



República de Colombia
Corte Suprema de Justicia
Sala de Casación Civil

AROLDO WILSON QUIROZ MONSALVO
Magistrado ponente

SC878-2022

Radicación n° 08001-31-03-006-2014-00215-01

(Aprobado en sesión virtual de diez de marzo de dos mil veintidós)

Bogotá D.C., veintisiete (27) de abril de dos mil veintidós (2022).

Decide la Corte el recurso de casación interpuesto por Alimentos Polar Colombia S.A.S., Comercializadora y Representaciones Antiotrading S.A.S., Itacol de Occidente Ltda., Carbone Rodríguez & Cía. S.C.A. Itacol, Cooperativa Colanta Ltda., Seguros Generales Suramericana S.A., Seguros Comerciales Bolívar S.A. y La Previsora Compañía de Seguros S.A., frente a la sentencia proferida el 10 de abril de 2019 por la Sala Civil - Familia del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Barranquilla, en el proceso verbal que, junto a Wilson Guillermo Pérez Suárez y Granyproc Ltda., promovieron contra Harbor Shipping & Trading S.A. y Seaport S.A.

ANTECEDENTES

1. Al tenor de la demanda y su reforma, los demandantes solicitaron:

1.1. Declarar que Harbor Shipping & Trading S.A., como armador del buque Chios Wind, celebró contratos de transporte con Alimentos Polar Colombia S.A.S., Comercializadora y Representaciones Antiotrading S.A.S., Carbone Rodríguez & Cía. S.C.A. Italcol, Italcol de Occidente Ltda., Cooperativa Colanta Ltda., Contegral S.A., Alimentos Finca S.A., Soberana S.A.S., Precocidos del Oriente S.A., Icoharinas Ltda., Molinos Barranquilla S.A., Concentrados del Norte S.A., Molinos del Oriente S.A., Granyproc Ltda. y Wilson Guillermo Pérez Suárez, plasmados, en su orden, en los conocimientos de embarque números 13 a 15; 1; 3 a 4 y 11 a 12; 5; 2 y 10; 7 a 8; 9; 16 a 25; 26 a 29; 34; 30; 6; 35 y «emitidos»; a través de los cuales se comprometió a trasladar, respectivamente, 3.249,9; 1.100; 1.375; 825; 1.319; 1.099; 550; 3.300; 1.100; 2.420; 196,600; 165,48; 328,426 toneladas métricas y «un cargamento» de maíz entre los puertos de Ama (Louisiana) y Barranquilla.

1.2. Proclamar que Harbor Shipping & Trading S.A. incumplió esos convenios al ejecutarlos de forma inapropiada y descuidada, lo que generó el encallamiento del buque Chios Wind el 19 de mayo de 2011 al ingresar al canal de acceso al puerto de Barranquilla, por lo cual es responsable de los mayores costos de transporte representados en los gastos de salvamento que asumieron Alimentos Polar Colombia S.A.S., Comercializadora y Representaciones Antiotrading S.A.S., Italcol de Occidente Ltda., Carbone Rodríguez & Cía. S.C.A. Italcol, Cooperativa Colanta Ltda., Wilson Guillermo Pérez Suárez y Granyproc Ltda.; así como Seguros Generales Suramericana S.A., Seguros Comerciales Bolívar S.A. y La

Previsora Compañía de Seguros S.A. en condición de aseguradoras de Contegral S.A., Alimentos Finca S.A., Soberana S.A.S., Precocidos del Oriente S.A., Icoharinas Ltda., Molinos Barranquilla S.A., Concentrados del Norte S.A. y Molinos del Oriente S.A.

1.3. Condenar a Harbor Shipping & Trading S.A. y, solidariamente, a Seaport S.A. como agente marítimo del buque Chios Wind, a pagar a título de indemnización a Alimentos Polar Colombia S.A.S., Comercializadora y Representaciones Antiotrading S.A.S., Itacol de Occidente Ltda., Carbone Rodríguez & Cía. S.C.A. Itacol, Cooperativa Colanta Ltda., Wilson Guillermo Pérez Suárez, Granypoc Ltda., Seguros Generales Suramericana S.A., Seguros Comerciales Bolívar S.A. y La Previsora Compañía de Seguros S.A., (éstas tres en condición de subrogatarias legales de Contegral S.A., Alimentos Finca S.A., Soberana S.A.S., Precocidos del Oriente S.A., Icoharinas Ltda., Molinos Barranquilla S.A., Concentrados del Norte S.A. y Molinos del Oriente S.A.) las sumas de U\$769.601,8; U\$81.639,3; U\$68.387,5; U\$106.380,5; U\$99.076; U\$44.324; U\$44.324; U\$116.339,5; U\$318.610,8 y U\$455.379,7, respectivamente, o las que se prueben en el proceso, con intereses «legales» y corrección monetaria causada desde que cancelaron estos gastos de salvamento y hasta la fecha de ejecutoria de la sentencia condenatoria.

2. Tales pretensiones tuvieron como sustento fáctico, en resumen, el siguiente:

2.1. Alimentos Polar Colombia S.A.S., Italcol de Occidente Ltda., Carbone Rodríguez & Cía. S.C.A. Italcol, Cooperativa Colanta Ltda., Wilson Guillermo Pérez Suárez, Granyproc Ltda., Contegral S.A., Alimentos Finca S.A., Soberana S.A.S., Precocidos del Oriente S.A., Icoharinas Ltda., Molinos Barranquilla S.A., Concentrados del Norte S.A. y Molinos del Oriente S.A. celebraron con Harbor Shipping & Trading S.A., como armador del buque Chios Wind, los contratos de transportes referidos, a través de los conocimientos de embarque descritos y expedidos por el capitán de la nave.

2.2. Seguros Generales Suramericana, mediante la póliza 114492, aseguró a los importadores y consignatarios Contegral S.A. y Alimentos Finca S.A. todos los riesgos del transporte marítimo, entre los cuales estaban eventuales contribuciones por avería general y salvamento; lo propio realizó La Previsora Compañía de Seguros mediante la expedición de las pólizas 1001699 y 1001183, teniendo como asegurados a Soberana S.A.S. y Precocidos del Oriente S.A.; al paso que Seguros Comerciales Bolívar aseguró a Icoharinas Ltda., Molinos Barranquilla S.A., Concentrados del Norte S.A. y Molinos del Oriente S.A., con las pólizas 1511-1910039-01, 1511-1910043-01 y 1530-1730015-01.

2.3. Al ingresar al puerto de Barranquilla, el 19 de mayo de 2011, la nave Chios Wind encalló debido a la negligencia y falta de responsabilidad del capitán y del piloto práctico, según lo estableció la DIMAR a través de la Capitanía de ese puerto, previa investigación, aunque aún no ha dictado fallo

definitivo. Además, la motonave había sufrido otra varadura que causó daños en su casco en junio de 2010, a su arribo a Buenaventura, los cuales no habían sido reparados; y había culminado su vida útil porque fue construida en 1984, de allí que fuera vendida para ser chatarrizada en un astillero de India en el año 2011.

2.4. A raíz del encallamiento en el puerto de Barranquilla, el armador del buque celebró contrato de salvamento con Tsalvaris Salvage International Ltd., el 20 de mayo de 2011, bajo la forma internacional de Lloyd's Standard Form Of Salvage Agreement, Lof 201, en la cual tanto el buque como la carga pagarían las labores de salvamento, siendo necesario, para obtener la liberación de la carga, que los consignatarios y aseguradores garantizaran el pago del 50% de su valor, lo cual implicó la expedición de sendas garantías.

2.5. Posteriormente, con ocasión de los acuerdos que celebraron los demandantes con Tsalvaris Salvage International Ltd., esta recibió -además de los pagos por avería gruesa-, por gastos de salvamento U\$769.601,8; U\$116.339,5; U\$318.610,8, U\$99.076; U\$455.379,7, U\$68.387,5; U\$106.380,5; U\$81.639,3; U\$44.324 y U\$44.324, de Alimentos Polar Colombia S.A.S., Seguros Generales Suramericana S.A., Seguros Comerciales Bolívar S.A., Cooperativa Colanta Ltda., La Previsora Compañía de Seguros S.A., Italcol de Occidente Ltda., Carbone Rodríguez & Cía. S.C.A. Italcol, Comercializadora y Representaciones

Antiotrading S.A.S., Wilson Guillermo Pérez Suárez y Granyproc Ltda., respectivamente.

3. Harbor Shipping & Trading S.A. guardó silencio, tras su vinculación al pleito a través de Seaport S.A., en condición de agente marítimo y por ende representante judicial.

Por su parte, Seaport S.A. en nombre propio se opuso a las pretensiones y propuso las excepciones meritorias que denominó «*la prescripción de la acción derivada de la avería gruesa*», «*de las contribuciones por salvamento como un gasto extraordinario (sic) de avería gruesa*», «*prescripción de la acción derivada del contrato de transporte bajo fletamento*», «*fuerza mayor como causa eficiente del encallamiento de la MN Chios Wind y de la consecuente declaratoria de avería gruesa. Por tanto falta de legitimación para accionar en virtud de la avería gruesa, por no haber un responsable de los hechos*», «*hecho de un tercero como causal eximente de responsabilidad de los demandados y por contera del. (Sic) La responsabilidad sería de Cormagdalena*» y «*la culpa del capitán de la nave y del práctico como causal exonerativa de la responsabilidad del transportador marítimo*».

4. El Juzgado Sexto Civil del Circuito de Barranquilla, una vez agotadas las fases del juicio, con sentencia de 3 de noviembre de 2017 adicionada en esa misma fecha, declaró improbadas las excepciones, accedió a las pretensiones del libelo salvo las deprecadas por Granyproc Ltda., Wilson Guillermo Pérez Suárez y Seguros Comerciales Bolívar S.A.

como subrogataria de Icoharinas Ltda., las cuales desestimó, al igual que negó la corrección monetaria pedida.

5. Al resolver la apelación interpuesta por Seaport S.A., con providencia de 10 de abril de 2019 el superior revocó totalmente la decisión, declaró fundadas las excepciones de «*prescripción de la acción derivada de avería gruesa*», «*falta de legitimación en causa por activa de los demandantes para hacer uso de la acción de salvamento consagrada en el artículo 1545 C. Co.*», y denegó íntegramente el *petitum*.

LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL

1. El juzgador *ad-quem*, citando las Reglas de York y Amberes en concordancia con las disposiciones del Código de Comercio patrio, decantó que los gastos generados a causa de una asistencia o salvamento hacen parte de la avería gruesa si tuvieron el fin de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en la expedición marítima, dentro de los cuales está el buque y la carga.

Y en el caso de autos, agregó, los contratos de salvamento allegados dan cuenta de que su objeto fue el salvataje de los bunkers de carga y cualquier otra propiedad de los mismos, excluyendo efectos personales o equipajes de pasajeros, capitán o tripulación, de donde lo reclamado en el libelo corresponde a la devolución de una porción de los pagos realizados por las demandantes por concepto de avería gruesa; conclusión que también aparece plasmada en el informe de la ajustadora de seguros contratada por las

aseguradoras demandantes y en el testimonio rendido por el suscriptor de este documento.

Y la acción de avería gruesa, adicionó el tribunal, se encontraba prescrita desde el momento de la presentación de la demanda, porque el lapso previsto legalmente para que opere tal fenómeno extintivo es de un año.

2. Añadió el fallo que el título VII de la primera parte del libro quinto del Código de Comercio (entre la cual están los artículos 1545, 1549 y 1551) regula, entre otros aspectos, el derecho de remuneración del salvador, que para el caso fue Tsalviris Salvage International Ltd.; no la acción a favor de quien pagó el salvataje y pretende el retorno de estos gastos, la cual está codificada en la sección I del título VI que reglamenta la avería gruesa (arts. 1520 y 1528 ídem).

Por consecuencia y como quiera que el conflicto no atañe a Tsalviris Salvage International Ltd., pues acordó con los demandantes el pago de su remuneración y la recibió, resultaba inviable la acción de salvamento planteada por las promotoras con base en el precepto 1545 del Código de Comercio y ss., lo que denota su falta de legitimación por activa.

3. Si en gracia de discusión se aborda la acción de responsabilidad civil contractual incoada -no obstante estar mezclada con la de salvamento- de cualquier manera está llamada al fracaso:

3.1. En primer lugar, porque el convenio de transporte marítimo que le sirvió de apoyo no fue acreditado.

3.2. En segundo lugar, porque el actuar culposo en la dirección marítima del buque Chios Wind fue atribuido a su capitán y al piloto práctico, sin citar a juicio a la empresa de practicaaje o a quien estuviere llamado a responder por este; y en razón a que se basó en una decisión de la DIMAR desprovista de firmeza.

3.3. En tercer lugar, porque el contrato de transporte marítimo fue desvirtuado con: I) Los conocimientos de embarque aportados, en los cuales quedó constancia de la existencia de un contrato de fletamento suscrito el 31 de marzo de 2011; II) con el uso de la proforma de póliza de fletamento para transporte de granos Norgrain de 1973 (North American Grain Charterparty 1973); III) por la mención de las condiciones de transporte insertadas en el conocimiento de embarque que también mencionaron el pacto de fletamento; y IV) por la usanza internacional de trasladar mercancía tipo granel sólido a través de fletamento por viaje, en el cual el cargador elige el buque que se adapte a su carga.

Aunque ambos convenios guardan similitudes, pues tanto en el contrato de transporte como en el de fletamento es viable el empleo de conocimientos de embarque; en el *sub judice* estos fueron utilizados como constancia de la entrega de la mercancía por su vendedor, y para otorgar al consignatario el derecho a recibirla una vez arribara a puerto,

en razón a que, en concordancia con las facturas allegadas, la empresa vendedora del maíz acordó con sus compradores la entrega bajo costo y flete, desde el puerto Ama de Louisiana hasta Barranquilla, lo cual implica, a voces del artículo 1698 del estatuto mercantil, que el vendedor contrata el buque, paga el flete y asume el embarque de la mercancía hasta el puerto de destino, pero transfiere los riesgos al comprador cuando la carga pasa la borda de la motonave, de allí que el adquirente asegura las mercaderías hasta el puerto de destino. Es decir, el precio acordado con el vendedor incluye los gastos de despacho y transporte, pero exonera de responsabilidad al vendedor por la travesía.

Tal convención es válida habida cuenta que las normas del contrato de fletamento son supletivas ante la inexistencia de regulación internacional o nacional (art. 1666 ídem), lo cual permitía el uso de los preformatos elaborados por conferencias marítimas asociaciones de fletadores con base en su costumbre.

3.4. Y en cuarto lugar, porque la acción de responsabilidad derivada del contrato de fletamento igualmente se encontraba prescrita.

LA DEMANDA DE CASACIÓN

Los promotores plantearon siete cargos, cuatro alegando la vulneración directa de la ley sustancial y tres por la vía indirecta, fundados en la causal primera y segunda,

respectivamente, del artículo 336 del Código General del Proceso.

CARGO PRIMERO

1. Invocando la «*primera*» causal de casación, los recurrentes endilgan al fallo de segunda instancia la violación, por vía indirecta, de los artículos 1021 a 1022 y 1667 del Código de Comercio, como consecuencia de error de derecho en la valoración del acervo probatorio.

2. En apoyo del reproche afirmaron que el tribunal tuvo por acreditado el contrato de fletamento con base en alusiones a él, que se plasmaron en los conocimientos de embarque aportados, no obstante que el precepto 1667 citado exige que dicho convenio se pruebe por escrito y, además, contenga sus elementos esenciales, de donde era inviable tenerlo por demostrado con documentos diversos al contrato mismo.

Y de aceptar que el fletamento puede probarse con otros instrumentos, lo cierto es que los conocimientos de embarque no mencionan quiénes fungían como fletante y fletador.

Por lo tanto, erró el tribunal al «*imaginar que ese documento hipotético y eventual existe y está firmado y por tanto obliga a la parte demandante*»; así como contabilizar la prescripción de la acción conforme al artículo 1677 del estatuto mercantil, que aplica tratándose de contratos de fletamento.

3. Ante la presencia de los conocimientos de embarque y sin que de ellos puede extraerse pacto de fletamento, la sentencia debió aplicar los cánones 1021 y 1022 del Código de Comercio, que regulan la prueba del contrato de transporte.

CARGO SEGUNDO

1. Fundados en el motivo inicial de casación regulado en el canon 336 del Código General del Proceso, acusan al tribunal de conculcar directamente los artículos 981, 993, 1648, 1651 y 1667 del estatuto de los comerciantes, por falta de aplicación.

2. Sustentan el reproche reiterando las alegaciones descritas en el cargo inmediatamente anterior, a lo cual agregaron que el tribunal omitió la aplicación de los artículos 1648 y 1651 del Código mercantil, que establecen la prevalencia del conocimiento de embarque si existe divergencia entre este y la póliza de fletamento, de donde, con base en aquellos, debió tenerse por probado el contrato de transporte.

CARGO QUINTO

1. Erigidas en el «primer» motivo de casación previsto en el artículo 336 del Código General del Proceso, adujeron que el fallo atacado vulneró por vía indirecta el ordenamiento sustancial debido a errores de hecho «*al no haber valorado y ordenado la práctica*» de una prueba solicitada.

2. Soportan su descontento en que el tribunal no se pronunció sobre la decisión de primera instancia adoptada por la DIMAR, a través de la cual imputó responsabilidad al capitán y al piloto práctico del buque Chios Wind en el encallamiento ocurrido al ingresar al puerto de Barranquilla el 19 de mayo de 2011.

Añadió que tampoco decretó la incorporación de la decisión de segunda instancia de 7 de junio de 2019, que ratificó ese inicial fallo de la DIMAR.

Estos elementos hubieran permitido «*la aplicación de las normas omitidas*» para establecer que la única acción al alcance de las convocantes era la de responsabilidad contractual por el incumplimiento del pacto transportador, cuya prescripción está regulada por el canon 993 del Código de Comercio.

CONSIDERACIONES

1. Es pertinente indicar que, por entrar en vigencia de manera íntegra el Código General del Proceso a partir del 1º de enero de 2016, al *sub judice* resulta aplicable ya que consagró, en los artículos 624 y 625 numeral 5º, que los recursos, entre otras actuaciones, deberán surtirse bajo «*las leyes vigentes cuando se interpusieron*», tal cual sucede con el que ahora ocupa la atención de la Sala, en razón a que fue radicado con posterioridad a la fecha citada.

2. El numeral 2º del artículo 344 del Código General del Proceso consagra que el escrito con que se promueve la casación debe contener *«[l]a formulación, por separado, de los cargos contra la sentencia recurrida, con la exposición de los fundamentos de cada acusación, en forma clara, precisa y completa...»*

Y es que este recurso, por su naturaleza extraordinaria, impone al censor el respeto de unas reglas técnicas orientadas a facilitar la comprensión de los argumentos con que pretende rebatir los sustentos del proveído atacado. De ello se deriva la aplicación del principio dispositivo, en cuya virtud esta Corporación no puede subsanar las deficiencias observadas en la demanda de casación.

Así lo tiene advertido la Sala al exigir que *«[s]in distinción de la razón invocada, deben proponerse las censuras mediante un relato hilvanado y claro, de tal manera que de su lectura emane el sentido de la inconformidad, sin que exista cabida para especulaciones o deficiencias que lo hagan incomprensible y deriven en deserción, máxime cuando no es labor de la Corte suplir las falencias en que incurran los litigantes al plantearlos»* (CSJ AC7250 de 2016, rad. 2012-00419-01).

No podría ser de otra forma, pues el recurso se encuentra en manos del recurrente, quien establece los motivos y las razones que pueden dar lugar a la casación, sin que el órgano de conocimiento pueda sustituir al legitimado

para su interposición, ya que de lo contrario asumiría el rol de un juez de instancia y suplantaría al censor¹.

3. Vistos los tres cuestionamientos se concluye que no cumplen las exigencias formales que son imperativas para la casación, por lo que se impone su desestimación, en la medida en que son incompletos, valga anotar, no abordan la totalidad de los argumentos en que se cimentó el proveído de segundo grado.

En efecto, para negar las pretensiones de la demanda el tribunal sentó tres consideraciones torales: I) Los gastos sufragados por concepto de salvamento hacen parte de la avería gruesa y, por ende, prescribió la acción por haber transcurrido el lapso de un año (art. 1528 C. de Co.); II) las demandantes promovieron la acción de salvamento, prevista para que el salvador obtenga el pago de su labor de salvataje, mas no para que los propietarios de la carga trasladada obtengan la devolución de los gastos que sufragaron por el salvamento, de lo cual se extrae que existe falta de legitimación por activa; III) si se pasan por alto las anteriores consideraciones, lo cierto es que los contratos ajustados por las adquirentes de la carga trasladada en el buque Chios Wind fue de fletamento, no los de transporte en que se erigió la pretensión, y la acción derivada del pacto de fletamento igualmente prescribió.

¹ Jorge Nieva Fenoll. *El recurso de casación ante el Tribunal de Justicia de la Comunidades Europeas*, J.M. Bosh, Barcelona, 1998.

Los cargos primero, segundo y quinto de la demanda de casación combaten el tercer argumento del juzgador de segunda instancia, dejando a salvo sus dos primeros razonamientos.

Por ende, de afirmarse que el fallador colegiado incurrió en los yerros a él endilgados a través de los embates referidos la decisión atacada se mantendría, por cuanto esas supuestas falencias de juzgamiento no desvirtúan todos los argumentos del Tribunal, quedando en pie los restantes que bastan para desestimar el *petitum*.

Por supuesto que si la Corte llegara a concluir que lo ajustado fue un pacto de transporte, tal inferencia no desvanece la tesis de que los gastos de salvamento hacen parte de la avería gruesa y que la acción para repetir por el pago de esta prescribió al haber transcurrido el lapso de un año; tampoco desvirtuaría la idea de que los demandantes carecen de legitimación para instaurar la acción de salvamento, porque esta fue instituida para que el salvador obtenga el pago de su labor, no para que los propietarios de la carga transportada logren el reembolso de lo pagado por salvataje.

En tal orden de ideas, como los reparos no combaten íntegramente los soportes del fallo criticado están llamados al fracaso, cuestión frente a la cual la Corte ha indicado, en relación con el recurso de que se trata, que:

‘...el recurso de casación debe contar con la fundamentación adecuada para lograr los propósitos que en concreto le son inherentes y, por disponerlo así la ley, es a la propia parte recurrente a la que le toca demostrar el cabal cumplimiento de este requisito, lo que supone, además de la concurrencia de un gravamen a ella ocasionado por la providencia en cuestión, acreditar que tal perjuicio se produjo por efecto de alguno de los motivos específicos que la ley expresa, no por otros, y que entre el vicio denunciado en la censura y aquella providencia se da una precisa relación de causalidad, teniendo en cuenta que, cual lo ha reiterado con ahínco la doctrina científica, si la declaración del vicio de contenido o de forma sometido a la consideración del Tribunal de Casación no tiene injerencia esencial en la resolución jurisdiccional y ésta pudiera apoyarse en premisas no censuradas eficazmente, el recurso interpuesto carecerá entonces de la necesaria consistencia infirmatoria y tendrá que ser desechado’ (...) En la misma providencia, se añadió que *‘...para cumplir con la exigencia de suficiente sustentación de la que se viene hablando, el recurrente tiene que atacar idóneamente todos los elementos que fundan el proveimiento, explicando con vista en este último y no en otro distinto, en qué ha consistido la infracción a la ley que se le atribuye, cuál su influencia en lo dispositivo y cómo este aspecto debe variar en orden al restablecimiento de la normatividad sustancial vulnerada, lo que impone entre otras cosas de no menor importancia por cierto, que la crítica a las conclusiones decisorias de la sentencia sea completa’*. Ello significa que el censor tiene la ineludible carga de combatir todas las apreciaciones de fondo que conforman la base jurídica esencial del fallo impugnado, sin que sea posible desatender y separarse de la línea argumental contenida en aquel proveído... (CSJ AC7629 de 2016, rad. n.º 2013-00093-01. Subrayó la Sala).

Por contera, los embates de marras son imprósperos, al incumplir las exigencias aludidas.

4. En adición, concluye la Sala que el segundo cuestionamiento planteado en la demanda extraordinaria tampoco cumple otra exigencia formal, en razón a que las recurrentes aducen que el funcionario de última instancia tuvo por demostrado el contrato de fletamento con prueba diversa a la aprobada legalmente.

Así las cosas, el cargo no satisface las exigencias formales porque cuando se invoca la afectación por vía directa de la ley sustancial es necesario partir de la aceptación íntegra de los hechos tenidos por acreditados en el fallo, sin que exista campo para disentir de la valoración ni de los medios de convicción recaudados, por cuanto la crítica debe estar dirigida a derruir los falsos raciocinios de las normas sustanciales que gobiernan el caso, bien sea porque el Tribunal no las tuvo en cuenta, se equivocó al elegir las o, a pesar de ser las correctas, les da un entendimiento ajeno a su alcance.

Al respecto tiene dicho la Corte que:

al acudir en casación invocando la violación directa de la ley sustancial, se debe partir de la aceptación íntegra de los hechos tenidos por probados en la sentencia, sin que se permita plantear inconformidad alguna relacionada con los medios de convicción recaudados, debiéndose limitar la formulación del ataque a establecer la existencia de falsos juicios sobre las normas sustanciales que gobiernan el caso, ya sea por falta de aplicación, al no haberlas tenido en cuenta; por aplicación indebida, al incurrir en un error de selección que deriva en darles efectos respecto de situaciones no contempladas; o cuando se acierta en su escogencia pero se le da un alcance que no tienen, presentándose una interpretación errónea (CSJ SC 24 abr. 2012, rad. n.º 2005-00078).

Esta obligación no fue acatada en el reproche de que se trata, porque lo criticado al operador judicial es que tuvo por demostrada una unión comercial con prueba distinta a la consagrada en el ordenamiento jurídico para tal efecto; es decir, que tal censura va dirigida contra la plataforma fáctica del litigio y no respecto del entendimiento que se le dio a los preceptos sustanciales invocados en tal determinación.

Es decir, las recurrentes seleccionaron inadecuadamente la senda por la cual debieron plantear su segundo ataque, pues lo direccionaron como una transgresión directa de la ley sustancial pero argumentaron situaciones que, de ser ciertas, se enmarcaría en la violación indirecta.

En tal orden de ideas, el embate no es próspero, porque se formuló sin guardar la técnica debida, al ser necesario que cada cargo guarde correspondencia con la causal escogida, lo que desarrolla la autonomía de los motivos de casación, toda vez que son:

disímiles por su naturaleza, lo cual implica que las razones alegadas para cuestionar la sentencia deban proponerse al abrigo exclusivo de la correspondiente causal, sin que por ende sea posible alegar o considerar en una de ellas situaciones que a otra pertenecen. De este modo, la parte que decide impugnar una sentencia en casación no puede lanzarse a invocar promiscuamente las diversas causales, sino que ha de saber con exactitud, en primer lugar, qué tipo de yerro se cometió, y luego, aducir la que para denunciarlo se tiene previsto. (CSJ AC6487 de 2016, rad. 2009-00244-01, entre otros).

5. Finalmente, los reproches plasmados en el cargo quinto son infundados, ya que recrimina al fallo por omitir la valoración de la decisión de primera instancia adoptada por la DIMAR con la que responsabilizó al capitán y al piloto práctico del buque Chios Wind en el encallamiento ocurrido el ingresar al puerto de Barranquilla el 19 de mayo de 2011; y porque no dispuso la incorporación de la decisión de segunda instancia de 7 de junio de 2019 que ratificó ese inicial fallo de la DIMAR.

Sin embargo, una lectura reposada de la sentencia recurrida en casación evidencia que sí realizó la estimación probatoria extrañada por las inconformes, en tanto razonó que el actuar culposo en la dirección marítima del buque Chios Wind atribuido a su capitán y al piloto práctico por la DIMAR no se encontraba en firme; a más de que era inviable el decreto probatorio del proveído que ratificó ésta imputación como quiera que fue expedido con posterioridad a la sentencia censurada a través del presente mecanismo extraordinario.

6. Total, los errores formales de los cargos los tornan inviables, a más de que las falencias probatorias planteadas en el quinto embate son inexistentes.

CARGO TERCERO

1. De nuevo erigidos en la «primera» causal de casación, los impugnantes atribuyen al estrado judicial de última instancia la violación de la ley sustancial por vía indirecta, debido a error de hecho en la apreciación del documento contentivo del acuerdo celebrado entre el armador del buque y los demandantes, en el que todos renunciaron voluntariamente a cualquier reclamación derivada de la avería gruesa declarada por el capitán de la motonave Chios Wind a su entrada al puerto de Barranquilla, así como al empleo del ordenamiento jurídico que la rige.

Tal olvido, agregaron, produjo la aplicación del término prescriptivo de un año que rige la institución de la avería

gruesa, a pesar de que los involucrados voluntariamente finiquitaron esta disputa.

CONSIDERACIONES

1. Visto el cuestionamiento concluye esta Corporación que tampoco cumple las exigencias formales que son imperativas para la casación, imponiéndose su declinación, en tanto aduce la conculcación por vía indirecta de la ley sustancial, pero omite invocar cuál disposición estimó transgredida. Realmente, el embate no cita ningún precepto legal.

En efecto, el cargo no señala normas de derecho sustancial, connotación que se predica de aquellas que a una situación fáctica específica dan una consecuencia también concreta, esto es, declaran, crean, modifican o extinguen la relación jurídica que media entre los intervinientes.

Itérase que reiteradamente esta Corporación doctrinó que son normas de derecho sustancial las que *«en razón de una situación fáctica concreta, declaran, crean, modifican o extinguen relaciones jurídicas también concretas entre las personas implicadas en tal situación»*, así como que no tienen esa connotación aquellas que *«se limitan a definir fenómenos jurídicos, o a precisar los elementos estructurales de los mismos, o los puramente enunciativos o enumerativos, o los procesales, entre ellos, los de disciplina probatoria»*. (CSJ AC de 18 nov. 2010, rad. 2002-00007-01).

En esa misma providencia esta colegiatura precisó «*que por normas de derecho sustancial debe entenderse las que declaran, crean, modifican o extinguen relaciones jurídicas concretas, es decir, las que se ocupan de regular una situación de hecho, respecto de la cual deba seguirse una consecuencia jurídica, y no las que se limitan a definir fenómenos jurídicos o a describir sus elementos, precisamente porque al ser tales, no pueden atribuir derechos subjetivos, tampoco las que regulan, como es natural entenderlo, determinada actividad procesal o probatoria. Presupuesto que es de vital importancia cumplirlo, porque de omitirse, al decir de la Sala, ‘quedaría incompleta la acusación, en la medida en que se privaría a la Corte, de un elemento necesario para hacer la confrontación con la sentencia acusada, no pudiéndose, ex officio, suplir las deficiencias u omisiones en que incurra el casacionista en la formulación de los cargos, merced al arraigado carácter dispositivo que estereotipa al recurso de casación.’*»

La falencia de marras basta para desechar el reproche, en razón a que el incumplimiento del requisito referido:

(...) deja incompleto el ataque, al decir de la Sala, ‘(...) en la medida en que se privaría a la Corte, de un elemento necesario para hacer la confrontación con la sentencia acusada, no pudiéndose, ex officio, suplir las deficiencias u omisiones en que incurra el casacionista en la formulación de los cargos, merced al arraigado carácter dispositivo que estereotipa al recurso de casación’.

Desde luego, no cualquier precepto califica como sustancial, sino únicamente, cual lo tiene decantado esta Corporación, si declara, crea, modifica o extingue una relación jurídica concreta, esto es, cuando regula una situación de hecho, seguida de una consecuencia jurídica. Carecen de esa connotación, por lo tanto, las normas que definen fenómenos jurídicos o describen sus elementos, pues al ser tales, en línea de principio, no atribuyen derechos subjetivos; tampoco, por lo mismo, las que regulan

determinada actividad procesal o probatoria. (CSJ AC481 de 2016, rad. n.º 2007-00070).

2. En adición, también reluce que, en la hipótesis de que el cargo cumpliera las exigencias formales y el tribunal hubiera cometido el desafuero que se le imputa, lo cierto es que esta falencia carecería de trascendencia en razón a que no llevaría a declarar próspera la pretensión de los demandantes.

Recuérdese que el error a que alude el segundo motivo de casación previsto en el artículo 336 del Código General del Proceso (no primera causal como erradamente lo invoca el embate casacional), debe ser de tal magnitud que incida adversamente en la forma como se desató el litigio, produciéndose un resultado contrario al legal.

Sobre el punto tiene dicho la Sala que la prosperidad del recurso de casación:

«... está sujeta a que se identifiquen las partes y la sentencia impugnada, se elabore una síntesis del proceso y de los hechos materia del litigio, a más de la exposición de los fundamentos de cada acusación de manera separada, clara, precisa, completa, enfocada y demostrando su trascendencia, pues, de no ocurrir esto, será procedente repeler, total o parcialmente, el escrito con que pretende sustentarse el mecanismo. Esto implica que no se incurra en (...) intrascendencia (como ocurre cuando se traen a colación defectos que no conducen al quiebre del fallo).» (CSJ AC2607 de 2021, rad. 2017-00041).

En el *sub lite* el tercer embate planteado carece de trascendencia en cuanto al supuesto error de juzgamiento endilgado al fallador de última instancia, porque las reclamantes le censuran omitir la valoración de un acuerdo

de voluntades en virtud del cual, con la armadora del buque siniestrado, renunciaron a cualquiera reclamación derivada de avería gruesa.

Sin embargo, en el evento de que la Corte acogiera tal estimación probatoria no implicaría el acogimiento de la pretensión. Por el contrario, impondría denegarla por tratarse de un asunto transigido.

Por ende, lo solicitado estaría llamado al fracaso, esta vez por la renuncia de las demandantes a invocar cualquiera reclamación que tuviera por objeto la avería gruesa, dentro de la cual, según el juzgador de última instancia, está inmerso todo gasto de salvamento si tuvo el fin de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en la expedición marítima -argumentación carente de reproche en el cargo- todo lo cual impediría, sin más, la prosperidad de la pretensión dirigida al reembolso de los pagos que por gastos de salvamento realizaron las convocantes.

Por contera, el embate debería ser desestimado.

3. Las razones anotadas son suficientes para declarar infructuoso el tercer reproche del escrito sustentador del mecanismo extraordinario planteado por las promotoras.

CUARTO CARGO

1. Invocando la primera causal de casación prevista en el canon 336 del Código General del Proceso, las demandantes imputan al fallo de segunda instancia la violación, por la senda recta, de los artículos 1030, 1514, 1516 a 1517, 1519 a 1520, 1522 a 1525 del Código de Comercio, por falta de aplicación.

2. Se estructura el reproche en que el tribunal omitió el empleo del artículo 1520 mencionado, del cual se desprende que la responsabilidad de una de las partes en el suceso que dio origen al gasto generado por la avería gruesa subsiste a esta, por lo que el término prescriptivo consagrado en el artículo 1528 *ibídem* aplica para la acción de avería gruesa, pero no para la restante de índole contractual.

Por contera, el canon 1520 excluye del debate la culpa y la responsabilidad imputable a las partes intervinientes en la travesía marítima para la declaratoria de avería gruesa, evidenciando otra acción residual independiente «o de repetición», que tiene el objetivo de obtener la indemnización del responsable, representada en los gastos y contribuciones extraordinarias impuestas por la declaratoria de avería gruesa y/o salvamento a todos los interesados; siendo del resorte de cada nación su regulación.

3. Agregaron que igualmente fueron obviados los artículos 1030, 1514 y 1516 del estatuto mercantil, que, en su orden, reglan la responsabilidad del transportador respecto de la avería del bien transportado, el concepto de avería y sus clases; por lo que la aplicación sistemática de

estas disposiciones revela cómo, en los eventos en que la responsabilidad por los daños fue del armador del buque, la acción idónea es la de repetición derivada del contrato de transporte.

Por ende, la «falta de aplicación» de los artículos 1519 a 1525 citados, que regulan la avería gruesa, tradujo el empleo del término prescriptivo de un año previsto en el precepto 1528 para este suceso, más no el lapso de 2 años plasmado en el canon 993 de la misma obra en concordancia con las reglas 1030 y 1516, en tratándose de la responsabilidad del armador derivada del contrato de transporte.

CARGO SEXTO

1. Acusa la sentencia del tribunal de transgredir por vía directa los cánones 1545, 1549 y 1550 del Código de Comercio, por indebido empleo y falta de aplicación, en la medida en que, contrariamente lo expuesto por el tribunal, la acción de salvamento no está restringida a favor de la empresa de salvataje únicamente.

2. Adicionó que las partes del contrato de salvamento también incluyen a los importadores de la carga transportada, en la medida en que a nombre de estos obra el capital del buque varado, al celebrar esa convención, porque todos deben contribuir en el pago de los gastos facturados por la compañía de salvataje; de donde le son aplicables los artículos 1549, 1550 y 1551 mencionados, que consagran la fijación y distribución de la remuneración por el salvamento,

la nulidad de este pacto y la fijación judicial de aquellos valores.

Por ende, se imponía la aplicación de la prescripción bienal, ya fuera por el incumplimiento del contrato de transporte o por el «*contrato de salvamento en sí mismo*»; sin que pudiera afirmarse que los valores cancelados por salvamento hacen parte de la avería gruesa, ni emplear el lapso prescriptivo previsto en el artículo 1528 de la misma obra, máxime si el tribunal consideró que la acción de salvamento se rige por el precepto 1520.

3. Así mismo y aunque la convención Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989 no está ratificada por Colombia, nada impedía tenerla como fuente auxiliar del derecho para concluir que la acción de salvamento es autónoma, que el capitán del buque obra en nombre de los propietarios de la carga trasladada al celebrar el contrato de salvamento y que vencido el plazo prescriptivo, por mandato del artículo 23 de la Convención, puede incoarse la acción de repetición, siempre y cuando se interponga dentro de los lapsos estatuidos en el ordenamiento interno de cada nación para el inicio del juicio.

CARGO SÉPTIMO

1. De nuevo, al amparo del motivo inicial de casación regulado en el artículo 336 del Código General del Proceso, las impugnantes atribuyen al fallo de segunda instancia la violación, por senda recta, de los artículos 10, 32, 2545 del

Código Civil y 11 del Código General del Proceso por falta de aplicación.

2. Basan el embate en que las normas 10 y 32 referidas prevén reglas interpretativas de la ley, al paso que el precepto 11 del Código General del Proceso regula la forma de interpretar el ordenamiento adjetivo, que aplicados en el *sub lite* hubieran dado lugar a colegir la existencia de dos términos prescriptivos, ante lo cual se imponía aplicar el especial de que trata el artículo 1554 del Código de Comercio en concordancia con la regla 2545 del Código Civil.

CONSIDERACIONES

1. La Sala estudiara de forma conjunta los reproches cuarto, sexto y séptimo, en razón a que se valdrá de razonamientos comunes. Además porque los dos primeros inmiscuyen iguales preceptos sustanciales, al paso que el tercero pende de la prosperidad de los dos anteriores.

2. El estatuto mercantil, al regular en su Libro V la navegación como actividad comercial, consagró en el título VI las dos clases de avería que podrían presentarse en la aventura marítima, indicando que podrían ser: «1) *Todos los daños que sufra la nave durante la navegación o en puerto, o las mercancías desde el embarque hasta su desembarque, y 2) todos los gastos extraordinarios e imprevistos que deban efectuarse en beneficio de la nave o de la carga, conjunta o separadamente*». (Art. 1514 C. Co.).

A renglón seguido clasificó las averías en dos clases «*avería gruesa o común y avería particular*» (art. 1516), de lo cual brota, gramaticalmente y fundados en el significado de las palabras empleadas (arts. 27 y 28 C.C.), que la primera corresponde a la calamidad que afecta a todos los interesados en el traslado náutico, al paso que la segunda sólo repercute en uno de estos.

De allí que continuara definiendo la avería gruesa al señalar que «*[s]olo existe acto de avería gruesa o común cuando intencional y razonablemente se hace un sacrificio extraordinario o se incurre en un gasto de la misma índole para la seguridad común, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en la navegación*» (art. 1517), los cuales «*...estarán a cargo de los diversos intereses llamados a contribuir*» (art. 1518), esto es, no sólo del armador del buque, también de quienes intervienen en la excursión como, por vía de ejemplo, los propietarios de los bienes trasladados, pues a estos interesa la llegada a puerto en condiciones óptimas.

Dentro de los estipendios por concepto de avería gruesa se encuentran los de salvamento, como regla de principio, según lo doctrinó esta Corporación recientemente, al razonar que:

El encallamiento o varadura de las embarcaciones es uno de los accidentes o siniestros marítimos que contempla la tipología contenida en el artículo 26 del Decreto-Ley 2324 de 1984 y en la Resolución MSC.255(84) aprobada el 16 de mayo de 2008 por la

Organización Marítima Internacional (núm. 2.9.5.)², en consonancia con el artículo 1513 del estatuto mercantil, que para definirlos recurre a la ley, los tratados, convenios y la costumbre internacional o nacional.

Las labores de socorro o ayuda en el agua dentro de las cuales se enmarcan, están directamente relacionadas con los riesgos del mar que enlista el artículo 1705 del código mercantil como anejos a la navegación o incidentales a ella: “tempestad, naufragio, encallamiento, abordaje, explosión, incendio, saqueo, piratería, guerra, captura, embargo, detención por orden de gobiernos o autoridades, echazón, baratería” u otros similares.

La naturaleza del salvamento es la de ser un estipendio extraordinario que se causa en presencia de un peligro real y actual que amenaza a la totalidad de la comunidad navegante, el cual debe conjurarse a través de operaciones que procuren la seguridad de la aventura marina, razón por la cual se les admite dentro de la categoría de avería – gasto. (CSJ SC1043 de 2021, rad. 2014-00056).

Así las cosas, los gastos sufragados por concepto de avería gruesa incluyen los de salvamento, como acertadamente concluyó el juzgador *ad-quem*.

3. Ahora bien, tal pago, adicional a los convenidos en el acuerdo celebrado para el traslado de los bienes, no implica incumplimiento contractual de este pacto, ajustado con el armador del buque, en razón a que nada obsta que aun mediando la declaración de avería gruesa y la correspondiente erogación de los gastos derivados de esta, sea cabalmente cumplido el referido acuerdo de voluntades.

En efecto, puede suceder que aun en caso de encallamiento y la superación de este percance, el buque arribe a puerto en los términos acordados, es decir, dentro

² Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos.

de la oportunidad convenida y sin que los bienes trasladados sufran mengua, entre otras circunstancias, cual sucedió en el *sub judice*, amén de que las accionantes se abstuvieron de alegar que sus bienes hubieran llegado tardíamente, con desperfectos o cualquiera otra anomalía.

De allí que, como lo consideró el tribunal de última instancia, si las expensas pagadas en demasía con respecto de los fletes inicialmente acordados por los interesados en la travesía oceánica tuvieron el propósito de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en la expedición, dentro de los cuales está el buque y la carga, se trata de la asunción de los costos por concepto de avería gruesa; no de daños, menos generadores de incumplimiento contractual.

Dígase, sin ambages, que todos los gastos asumidos por los interesados en la navegación por concepto de la avería gruesa declarada, dentro de los cuales por regla general están las expensas por salvamento, corresponden a un pago adicional que en toda travesía marítima puede presentarse, a raíz del medio de transporte utilizado, en el cual los riesgos son mayores; erogación que por sí sola no denota daño producido por el armador del buque ni incumplimiento al pacto de traslado ajustado con él.

Por consecuencia, no ocurrió la errada interpretación de los preceptos sustanciales anunciados en el cargo, tras la interpretación del fallador de última instancia según la cual los gastos que las demandantes pretenden reintegrar a sus peculios hacen parte de los costos que asumieron por

concepto de la avería gruesa declarada por el capitán del buque Chios Wind o, con otras palabras, no se trata de daños derivados del incumplimiento del contrato celebrado con la enjuiciada, Harbor Shipping & Trading S.A.

Precisamente, esta Sala ha plasmado dicha distinción al señalar:

El origen de la inconformidad radica en la subsunción del litigio en las disposiciones concernientes al instituto de la “avería gruesa”, pese a tratarse de una acción de responsabilidad contractual frente al armador, con fundamento en los mayores costos generados en el porte marítimo, debido al encallamiento del buque, o, en su defecto, una controversia relacionada con los actos de asistencia y salvamento ejecutados para reflotarlo. (...)

De las premisas expuestas hasta ahora se colige con facilidad que la de asunción de valores adicionales al flete o precio del acarreo, particularmente los correspondientes a las contribuciones reclamadas a los importadores para atender el pago de las labores de socorro y asistencia, no corresponden a ninguna de las hipótesis configurativas de desatención de las prestaciones a cargo del porteador.

Si la responsabilidad del transportista dimana -como ya se dijo- de la inejecución o ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones convencionales, no puede un supuesto completamente extraño a tales eventos, como lo es el apoyo económico destinado al salvataje en beneficio de las cargas transportadas, hacer surgir su deber resarcitorio.

Visto desde la perspectiva finalista antes enunciada, si las mercancías se entregan en el puerto de destino dentro del término fijado o en el considerado razonable, y estas no sufren pérdida, daños, menoscabos, ni desperfectos materiales, el acreedor de la prestación de conducción satisface la finalidad para la cual contrató el servicio de traslado y, en consecuencia, ninguna inobservancia a sus obligaciones puede reprocharle al armador. (CSJ SC1043 de 2021, rad. 2013-00056).

Se desprende de lo anterior que los gastos erogados por los demandantes -en condición de importadores de la mercancía trasladada o de aseguradores de estos- a raíz de

la asistencia o salvamento de que fue objeto el buque Chios Wind, constituyen pago eventual, connatural y adicional al medio de transporte utilizado, derivado de la avería gruesa declarada, en tanto tuvo el fin de preservar del peligro tanto a la nave como a la carga trasladada.

En otros términos, tales expensas suplementarias no se enmarcan dentro del concepto de daño previsto en el canon 1030 del Código de Comercio derivado de incumplimiento contractual, sino de costos propios de la navegación, como regla de principio.

Precisamente en este sentido la Sala doctrinó que *«la palabra “avería” en el canon 1030, y de igual modo en las restantes normas citadas [art. 1508 y ss.], cumple una función diferente a la que tiene en las reglas 1514 y 1516, que también invocó el casacionista. En el contexto en que se utiliza, designa al “daño que padecen las mercaderías o géneros”, el desperfecto “que impide el funcionamiento de un aparato, instalación, vehículo, etc.”, o aquel que “por cualquier causa” sufre la carga. Esta acepción se identifica adicionalmente en los artículos 1028 y 1032, que al hablar de la “pérdida parcial, saqueo o avería” de la cosa transportada, reclama su notoriedad y apreciación “a simple vista”, y frente a la indemnización en caso de “avería”, usa esta expresión como sinónimo de “daño”, determinando que si torna inútiles los efectos movilizados, se equiparará a la pérdida de los mismos, pero si entre “las cosas averiadas” se encuentran algunas piezas ilesas, el destinatario, por regla general, está obligado a recibirlas, lo que ocurre también “en los demás casos de*

daño o avería”, con la obligación del transportador de pagar el importe de la merma o detrimento. Se concluye, entonces, que en el precepto 1030, el legislador no empleó el término “avería” para hacer referencia a la figura de la “avería-gasto” que consagran el numeral 2º del artículo 1514 y el canon 1516. Alude, en cambio, al deterioro físico de las mercancías en el período de responsabilidad del porteador.» (CSJ SC1043 de 2021, rad. 2013-00056, subrayado impropio).

4. Ahora, no cabe duda de que la regla 1520 del estatuto de los comerciantes prevé una acción de repetición contra el responsable del hecho detonante de la declaratoria de avería gruesa, cuando causó perjuicios, pero esto difiere de afirmar que se trata de acción residual de responsabilidad contractual para obtener el retorno de los valores erogados a raíz de la avería gruesa.

Como lo decantó esta Corte, se trata de «*la subsistencia de la obligación de los intereses comprometidos en la expedición náutica, de contribuir aún si el acontecimiento que motiva el sacrificio o el gasto extraordinario es consecuencia de la culpa de una de las partes, hipótesis en la cual se preserva la posibilidad de ejercer acciones o medios de defensa frente al infractor por esa falta*» (sentencia ídem).

Mas como lo alegado en el escritor genitor de esta litis fue incumplimiento del pacto contentivo de la obligación de traslado de los bienes, como fundamento para deprecar la devolución de los costos asumidos por las promotoras del pleito, tal pretensión es ajena a dicha regulación.

Por consecuencia, lo realmente pretendido por las convocantes es la devolución de los dineros entregados por concepto de pago de los gastos de avería gruesa, específicamente los de salvamento, por lo cual la acción invocada estaba llamada al fracaso.

5. Por último, cierto es que el salvamento posee su reglamentación autónoma, consagrada en el Título VII de la Primera Parte del Libro V del estatuto mercantil, contentiva de diversos aspectos como la definición de la asistencia o salvamento (art. 1545); la exoneración de remuneración cuando el salvamento es prestado a pesar de la prohibición expresa y razonable del salvado (art. 1546); el derecho del remolcador a remuneración sólo en caso de prestar servicios excepcionales (art. 1547); la forma de fijación de los honorarios para la empresa de salvataje, ya sea convencionalmente o de forma judicial (arts. 1548 a 1549 y 1551); el señalamiento de los obligados a asumir dicho estipendio (art. 1549 *in fine*) y quienes están exonerados del mismo (art. 1552); la nulidad del contrato de salvamento si fue celebrado en momento y bajo la influencia de peligro, si es inequitativo o desproporcionado (art. 1550); la condiciones en las cuales el capital de la nave está obligado a prestar asistencia (art. 1553); y el término prescriptivo de la acción (art. 1554), a cuyo tenor «*l]as acciones para ejercitar los derechos consagrados en este Título prescribirán en dos años, contados desde la terminación de las labores de asistencia o salvamento*».

No obstante, brota diamantino, como lo consideró el juzgador *ad-quem*, que en tal Título VII no se consagró la posibilidad para que los importadores de la carga trasladada, el propio armador del buque siniestrado o cualquiera otra persona afectada, pudiera repetir por los costos que pagó a consecuencia del salvamento a favor de la compañía de salvataje.

Lo sancionado en tal legislación fue la regulación respecto de las obligaciones de contratante y contratista respecto del salvamento, entre otros aspectos, pero no los derechos de repetición una vez finiquitado aquel acuerdo por el pago de los honorarios al salvador.

De allí que la Corte tenga doctrinado sobre el punto que:

«... basta reseñar que la repetición de lo pagado por concepto de “gastos de salvamento”, no está comprendida dentro de los derechos consagrados en el Título VII de la primera parte del Libro V del Código de Comercio.

No puede confundirse, además, con las controversias similares que se rigen por esos mandatos, como la fijación judicial de la retribución a que da lugar el salvamento cuando su resultado es útil, mecanismo que no protege al cargador que debe asumir una parte de esa retribución, sino al salvador que se pone en riesgo a sí mismo e incluso a su nave, tripulación y pasajeros para auxiliar a otros.

Si bien algunas pólizas de transporte marítimo reconocen los “gastos de salvamento” a manera de riesgo adicional al de sacrificios para la avería común (art. 1758 C. Co.), también hacen parte de esta última cuando, como se anotó en líneas precedentes, de forma extraordinaria se incurre en estas expensas para la seguridad común de la expedición náutica, “con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en la navegación”.

Esto último ocurrió en la emergencia que experimentó el Buque Stadt Bremen, el 18 de noviembre de 2010, al encallar cuando se aproximaba al puerto de Barranquilla, pues el capitán determinó

que la medida a adoptar para superar la situación sin daño al casco ni a las mercaderías, era la contratación de labores de salvamento, cuyos costos se incluyeron en el ajuste de la avería gruesa, por corresponder a una expensa causada en beneficio de todos los interesados en el feliz arribo de la motonave a su destino.» (CSJ, SC1043 de 2021, rad. 2013-00056).

Lo dicho traduce que en la regulación del pacto de salvataje no está prevista la posibilidad de repetir por los costos erogados por el salvamento, por lo que, tal cual lo concluyó la Corporación de segunda instancia, desde esta óptica igualmente estaba llamada al fracaso la pretensión.

6. Así las cosas, los errores alegados por las demandantes no provienen de su juzgador de última instancia, sino de su errada convicción acerca de que los gastos de salvamento, que debieron cubrir como consecuencia del encallamiento del buque Chios Wind, constituían un daño producido por el armador del navío, a pesar de que el ordenamiento los prevé como un gasto adicional producto del mecanismo de traslado escogido, como regla de principio.

Por ende, esos pagos tampoco generaban incumplimiento del contrato ajustado con Harbor Shipping & Trading S.A., como armadora del buque, que fue lo deprecado en el libelo génesis de esta contienda.

Peor aún, al tratarse de valores que ingresaban dentro del concepto de avería gruesa, lo cierto es que -dejando de lado la transacción celebrada por las partes respecto de esta- la acción se encontraba prescrita por aplicación del lapso

anual previsto en el canon 1528 del ordenamiento mercantil, el cual prevé que «[l]as acciones derivadas de la avería gruesa prescribirán en el lapso de un año, contado a partir de la fecha en que termine el vieja»; todo en razón a que la demanda fue radicada cuando había transcurrido el aludido periodo.

7. En suma, no ocurrió la conculcación del ordenamiento sustancial denunciado en los reproches casacionales analizados a la par.

CONCLUSIÓN

De todo lo analizado emerge la frustración de la impugnación extraordinaria, la imposición de costas a sus proponentes, según lo previsto en el inciso final del artículo 349 del Código General del Proceso, y el señalamiento de agencias en derecho como lo dispone el precepto 365 numeral 1º *ibídem*, para lo cual se tendrá en cuenta que la opositora Seaport S.A. replicó la demanda de casación.

DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley, **NO CASA** la sentencia proferida el 10 de abril de 2019 por la Sala Civil - Familia del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Barranquilla, en el proceso verbal que Alimentos Polar Colombia S.A.S., Comercializadora y Representaciones Antiotrading S.A.S., Italcol de Occidente Ltda., Carbone Rodríguez & Cía. S.C.A.

Italcol, Cooperativa Colanta Ltda., Seguros Generales Suramericana S.A., Seguros Comerciales Bolívar S.A., La Previsora Compañía de Seguros S.A., Wilson Guillermo Pérez Suárez y Granyproc Ltda. promovieron contra Harbor Shipping & Trading S.A. y Seaport S.A.

Se condena en costas a las recurrentes en casación y a favor de Seaport S.A. únicamente. Inclúyase en la liquidación correspondiente la suma de \$6'000.000, por concepto de agencias en derecho, que fija el magistrado ponente.

En firme esta providencia devuélvase el expediente al Tribunal de origen.

Notifíquese,

HILDA GONZÁLEZ NEIRA

Presidente de la Sala

ÁLVARO FERNANDO GARCÍA RESTREPO

MARTHA PATRICIA GUZMÁN ÁLVAREZ

AROLD WILSON QUIROZ MONSALVO

LUIS ALONSO RICO PUERTA

OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE

FRANCISCO TERNERA BARRIOS

Firmado electrónicamente por Magistrado(a)(s):

Hilda Gonzalez Neira

Álvaro Fernando García Restrepo

Martha Patricia Guzmán Álvarez

Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo

Luis Alonso Rico Puerta

Octavio Augusto Tejeiro Duque

Francisco Ternera Barrios

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en artículo 103 del Código General del Proceso y el artículo 7 de la ley 527 de 1999

Código de verificación: 0DCDBE4DD7F5262B7A42792C22D9B0C47FEBC635C91914358CA305B61B1A01DD
Documento generado en 2022-04-26