habría de distribuirse por mitades entre la cónyuge y los hijos, pues conforme a lo evidenciado en el proceso, aunque no se reclamó indemnización de lucro cesante a favor de los descendientes, sí se refirió que dos de ellos contaban con la ayuda económica del padre y aún estaban adelantando estudios universitarios, de donde se infiere que para esa época el fallecido aportaba pecuniariamente al hogar para el sostenimiento de esposa e hijos. “

TERCER REPARO EN CONCRETO: CONFORME A LA FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA DE LUIS EDUARDO NAVARRETE MENDOZA.

tratándose de una acción de responsabilidad civil extracontractual surgida del desarrollo de actividades peligrosas, la presunción de culpabilidad conforme a lo dispuesto en el artículo 2347 del Código Civil no solo se predica del autor material del hecho dañoso sino también de las personas naturales o jurídicas que ostentaren la condición de guardianas de la cosa inanimada con la cual se produjo este, en otras palabras, de aquellas que tienen la dirección, manejo y control sobre la actividad, sean o no sus dueños.

La vinculación de **LUIS EDUARDO NAVARRETE MENDOZA** en calidad de representante legal de ferretería Navarrete condición de Tercero Civilmente responsable por permitir el cargue de vehículos de carga sobre el andén de su establecimiento de comercio.

SE INDICÓ LA CALIDAD DE PROPIETARIO DEL ESTABLECIMIENTO PARA PROBAR QUE SOBRE EL ANDÉN DE ESE ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO SE ESTABA REALIZANDO UNA ACTIVIDAD COMERCIAL. LA DEMANDA Y LOS PODERES SIEMPRE SE DIRIGIÓ CONTRA EL SEÑOR NAVARRETE Y NO CONTRA SU ESTABLECIMIENTO COMERCIAL

Con base en los planteamientos que anteceden, sin lugar a duda, se tienen configurados los elementos que estructuran la responsabilidad de los demandados, por lo tanto, respetuosamente solicito:

PRIMERO: QUE SE REVOQUE la sentencia POR LA JUEZ TERCERA CIVIL DEL CIRCUITO el día 30 de septiembre del año 2020 EN CUANTO A QUE EL SEÑOR MIGUEL ANTONIO RANGEL SOTO (Q.E.P.D) contribuyó en la producción del accidente en un 60%.

SEGUNDO: QUE SE REVOQUE la sentencia POR LA JUEZ TERCERA CIVIL DEL CIRCUITO el día 30 de septiembre del año 2020 por el descuento del IBL del señor MIGUEL ANTONIO RANGEL SOTO PARA EL CALCULO DE LUCRO CESANTE PRESENTE Y FUTURO sea del 25%

TERCERO: QUE SE REVOQUE la sentencia POR LA JUEZ TERCERA CIVIL DEL CIRCUITO el día 30 de septiembre del año 2020 y se condene a LUIS EDUARDO NAVARRETE MENDOZA en calidad de representante legal de ferretería Navarrete condición de Tercero Civilmente responsable por permitir el cargue de vehículos de carga sobre el andén de su establecimiento de comercio.

El derecho no requiere mayor lucubración para establecer en justicia lo que a cada quien le corresponde. La reparación integral del daño coexiste con todos los factores exógenos que pretendan resarcir verdaderamente el daño causado; no obstante, este daño no tenga reparación alguna en tratándose en dejar la persona como antes de haber padecido la pérdida de un ser querido.

De esta manera, con el fin de acceder a la reparación integral del daño sufrido, dejo sustentado los motivos de inconformidad en contra de la sentencia proferida por el **JUZGADO TERCERO CIVIL CIRCUITO DE CÚCUTA** en primera instancia.

De la honorable magistrada,

Atentamente

JUAN FERNANDO ARIAS ROMERO
C.C. 79.444.492
T.P. 236034 C.S.J.
Cel 3138728353
fernandoariasabogado@hotmail.com



Buscar

Despacho 02 Sala ...

Mensaje nuevo

Eliminar Archivo No deseado Limpiar Mover a Categorizar Pospone

- Favoritos
- Carpetas
 - Bandeja de entrada 6
 - Borradores
 - Elementos enviados
 - Elementos eliminados
 - Correo no deseado
 - Archivo
 - Notas
 - Acciones del Despacho
 - Administracion Judicial Cucuta
 - Administracion Judicial Otras
 - ASONAL
 - Boletines
 - Calificaciones
 - CESJUL
 - Consejo Seccional Norte de ... 3
 - Manuel Consejo Seccional 4
 - Consejo Seccional Otros
 - Consejo Superior Judicatura
 - Corte Constitucional
 - Direccion Ejecutiva Administra...
 - Elementos infectados
 - Elementos infectados
 - Historial de conversaciones
 - Juzgados Otros
 - Ingeniero Giovanni Lagos 2
 - Elementos detectados
 - Juzgados Cucuta
 - Noticias EJRLB
 - Otros correos
 - Relatoria Corte Suprema 7
 - Relatorias Varias
 - Sala Disciplinaria Norte de San...
 - Sala Disciplinaria Otros
 - Secretaria Sala Civil Familia 5
 - Luis Emilio
 - Providencias Corte Suprema
 - Reparto Teletrabajo Tutelas 2
 - Sandra 1
 - Teletrabajo Habeas Corpus
 - Teletrabajo Jurisd Ordinaria 6
 - Trámites Administrativos
 - Suscripciones de RSS
 - Tribunal Cucuta
 - Tribunal Cucuta Relatoria
 - Carpeta nueva

SUSTENTACIÓN APELACIÓN 540013153003 2019 0128 01

Parte del contenido de este mensaje se ha bloqueado porque el remitente no está en la lista de remitentes seguros. [Confío en el contenido de fernandoariasabogado@hotmail.com.](#) | [Mostrar contenido bloqueado](#)

fernando arias <fernandoariasabogado@hotmail.com>
 Mar 12/01/2021 10:22 AM
 Para: yurypenaranda90@gmail.com; anaelizabeth25@hotmail.com; vergel.abogado@gmail.com; Notificaciones SBSeguros; Cole <velascotarazonaasociados@hotmail.com>; Despacho 02 Sala Civil Familia Tribunal Superior - N. De Santander - Cucuta; jvelasc fernando arias

contestacion apelacion segun...
 465 KB

Señores
HONORABLE TRIBUNAL SUPERIOR DE CUCUTA – SALA CIVIL Y FAMILIA
MAGISTRADA PONENTE DRA. ÁNGELA GIOVANNA CARREÑO NAVAS
E. S. D

RADICADO : 540013153003 2019 0128 01
 Radicado Tribunal: 2020-0132-01
 DEMANDANTES : MARIA ANTONIA GALVIS BARON, SONIA LORENA RANGEL GALVIS, D. GALVIS, y MIGUEL LEONARDO RANGEL GALVIS.
 DEMANDADOS : PEDRO JAIMES CORREA, JOSE DEL CARMEN YAÑEZ BOHADA, LUIS MENDOZA, EDGAR NEHEMIAS REY y SBS SEGUROS COLOMBIA.

Libre de virus. www.avast.com

[Responder](#) | [Responder a todos](#) | [Reenviar](#)