

CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO

El transporte de mercancía por mar tiene un régimen legal especial. Responsabilidad del porteador marítimo por daños a la mercancía puesta bajo su custodia para ser transportada. Exoneración de responsabilidad por los daños provenientes de incendio.

*Corte Suprema de Justicia
Sala de Casación Civil*

Sentencia número 218.

Magistrado ponente: *Doctor Carlos Esteban Jaramillo Schloss.*

Bogotá, D. E., 12 de junio de 1990.

Decide la Corte el recurso de casación interpuesto por la parte demandada contra la sentencia de fecha 28 de junio de 1988, proferida por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá para ponerle fin, en segunda instancia, al proceso ordinario de mayor cuantía seguido por Ricardo Romero Vigoya contra la sociedad Flota Mercante Grancolombiana S. A.

ANTECEDENTES

1. En demanda presentada el 14 de mayo de 1984 y que correspondió en reparto al Juzgado 22 Civil del Circuito de Bogotá, Ricardo Romero Vigoya, trajo a proceso por vía ordinaria a la Flota Mercante Grancolombiana S. A., para que cumplidos los trámites procedimentales de rigor en sentencia de fondo se hagan las siguientes declaraciones y condenas:

Primero. Que la Flota Mercante Grancolombiana S. A. incumplió sus obligaciones dentro del contrato de transporte marítimo celebrado con el demandante, por virtud del cual se comprometió a transportar desde el Puerto de Nueva York (EE. UU.) hasta el de Cartagena (Colombia), un cargamento de veinte cartones o cajas que contenían tornillos y tuercas, de manera que el aludido negocio, efectuado con

fecha 9 de septiembre de 1983, resultó infringido por falta de entrega de la carga.

Segundo. Que como consecuencia de la anterior declaración se profieran las siguientes condenas: Por la suma equivalente en pesos colombianos a US\$ 24.201.93, al cambio vigente en el momento de hacerse el pago, junto con intereses de mora causados desde el 24 de septiembre de 1983 y liquidados a la tasa del 36% anual. Por la sanción igual al 25% del valor de la mercancía no entregada, de conformidad con el artículo 1031 del Código de Comercio. Por el pago de la corrección monetaria sobre la suma señalada en dólares de los Estados Unidos. Y, en fin, por las costas del proceso que se tasan en la oportunidad legal.

Los hechos en que la parte actora fundamenta sus pretensiones son los que a continuación se resumen:

a) En virtud del contrato de transporte marítimo que, con fecha 9 de septiembre de 1983, celebraron la Flota Mercante Grancolombiana S. A. y el actor en este proceso, que dio lugar a la expedición del conocimiento de embarque número 30 en la ciudad de Nueva York, aquella empresa se comprometió a transportar desde dicha ciudad hasta el Puerto de Cartagena (Colombia), un cargamento compuesto de 20 cajas o bultos que contenían tornillos y tuercas, mercancía ésta detallada en la factura 83/117 D83/112 del 30 de agosto de 1983, expedida por la firma Automotive Hardware Limited;

b) Según el conocimiento de embarque las cajas fueron sobordadas en el buque "Ciudad de Bogotá" al servicio de la Flota Mercante Grancolombiana S. A.;

c) Esta última, al terminar el trayecto, no entregó ninguno de los bultos embarcados y, por ello, es civilmente responsable, debiendo pagar el valor de las mercancías al demandante, toda vez que "...no existe razón que justifique la exoneración de la Flota...";

d) Como contraprestación, el destinatario de la carga, pagó los fletes por valor de \$ 336.943 más intereses, el día 20 de diciembre de 1983.

2. Con oposición de la demandada, que negó en lo esencial los hechos de la demanda, y con apoyo en las correspondientes alegaciones, propuso la excepción que llamó "Exoneración legal de responsabilidad y/o falta de causa para pedir" —puesto que la mercancía "...fue declarada en abandono en favor del Estado por haberse incendiado la bodega de la motonave Ciudad de Bogotá en donde se encontraba, siniestro ocurrido el día 26 de septiembre de 1983..."—, se trabó el debate.

Así las cosas, la primera instancia culminó con la sentencia de fecha 24 de noviembre de 1986 que, después de desestimar la excepción propuesta, declaró que la compañía naviera demandada incumplió sus obligaciones al no entregar el cargamento y por ello la condenó a pagar en favor del demandante la cantidad de US\$ 24.201.93 más el 25%,

“...todo al cambio oficial del dólar al momento en que se efectúe el pago...”; de otra parte, la misma providencia se abstuvo de reconocer tanto intereses como reajuste por depreciación monetaria, y le impuso a la Flota Mercante Grancolombiana S. A. la obligación de pagar las costas del proceso.

3. Contra esta decisión la demandada interpuso apelación ante el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, en donde, rituado cabalmente el recurso, se le puso fin mediante sentencia de fecha 28 de junio de 1988, que confirmó en su integridad la del inferior y condenó en costas al apelante.

Y contra este último pronunciamiento, como ya se dijo, la demandada interpuso el recurso de casación que ahora ocupa a la Corte.

LOS FUNDAMENTOS DE LA SENTENCIA IMPUGNADA

1. Después de recapitular los antecedentes de mayor relieve y advertir que, en tanto no se encuentra causal de nulidad y concurren los presupuestos procesales, corresponde resolver acerca del mérito de la controversia, emprende el Tribunal su cometido refiriéndose a las razones concretas expuestas por la demandada para sustentar el recurso de apelación por ella interpuesto, en particular las contenidas en el escrito visible a folios 125 a 127 del Cuaderno principal, ello en orden a puntualizar que la inconformidad del apelante se circunscribe a la apreciación de la prueba por el *a quo* puesto que, “...atendiendo al acervo probatorio obrante en el proceso, son procedentes a juicio del recurrente los medios exceptivos que denominó exoneración legal de responsabilidad y límite de responsabilidad...”.

2. Inspirada en los conceptos que anteceden y luego de tocar superficialmente el tema del contrato de transporte marítimo y su prueba, mediante el conocimiento de embarque aportado con la demanda y cuya traducción obra a folios 25 a 47 del Cuaderno 1, pasa la Corporación a ocuparse de los mencionados argumentos que llama “cargos presentados”, y lo hace señalando que, cuanto concierne a la defensa derivada del límite convencional de la responsabilidad a cargo del transportador, abordará su estudio únicamente de manera general, porque “...la limitación de responsabilidad no se propuso como excepción, de donde no es dable disentir de la sentencia apelada, precisamente porque no se pronuncia sobre tal particularidad, máxime, si se tiene en cuenta su naturaleza eminentemente contractual, que no consulta estrictamente el espíritu del artículo 306 del Código de Procedimiento Civil...”.

Puestas en este estado las cosas, primeramente el examen de la excepción propuesta en la contestación de la demanda lo enmarca la sentencia dentro del ámbito del numeral 2º del artículo 1609 del Código de Comercio —norma de conformidad con la cual, dice el Tribunal, para gozar de la exoneración de responsabilidad por fuego en el buque “...el transportador debe probar la ocurrencia de la pertinente causal y que ella produjo la pérdida o el daño reclamado...”— e im-

buida por este criterio se refiere tan solo al informe contenido en el oficio 0822/7 de la empresa Puertos de Colombia (fls. 8 y 9 del Cuaderno 2) para concluir que tal documento no permite establecer el nexo causal requerido por la ley y, en consecuencia, si bien es cierto cabe admitir que el día 26 de septiembre de 1983, en la bodega 3 LH del barco Ciudad de Bogotá, se produjo un incendio, no hay evidencia que permita definir que el mismo incendio determinó la pérdida o daño de la mercancía reclamada, por lo que declara que en este aspecto no está llamado a prosperar el recurso de apelación. Al segundo punto, la providencia le dedica las siguientes líneas: "... Respecto del límite de responsabilidad, atendiendo lo preceptuado por el artículo 1644 del Código de Comercio y la cláusula 24 del conocimiento de embarque, no lo encontramos procedente, por cuanto la inclaridad (sic) que surge entre la descripción de la mercancía (18 tarimas, 2 cajas, 20 piezas) y lo indicado en la señalada cláusula 24, impone interpretar todo ello en detrimento del transportador si partimos de la base, de encontrarnos ante una relación contractual de tipo adhesivo...".

LA DEMANDA DE CASACION Y CONSIDERACIONES DE LA CORTE

En la demanda destinada a sustentar el recurso de casación, formula el recurrente cinco cargos, todos dentro de la órbita del numeral primero del artículo 368 del Código de Procedimiento Civil. Y por prosperar el primero, a él contrae la Corte su estudio y decisión.

Cargo primero. Mediante este cargo la parte recurrente acusa la sentencia de ser indirectamente violatoria, por aplicación indebida, de los artículos 2, 822, 981, 982, 999, 1008, 1023, 1024, 1026, 1030, 1031, 1605, 1606, 619, 620, 621, 644, 767, 768 a 771, 793, 1008-3, 1012, 1018, 1019, 1020, 1021, 1022, 1578, 1600-3, 1601, 1602, 1603, 1604, 1634 a 1644, todos del Código de Comercio, junto con los artículos 1613 y 1614 del Código Civil, así como también de los artículos 992, 1010, 1011, 1609-2, 1615, 1616 y 1619 del Código de Comercio por falta de aplicación, ello como consecuencia de errores de hecho en que incurrió el *ad quem* al apreciar las pruebas que el mismo escrito singulariza, y errores que lo llevaron a declarar, no obstante la plena evidencia de la exoneración total del transportador por razón del incendio ocurrido en la bodega en que la mercancía se encontraba depositada, que la compañía demandada es responsable por la falta de entrega de dichas mercancías y de cuyo transporte da fe el conocimiento de embarque.

Después de apuntar que la razón única para justificar el proveimiento desestimatorio de la respectiva defensa radica en que el Tribunal, no encontró probado que el cargamento del demandante se hubiera destruido con ocasión del incendio acontecido a bordo de la nave que lo transportaba, sostiene la censura, concretando los errores denunciados, que para arribar a semejante conclusión el juzgador de instancia pasó por alto evidencia decisiva sin considerarla siquiera y, bajo este entendido, señala como dejados de apreciar varios elementos demostrativos susceptibles de ser encasillados en dos series, a saber:

a) En primer lugar, algunos de los documentos que acompañó el demandante con el escrito de demanda, consistentes en la copia al carbón firmada como original del Acta de Avería que realizó Colprevi S. A., el día 3 de octubre de 1983 (folio 11 del Cuaderno 1) y la carta de reclamo fechada el 2 de enero de 1984, dirigida por Ricardo Romero Vigoya a la Flota Mercante (folio 12 del mismo Cuaderno). En esta última pieza, corroborada por la primera, sostiene el casacionista que consta "...la confesión del demandante, extrajudicial ciertamente pero que no tiene duda alguna en cuanto su autenticidad como que fue invocada por el propio demandante como fuente de su reclamo y el documento acompañado a la demanda, respecto a que las mercancías de su propiedad, despachadas de Nueva York, se perdieron en el incendio de la bodega 3 LH de la motonave Ciudad de Bogotá...".

También pasó por alto el Tribunal —dice el recurrente líneas adelante— que a folios 82 a 98 del Cuaderno 1 aparecen documentos públicos emanados de las autoridades que tienen a su cuidado lo relativo al transporte marítimo (es decir, la Dirección Marítima y Portuaria, Capitanía del Puerto de Cartagena, la Aduana de esta misma ciudad y la empresa Puertos de Colombia adscrita al Ministerio de Obras Públicas), elementos estos que comprueban que la carga se perdió a consecuencia del incendio que en la motonave Ciudad de Bogotá se produjo el día 26 de septiembre de 1983. Son tales documentos los siguientes:

"...1. Copia del acta de protesta 08/1983 del Capitán de la motonave Ciudad de Bogotá, que da cuenta del incendio presentado en la bodega 3 de ese buque, el día 26 de septiembre de 1983.

2. Copia de la lista de las mercancías consideradas como basura resultante del incendio, entre las cuales aparecen parte de las que venían despachadas de Nueva York para Ricarom (Ricardo Romero).

3. Copia de la verificación hecha por funcionarios de las aduanas acerca de que efectivamente se trata de desechos resultantes del incendio ocurrido en el buque Ciudad de Bogotá.

4. Copia del acta de destrucción de tales desechos, entre los cuales aparecen 1 pallet y 106 sacos marcados Ricarom, o sea los mismos que quedaron como basura resultante del incendio...".

Y en este orden de ideas, estando probado que las mercancías transportadas perecieron precisamente por incendio ocurrido en la bodega en que estaban depositadas, además de la regla específica contenida en el numeral 2º del artículo 1609 del Código de Comercio, el sentenciador de segundo grado dejó de aplicar los artículos 992, 999, 1010, 1011, 1615, 1616, 1618 y 1619 del mismo cuerpo legal —normas estas que disponen en general, que el transportador marítimo no responde por casos fortuitos que no le sean imputables—, mientras que por haber condenado al transportador a reparar un daño que no le es imputable porque proviene de fuerza mayor, aplicó indebidamente las normas sustanciales citadas al enunciar el cargo y que rigen la responsabilidad del transportador marítimo bajo conocimiento de embar-

que, que deja de entregarle al destinatario las mercancías que recibió para conducir las de un lugar a otro.

Así, entonces, para rematar su argumentación impugnativa expresa el censor que como secuela de los errores de apreciación probatoria descritos, el fallo causa agravio injustificado que autoriza, por sí mismo, la casación para que, en su lugar, obrando la Corte como juzgadora de instancia, declare probada la excepción correspondiente.

SE CONSIDERA:

1. Como es sabido, por fuerza de usos muy arraigados desde antiguo en el comercio marítimo, primero, y luego por efecto de estatutos imperativos dictados con el fin de reprimir numerosas prácticas contractuales abusivas que con el correr de los tiempos en ese campo fueron adquiriendo vigor, el transporte de mercancías por mar nunca ha estado bajo el imperio absoluto del derecho común; se forjó para dicha actividad mercantil un sistema jurídico particular que al decir de los expertos, en el régimen de la responsabilidad del transportador presenta uno de sus aspectos culminantes, toda vez que en este punto se aparta de las orientaciones seguidas por las grandes codificaciones, tanto civiles como comerciales, cuando se ocupan de regir el transporte en general y la que es su modalidad más sobresaliente, el transporte de carga por vía terrestre.

Pues bien, lo cierto es que a esta tendencia no se sustrae el ordenamiento positivo colombiano y es así, como, en el conjunto de disposiciones que en sus tres secciones conforman el Capítulo III del Título 9º del Libro Quinto del Código de Comercio —de la navegación—, se descubre un sistema singular de responsabilidad del transportador marítimo por retardo en la entrega del cargamento (atraso), por daño en el mismo (avería) y por pérdida total (faltante), sistema que en cuanto se halla cimentado en los principios de la Convención de Bruselas de 1924, ofrece como rasgo distintivo fundamental el de instituir una regulación de esa responsabilidad por medio de normas de derecho positivo (artículos 1612, 992 y 999 del Código de Comercio), pero con la peculiaridad de que no estableció un postulado general sobre la materia, sino que enumeró los únicos supuestos posibles de exoneración de responsabilidad del porteador (arts. 1609 y 1610 del mismo cuerpo legal), método que coincide con el adoptado por el Convenio Internacional de Bruselas (artículo 4º) y cuya razón de ser, enseñan autorizados expositores, se encuentra en las disposiciones que se recogieron en este último, procedentes de las reglas de La Haya (1921).

2. Entendidas así las cosas, el sistema legal patrio de la responsabilidad del porteador marítimo por daños a la mercancía puesta bajo su custodia para ser transportada, muestra una identidad jurídica suficientemente clara, expresada en varios preceptos, cuya fisonomía de conjunto es la siguiente:

a) El criterio cardinal sobre el que descansa el sistema no es otro distinto al que normalmente impera cuando se trata de obligaciones contractuales, según el cual el deudor de obligaciones de tal estirpe se

encuentra de pleno derecho en falta cuando no las ejecuta y no puede demostrar que esa inejecución no le incumbe, lo que de hecho significa instituir una presunción de culpa cuyo sentido y alcance ha puntualizado la doctrina jurisprudencial declarando que, en tanto las obligaciones se contraen para cumplirse, "...hay una presunción de culpa en quien no las satisface en el modo y tiempo debidos, porque el incumplimiento es un hecho o una omisión que afecta el derecho ajeno...", presunción que no es absoluta, puesto que "...el deudor puede destruirla probando que su incumplimiento obedeció a fuerza mayor o caso fortuito que sobrevino sin culpa y antes de estar constituido en mora (artículo 1604 del C. C.). Pero como la culpa proviene de no obrar con la diligencia y cuidado que la ley gradúa según la naturaleza del contrato, resulta que al deudor para exonerarse de responsabilidad, no le basta probar el caso fortuito, sino también que empleó la diligencia o cuidado debido para hacer posible la ejecución de la obligación. Esta consiste en realizar el resultado convenido mientras no se haga imposible, y en poner diligentemente los medios para que la imposibilidad no se presente. Si el resultado era realizable y no se realizó, o si con cierta diligencia pudo evitarse que se hiciera imposible, el deudor es responsable..." (G. J., T. LXIX, pág. 688). Dicho en otras palabras, en honor al contrato celebrado y por fuerza de disposiciones legales terminantes que ninguna duda dejan sobre el particular —por ejemplo, los artículos 981 y 982, ambos del Código de Comercio, y, además, son aplicables al transporte marítimo por mandato del artículo 999 ibidem— el transportador que toma bajo su custodia la carga con el fin de conducirla por mar en buen estado, tiene que entregarla a destino como la recibió y en el tiempo pactado; en interés del cargador, del consignatario o, en su caso, del tenedor legítimo del conocimiento de embarque, se obliga a suministrar un determinado resultado, que de frustrarse, bien por la pérdida o el deterioro de la mercancía o ya por el retraso en la entrega, engendra en principio su responsabilidad patrimonial, habida consideración que en tales supuestos se contraviene el compromiso contractual por el porteador asumido y, entonces, ha de presumírsele en falta para, en consecuencia, hacerlo sujeto pasivo de las respectivas prestaciones resarcitorias si no prueba, con el rigor objetivo indispensable, la concurrencia de alguna de las causales eximentes, o riesgos exceptuados, que definen los artículos 1609 y 1610 del Código de Comercio;

b) *Por consiguiente, los preceptos recién citados juegan papel de primer orden dentro del esquema normativo al que se viene haciendo alusión. En efecto, si la responsabilidad del transportador se infiere automáticamente de la inejecución y ello obedece a que, como se indicó en el aparte inmediatamente anterior, se le tenga por incursor de pleno derecho en violación del contrato cuando las mercancías no llegan o lo hacen averiadas o con atraso, de las consecuencias negativas de semejante situación no puede sustraerse el porteador, sino en cuanto produzca en su descargo la prueba de uno cualquiera de los casos legales de exoneración que, observando un método casuístico de clara procedencia anglosajona, aquellos artículos consagran. En síntesis, significa esto que la legislación nacional —y en este primer plano valga anotar*

que no existe diferencia con el régimen común del transporte mercantil de cosas— considera al transportador como responsable de toda pérdida, menoscabo o retraso que afecte a los intereses vinculados a la carga, salvo que demuestre —y aquí sí la diversidad de orientación es palpable— que esos eventos dañosos provienen de sucesos que, en la medida en que configuren uno o varios de los riesgos expresamente exceptuados por los dos textos referidos, por imperativo de la ley ha de entenderse que no le son imputables al porteador y, por contera, configuran en su provecho circunstancias eximentes de responsabilidad. Para alcanzar este propósito no le toca establecer entonces, inspirándose quizá en postulados de aplicación general para el común de los transportes (así, los reconocidos en los artículos 2072, inc. 2º del C. C. y 992 del C. de Co.), que la destrucción o deterioro del cargamento mientras estuvo bajo su custodia (artículo 1606 del C. de Co.), así como el retardo en la entrega, si de esto se trata, eran imprevistos de los que por convención se liberó al transportador o que acontecieron a raíz de un caso fortuito, de fuerza mayor, del hecho del cargador o del destinatario, o del vicio propio de la cosa, ello aunado a la prueba de que se adoptaron "...todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación..."; en el ámbito del contrato de transporte de mercancías por mar, es en esencia distinto el mecanismo liberatorio, puesto que ante el mero hecho del incumplimiento que hace presumir la culpa del transportador, sobre éste pesa la carga de demostrar, además de la concurrencia de uno de aquellos supuestos legales que determinan la exoneración, la existencia de un nexo de causalidad entre aquel incumplimiento y dicho supuesto eximente, toda vez que la letra de los artículos 1609 y 1610 del Código de Comercio es categórica en exigir que el segundo de esos extremos (el motivo legal de exoneración) sea la causa efectiva o próxima, no la remota, del segundo (la inejecución);

c) Siguiendo las directrices fundamentales que se dejan esbozadas, el numeral 2º del artículo 1609 del Código de Comercio —por cierto, ateniéndose con absoluta fidelidad al Convenio de Bruselas— señala que no hay responsabilidad originada en los daños causados a las mercancías por incendio, "...a menos que se pruebe culpa del transportador...". Y es que desde tiempos remotos en que los buques eran de madera, el fuego a bordo fue uno de los riesgos más serios a los que estuvo expuesta la comunidad de intereses afectada a una expedición marítima, razón esta por cuya virtud los usos, confirmados después por una larga cadena de estatutos escritos que encabeza la Fire Act norteamericana de 1851 y termina con las llamadas "reglas de Hamburgo" (v. literal a. del num. 4º del artículo 5º del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978), consagraron el aludido principio de la irresponsabilidad por daños derivados de incendio, así como por los producidos a consecuencia del empleo de elementos de lucha contra el fuego, salvo que éste hubiese sido provocado por voluntad o negligencia del naviero, circunstancia esta última cuya prueba siempre ha quedado por cuenta del cargador o del consignatario.

En otras palabras: cuando el transportador alega que la mercancía se destruyó o deterioró o desmejoró como consecuencia de un incendio en la nave le basta con acreditar el hecho determinante de la pérdida o daño, o sea el incendio y la relación de causalidad entre el incendio con el daño. De ese modo se exonera de la responsabilidad contractual a su cargo. Entonces, le corresponde al remitente o a la parte en cuyo favor se traslade la mercancía, según el caso, demostrar que el incendio le es imputable al transportador por su culpa. De ahí la categórica expresión del numeral 2º del artículo 1609 del Código de Comercio, correspondiente al 1843 del Proyecto de 1958, de que el transportador estará exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o el daño proviene de incendio, a menos que se pruebe culpa del transportador en su causación o culpa anterior del transportador o que el hecho perjudicial es imputable al transportador, como lo previene el parágrafo del artículo 1609 precitado. Por eso, los redactores del proyecto de Código de Comercio, al plasmar el artículo 1843, que corresponde al actual 1609, en su exposición de motivos, consignaron que “también es causa de exoneración del transportador los daños provenientes de incendio, a menos, que se le pruebe culpa”.

Esclarecido entonces el significado jurídico del artículo 1609-2 del Código de Comercio, con facilidad puede llegarse a sentar las pautas de conformidad con las cuales deben afrontarse problemas con las características del que se presenta en la especie litigiosa en estudio. Si con ocasión de un incendio resulta destruida o menoscabada la carga, el porteador se exonera de responsabilidad probando el peligro legalmente exceptuado y su relación de causalidad con el perjuicio sufrido, es decir, el incendio acaecido durante el transporte y que el evento dañoso lo reconoce como su causa originante, mientras que el cargador, el destinatario o, en su caso, el tenedor legítimo del conocimiento, siempre quedan en posibilidad de acreditar la inconsistencia de la defensa, demostrando que el estado de navegabilidad originario del barco —por ejemplo, la ausencia de dispositivos adecuados para combatir el fuego, la estiba defectuosa y en general cualquiera otra contingencia susceptible de constituir culpa anterior del transportador— o la falta imputable a este último en la forma de hacerle frente al infortunio, produjeron por sí o concausalmente los daños experimentados por la carga, situaciones en las que el porteador sería responsable.

3. En el caso *sub examine* estimó el Tribunal de Bogotá que si bien es cierto, en beneficio de la posición procesal asumida por la compañía transportadora demandada resultó probada la ocurrencia del incendio por ella invocado en orden a justificar la excepción que denominó “exoneración legal de responsabilidad o falta de causa para pedir”, lo propio no puede predicarse respecto del nexo de causalidad necesario entre la pérdida del cargamento y esa circunstancia alegada como eximente, es decir que el expediente no suministra elemento de convicción ninguno para concluir que esa pérdida se produjo efectivamente por la acción del fuego que se desencadenó en la bodega 3 LH de la motonave “Ciudad de Bogotá” y no por otra circunstancia distinta, motivo por el cual desestimó la mencionada excepción y con apoyo precisamente en esa consideración, encontrando además demos-

trada la existencia de la relación contractual junto con la falta de entrega de las mercancías de cuyo recibo por el porteador da fe el conocimiento de embarque acompañado con la demanda y después de desechar, también los argumentos defensivos fundados en el límite cuantitativo pactado para fijar el importe máximo de la deuda indemnizatoria a cargo de la demandada, decidió confirmar en su integridad la sentencia condenatoria de primer grado.

Pues bien, una ligera labor de observación entre lo así resuelto por el *ad quem* y la evidencia documental disponible desde un comienzo en el proceso, llevan a la Corte a advertir, al primer golpe de vista y sin el menor asomo de duda, que en verdad existe entre ambos extremos la ostensible desarmonía denunciada por el casacionista. En efecto, ahí está, formando parte del acervo probatorio, una pieza demostrativa que, lejos de haberla impugnado la parte actora, por ella misma fue aducida para sustentar los fundamentos fácticos de sus pretensiones; se trata de la copia de la carta de reclamación que con fecha 2 de enero de 1984 y aludiendo al cargamento de su propiedad que viajó amparado bajo el Conocimiento de Embarque número 30, extendido en la ciudad de Nueva York, le dirigió el demandante Ricardo Romero Vigoya a la Flota Mercante Grancolombiana, de cuyo texto se desprende con toda claridad que el consignatario reclamante admite —aceptando por ello el contenido del Acta de Avería levantada por Colprevi S. A. el día 4 de octubre de 1983, y anexada a dicha carta— que la mercancía en referencia se hallaba en la Bodega 3 LH del buque “Ciudad de Bogotá” y que “. . . en su totalidad. . .” se perdió como consecuencia del incendio que el 26 de septiembre de ese mismo año, encontrándose ya fondeada la motonave de marras en el Puerto de Cartagena y mientras se efectuaban las operaciones normales de descargue, tuvo lugar en el interior de dicha bodega.

Corolario forzoso de lo anterior, es entonces, que el fallador de segunda instancia, al delinear el cuadro fáctico del litigio y hacerlo sobre la base de afirmar que no se probó que “. . . el mismo —vale decir, el incendio acaecido el 26 de septiembre de 1983 en la Bodega 3 LH del Buque Ciudad de Bogotá— determinó la pérdida o daño de la mercancía reclamada. . .”, cayó en oposición radical, directa y abierta con aquel documento, oposición que queda patentizada por el mero cotejo de tales elementos de contraste y lleva derechamente a concluir que, en verdad, el proveído impugnado incurrió en el error de hecho evidente que la censura le endilga, yerro éste que fue determinante sin duda de la no aplicación de los preceptos sustanciales que el recurrente cita, particularmente del numeral 2º del artículo 1609 del Código de Comercio, luego la sentencia en cuestión tiene que infirmarse para en su lugar y, en sede de instancia, proferir la que deba reemplazarla.

SENTENCIA SUSTITUTIVA

De lo expuesto al despachar el cargo que la Corte encuentra fundado, resulta que la sentencia combatida a través del recurso

extraordinario, debe casarse, considerando que, contrariamente a lo que en ella decidió la corporación sentenciadora, la excepción de exoneración legal de responsabilidad por incendio, deducida por la compañía demandada en su escrito de contestación a la demanda, tenía que ser acogida por encontrarse legal y suficientemente acreditados los supuestos de hecho en que tal defensa se apoyó.

Ciertamente, si como se dejó explicado a espacio los daños o pérdidas que experimenta la carga durante la ejecución de un contrato de transporte marítimo, generan de modo automático —por efecto de la misma presunción de culpa que reina en el ámbito contractual cuando del incumplimiento de obligaciones de resultado se trata— la responsabilidad del porteador, y si es así mismo indubitable que de esa responsabilidad él puede exonerarse demostrando la concurrencia de alguno de los riesgos exceptuados que prevén los artículos 1609 y 1610 del Código de Comercio, preciso era reconocer que la entidad demandada no podía ser condenada a satisfacer las prestaciones resarcitorias pretendidas en el escrito que al proceso le dio origen, considerando que, en primer lugar, existe en el informativo evidencia concluyente de que las mercancías de propiedad del actor se perdieron por la acción del fuego ocurrido a bordo del buque que las transportaba, y en segundo lugar, que no obra en autos argumento alguno —y por necesaria consecuencia tampoco prueba atendible que lo respalde en el sentido que en la producción de la pérdida tuvo parte la voluntad o la negligencia de aquella entidad al dejar de cumplir con el rigor necesario, por ejemplo, los deberes especiales que a los transportadores de cosas por vía marítima les impone el artículo 1600 del Código de Comercio.

Se impone, pues, la revocatoria de la providencia apelada y, por contrario imperio, proferir sentencia desestimatoria de las aludidas pretensiones.

DECISION

En mérito de las consideraciones que anteceden, la Corte Suprema de Justicia —en Sala de Casación Civil— administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, CASA la sentencia de fecha 28 de junio de 1988, proferida por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, para ponerle fin al proceso ordinario seguido por Ricardo Romero Vigoya contra la Flota Mercante Grancolombiana S. A., y actuando en sede de instancia,

RESUELVE:

Primero. REVOCAR en todas sus partes la Sentencia de fecha 24 de noviembre de 1986, dictada por el Juzgado 22 Civil del Circuito de Bogotá.

Segundo. RECONOCER fundamento a la excepción de Exoneración de responsabilidad por incendio, formulada por la parte demandada en

su escrito de contestación, y, en consecuencia, desestimar en su integridad las pretensiones contenidas en la demanda.

Tercero. CONDENAR a la parte demandante a pagar las costas de primera y segunda instancia. Tásense en su oportunidad.

Sin costas en el recurso extraordinario.

Cópiese, notifíquese, publíquese en la *Gaceta Judicial* y devuélvase el expediente al Tribunal de origen.

Eduardo García Sarmiento, Carlos Esteban Jaramillo Schloss, Pedro Lafont Pianetta, Héctor Marín Naranjo, Alberto Ospina Botero, Jairo Parra Quijano, Conjuez.

Blanca Trujillo de Sanjuán
Secretaria.