

ACCION SOBRE PAGO DE PERJUICIOS

1.—No puede darse una interpretación irrestricta al artículo 2356 del Código Civil, en el sentido de que basta que se produzca un accidente, que se traduzca en daño, para que la víctima, alegando la existencia de éste y demostrando la relación de causalidad, eche la carga de la prueba al demandado. ¡No! La norma que acaba de citarse no tiene aplicación sino cuando a quien se designa como demandado estaba ejercitando una actividad peligrosa, por sí o por medio de una cosa que le pertenece.

2.—El inciso 4º del artículo 56 del Código Marítimo regla las relaciones entre el naviero o armador y la tripulación, pero no entre el naviero y terceras personas.

Corte Suprema de Justicia—Sala de Casación en lo Civil—Bogotá, abril veintinueve de mil novecientos cuarenta y tres.

(Magistrado ponente, doctor Liborio Escallón).

En las primeras horas del 25 de diciembre de 1937, como a las tres de la mañana, venía bajando el río Magdalena el bote denominado "La Niña" cargado de ladrillos, y no obstante que sus patrones avistaron las luces de un buque amarrado en el puerto de la Tropical Oil Company, buque denominado "Cascajales", el bote se estrelló contra uno de los planchones de dicho buque y se fue a pique.

Al verificarse el choque, los tripulantes de "La Niña" pidieron auxilio a los del "Cascajales" y éstos pudieron desembarcar salvos a aquéllos en los planchones del vapor.

Los empleados o tripulantes del "Cascajales" procedieron luego a efectuar las maniobras de salvamento del bote; pero, habiéndose roto la argolla que lo sostenía, se hundió por completo.

Estos son los hechos comprobados, los cuales interpreta así la parte demandante en este juicio: El bote "La Niña" se hundió por haber chocado contra uno de los planchones del vapor "Cascajales", debido a que tales planchones no tenían las luces reglamentarias y habiendo quedado atrapado debajo de los remolques del buque, se hundió por impericia del Jefe o Capitán del barco.

Sobre las bases anteriores la dueña del bote, que es la señora Mercedes Echeverría v. de

Recio, demandó a la sociedad denominada "Tropical Oil Company S. A." para que fuera condenada a pagarle las siguientes sumas: \$ 1.800 por concepto del valor del bote; \$ 650, valor del cargamento del bote y sus accesorios y \$ 80 mensuales por lucro cesante, desde la fecha del hundimiento del bote hasta el día en que se verifique el pago, más las costas del juicio.

La parte demandada aceptó el hecho del hundimiento de "La Niña" pero por impericia y descuido de sus tripulantes, y aseveró que el buque tenía las luces reglamentarias lo mismo que los planchones, y que éstos no ocupaban el cauce principal del río.

El Juez de primera instancia, 3º del Circuito de Barranquilla, en sentencia de 17 de septiembre de 1940, condenó a la sociedad demandada a pagar a la señora demandante la suma de \$ 1.148.50 diez días después de ejecutoriada la providencia.

Este fallo fue apelado por ambas partes y el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Barranquilla en sentencia de 25 de noviembre de 1941 lo revocó, absolviendo por lo tanto a la parte demandada de todos los cargos de la demanda.

La parte actora interpuso recurso de casación, que procede a decidir hoy la Corte.

Sobre la base de que el vapor "Cascajales" y sus planchones estaban en el puerto que la Tropical tiene en Barranquilla y que se hallaban en estado de inactividad, atracado el vapor a los muelles, deduce el Tribunal que la prueba corre a cargo del demandante en su totalidad o sea que es éste quien debió suministrar la prueba de que los planchones no tenían las luces de aviso a que están obligados.

El Tribunal dice: "Situada la cuestión en este punto, se adelantan ideas que han de servir para encauzar la solución de este interesante problema. Las prestaciones demandadas llevan a concluir que se está en presencia de un caso de responsabilidad por culpa extracontractual o culpa aquiliana, cuando fuera de toda relación jurídica anterior, sin ningún vínculo preexistente, se viola un derecho ajeno amparado por la ley, en que el acreedor se determina solamente al consumarse el hecho ilícito que le causa perjuicio, y la responsabilidad se regla por las disposiciones del Título 34 del Libro 4º del Código

Civil, de las cuales el artículo 2341 reza: 'El que ha cometido un delito o culpa que ha inferido daño a otro es obligado a indemnización.....' Acusada la compañía demandada de ser responsable del daño causado, por haberse estrellado el bote 'La Niña' contra uno de los botes que tenía a su lado el vapor 'Cascajales' de propiedad de aquélla, encontrándose dicho barco en inactividad, atracado a los muelles, como se ha reconocido en la demanda, la carga de la prueba corre a cargo del demandante en su totalidad".

Para el Tribunal quien desarrollaba actividad por medio de sus patronos y tripulantes era el bote "La Niña", al paso que el vapor "Cascajales" con sus planchones estaba amarrado en su puerto propio que está constantemente iluminado. Dice el fallador: "Ello corrobora noticias del expediente, que el puerto de la Tropical está constantemente iluminado, y favorece en la presunción a favor de la compañía de que, por fuerza de disposiciones legales, tienen obligación de conservar los botes todas las noches luces de posición a habor y estribor; una verde y otra roja. Así lo dice también el certificado del Intendente Fluvial."

Más adelante se expresa así: "Al divisar éstos (los tripulantes) el vapor 'Cascajales', atracado y amarrado al muelle de su pertenencia, reconocido oficialmente para que los vapores y convoyes de la Tropical Oil Company rindan su viaje; es decir, para atracar allí como punto terminal de este puerto, al observar esto, como lo observaron, debieron tomar toda suerte de precauciones en orden a las maniobras para la acertada conducción del vehículo. No lo hicieron en tiempo por ignorancia, imprudencia, descuido o negligencia, y se estrellaron contra un bote del vapor 'Cascajales', como han podido estrellarse contra los grandes pilotes del Terminal Marítimo o cualquier otra embarcación o arrecife, y por lo tanto para el Tribunal sólo los conductores del bote perdido incurrieron en culpa".

Anota el Tribunal además que el patrono del bote perdido carecía de patente que lo acreditara como navegante hábil y competente.

Invocando la causal primera del artículo 520 del Código Judicial, el demandante hace cuatro cargos a la sentencia, que pueden sintetizarse así: a) Violación del artículo 1757 del Código Civil por aplicación indebida y del artículo 2341 de la misma obra, por no haberlo aplicado. Hace consistir estas violaciones en que en su sentir era a la parte demandada, a la Tropical Oil Company, a quien correspondía la carga de la prueba, o en otros términos, hay una presunción de culpa en el artículo 2341 que pesa sobre la compañía demandada. Esta tenía que probar, según el recurrente, que no era responsable del hecho ilícito imputado, sin limitarse a negar el

hecho, sino apoyando esas negaciones en hechos positivos. Considerando las declaraciones que en su favor presentó la Tropical, el recurrente las analiza para sostener que el Tribunal incurrió en errores de hecho y de derecho al apreciarlas, con lo cual violó los artículos 698, por no haberlo aplicado al caso del pleito, 697 por aplicación indebida y 593 y 595, todos del Código Judicial, por interpretación errónea; b) en este cargo el recurrente acusa la sentencia por violación del artículo 697 del Código Judicial por no haberlo aplicado en relación con las declaraciones de dos testigos de la parte demandante, declaraciones hábiles que el Tribunal debió tener en cuenta; c) violación de los artículos 66 del Código Civil por interpretación errónea y 661 del Código Judicial por aplicación indebida. Funda esta acusación en la premisa que sentó el Tribunal, de que en el caso de autos la presunción de que sí tenía las luces encendidas en los planchones favorecía a la parte demandada y en el asentimiento que prestó a este respecto al certificado del Intendente Fluvial; d) violación de los artículos 697 y 698 del Código Judicial, por cuanto el Tribunal afirmó que los testigos de la parte demandante fueron desmentidos por los de la parte demandada.

Alega además la causal segunda del artículo 520 por cuanto en su concepto la sentencia no está en consonancia con las pretensiones oportunamente deducidas por las partes y funda este aserto en que el fallador de Barranquilla declara que el hundimiento del bote tuvo por causa el choque de éste contra uno de los planchones del "Cascajales" cuando según el recurrente la causa inmediata y definitiva del hundimiento fueron las maniobras de amarre y salvamento de dicho bote.

Pasa la Corte a considerar los cargos hechos en casación: El choque habido entre el bote "La Niña" y uno de los planchones del vapor "Cascajales", se verificó cuando el bote estaba en actividad y el vapor con sus planchones en actitud pasiva anclado o amarrado en el puerto. Lo anterior, que ni siquiera se discutió en el litigio y que además está plenamente acreditado en los autos, lleva a la conclusión de que era el bote el que ejercitaba, por medio de su piloto, actividad peligrosa y en ningún caso el vapor "Cascajales" y los planchones, por lo ya dicho. El patrono del bote "La Niña" tenía, no sólo la guarda sino la dirección de éste.

La presunción que establece el artículo 2356 del Código Civil, se refiere a los casos en que se ejercitan actividades peligrosas, no las estaba ejercitando, en el momento del choque, el vapor "Cascajales", luego esa presunción no milita contra él y entonces, que es el caso del pleito, la carga de la prueba corresponde al demandan-

te, quien debe demostrar que el accidente fue debido a una imprevisión, un error de conducta, una violación de los reglamentos o de la ley por parte del demandado. Así, si contra un automóvil, colocado en inactividad, en el sitio indicado por la respectiva autoridad, choca otro, no se puede deducir responsabilidad contra el dueño del automóvil que está inactivo, por lo mismo que no está ejecutando ninguna actividad peligrosa. El demandante en este ejemplo, que es quien ejercita la actividad peligrosa, debe demostrar que el choque se verificó por haber infringido el automóvil en quietud las disposiciones de tránsito, por un error de conducta, desconocimiento o violación de esas disposiciones del dueño o conductor del auto.

Y lo anterior es claro, porque sobre quien pesa la presunción, en el caso propuesto como ejemplo, es sobre quien ejercita la actividad peligrosa, sobre el dueño o conductor del automóvil en movimiento, pero no sobre el dueño o conductor del automóvil en quietud, que está en situación pasiva y debidamente colocado y frenado.

No puede por lo tanto darse una interpretación irrestricta al artículo 2356 del Código Civil, en el sentido de que basta que se produzca un accidente, que se traduzca en daño, para que la víctima, alegando la existencia de éste y demostrando la relación de causalidad, eche la carga de la prueba al demandado. No; la norma que acaba de citarse no tiene aplicación sino cuando a quien se designa como demandado estaba ejercitando una actividad peligrosa, por sí o por medio de una cosa que le pertenece.

Si como se ha dicho, era el bote "La Niña" el que ejercitaba la actividad y si el vapor "Cascajales" se hallaba anclado en el puerto, la carga de la prueba corresponde en este caso al demandante, quien debe demostrar que el accidente se produjo por error de conducta o la infracción de que se ha hecho mérito.

Resulta entonces que el primer cargo que se estudia no puede triunfar y que el Tribunal de Barranquilla procedió jurídicamente al sentar el principio de que era al demandante a quien correspondía la prueba y que la parte demandada estaba amparada por el hecho de estar cumpliendo los reglamentos que determinan el modo de atracar y anclar y permanecer en los puertos.

Bien es cierto que el Tribunal incurre en algunas confusiones, que en esta sentencia habrán de aclararse, pero ello no es óbice para aceptar la tesis fundamental de su fallo.

Al demandante le correspondía demostrar los hechos en que funda su acción, como son que

el vapor "Cascajales" y los planchones estaban sin las luces violando los reglamentos de navegación, o que no estaban colocados adecuadamente, en el sitio que les correspondía, sino interceptando el paso en el río por donde naturalmente navegan las embarcaciones.

El fallador de Barranquilla desestimó las pruebas que al respecto adujo la parte demandante; también hizo lo mismo respecto de las de la parte demandada, pero consideró que esto último no tenía importancia porque, desestimadas las pruebas del demandante, quedaba en pie la presunción a favor de esta parte, que resulta del mandato legal de que las embarcaciones y sus convoyes están obligados a tener durante toda la noche a babor y estribor luces de posición.

Esta es la razón por la cual el recurrente ataca la sentencia por errores de hecho y de derecho en los cargos segundo, tercero y cuarto y última parte del primero, que por su conexión deben estudiarse conjuntamente.

El problema se plantea entonces así: ¿Demostró la parte demandante que los planchones no tenían las luces reglamentarias o que no estaban colocados en el sitio que les corresponde? En otras palabras: ¿Demostró el demandante que el demandado se hallaba en situación de culpa? La afirmativa llevaría a la condenación de la parte demandada; la negativa, a su absolución.

El recurrente estima que está demostrada la afirmativa y que al no aceptar ese extremo el Tribunal incurrió en los errores a que se refiere en sus cargos.

Pasan pues a examinarse esas pruebas:

En primer lugar se observa que los tripulantes de "La Niña" avistaron el buque de la Tropical amarrado en su puerto antes de que se verificara el choque. El hecho primero de la demanda dice así: "En las primeras horas del día 25 de diciembre de 1937, como a las 3 a. m. venía bajando el río Magdalena un buque de mi propiedad denominado 'La Niña', cargado de ladrillo, y sus patronos avistaron las luces de un buque amarrado en el puerto de la Tropical Oil Company, buque que tenía delante cinco planchones, colocados uno al lado de otro hacia el centro del río en su superficie, ocupando una distancia de 125 pies de frente." Conviene, pues, la parte actora en que el buque estaba iluminado, pero no así los planchones. Sin embargo, del hecho segundo de la demanda aparece que si los vieron los de la tripulación de "La Niña", pero a corta distancia y por eso no pudieron evitar el choque.

El vapor "Cascajales" estaba pues con luces y el puerto de la Tropical donde aquél estaba anclado, se hallaba iluminado con potentes re-

flectores, cosa que está plenamente demostrada en los autos.

La parte demandante adujo las declaraciones de Alberto Borja, patrón de "La Niña", y Julio Sandoval, tripulante de la misma, quienes declaran que la noche del siniestro los planchones no estaban iluminados.

La parte demandada, que no asumió un papel pasivo en el juicio, adujo las declaraciones de Florentino Valle, Fermín Chamorro, José María Royero y Héctor Camaño, quienes declaran lo contrario y hacen resaltar el hecho de que el puerto estaba iluminado con los potentes reflectores que tiene allí instalados la Tropical para facilitar las labores de bombeo que se estaban llevando a cabo esa noche.

El Tribunal desestimó, como ya se dijo, las declaraciones de los testigos de la parte demandante por cuanto halló algunas contradicciones e inexactitudes en sus testimonios, y entonces, tomando como base evidente que el puerto de la Tropical estaba iluminado, dedujo que la demostración a favor de la compañía respecto de que tenía las luces en los planchones la favorecía, y no había sido desvirtuada. También desestimó el fallador de Barranquilla las declaraciones porque las consideró parciales por ser los declarantes empleados o subalternos del dueño del bote "La Niña".

No estimó tampoco, como ya se dijo, las declaraciones de la parte demandada.

Aun cuando las declaraciones de algunos de los testigos de la parte demandante adolecen de algunas contradicciones, que no se rozan con el fondo del asunto que se discute, no pueden por ese solo motivo desestimarse y tampoco pueden rechazarse por ser los declarantes empleados del bote "La Niña", por cuanto en el proceso esas declaraciones no fueron tachadas.

Resulta, consideradas así las cosas, que los cargos hechos en casación por la no apreciación de esos testimonios son fundados, pero ello no quiere decir que el fallo recurrido deba casarse, tanto porque la base fundamental de la sentencia que se estudia la acepta la Corte, como por lo que se verá en seguida.

Las dos declaraciones de la parte demandante son válidas al respecto, pero ellas están infirmadas por las de la parte demandada que son en mayor número y más precisas. Están infirmadas también por el hecho palmario, acreditado en los autos, de que el puerto de la Tropical estaba iluminado esa noche con sus potentes reflectores, que como es obvio, tienen que dar una iluminación mayor que las de las solas luces colocadas en los planchones, ya que la proyección sobre las aguas del río de esos reflectores es mayor que la de las luces de los planchones

que por su naturaleza son de menor intensidad y abarcan un menor radio de proyección.

Si se dijera que no pueden tenerse en cuenta las declaraciones de la parte demandada por ser los declarantes empleados de la Tropical, y que esas declaraciones son por lo menos sospechosas, aunque no fueron tachadas, habría que decir lo mismo de las declaraciones aducidas por la parte demandante, y entonces se llegaría a la conclusión de que la parte actora a quien corresponde, en este caso, la carga de la prueba, no la adujo, lo cual, según lo que se expresó arriba, daría por resultado la absolución de la parte demandada.

Observa además la Corte lo siguiente: que de la misma demanda aparece que la tripulación de "La Niña" vio las luces del puerto antes de que se verificara el choque y que el patrono de ese bote carecía de patente, lo cual establece una presunción contra su habilidad, que no ha sido destruida.

Pero la demanda no se limita al extremo que se ha considerado únicamente, sino que en ella se afirma que el hundimiento del bote "La Niña" se debió a las maniobras que hizo la tripulación del vapor "Cascajales", para evitar el siniestro, amarrando el bote al planchón con un alambre fijado de una argolla que se reventó, hundiéndose por esa causa el bote.

Por esto se ve que la demandante sitúa la cuestión desde dos puntos de vista, a saber: el choque; y el hundimiento por las maniobras, como accidente independiente del choque.

Para que este segundo extremo hubiera podido prosperar, habría sido necesario que lo hubiera demostrado plenamente la parte demandante. Esta demostración no sólo falta en los autos, sino que aparece acreditado en ellos o se deduce de ellos que el choque fue la causa del hundimiento. Tan evidente es esto que, una vez verificado el choque, la tripulación de "La Niña" pidió auxilio al vapor "Cascajales" para que salvaran a los tripulantes del bote, como en efecto se hizo. El hecho tercero de la demanda en su parte final dice así: "Al chocarse el bote 'La Niña' con los planchones del buque 'Cascajales', los tripulantes de aquél pidieron auxilio a los empleados del buque mencionado y con la ayuda de ellos pudieron desembarcar a los planchones del vapor, quedando el bote 'La Niña' atrapado debajo de los remolques del buque."

Posteriormente al choque, o inmediatamente después de él, se amarró el bote al buque "Cascajales", indudablemente para sostenerlo, lo cual indica que el bote estaba perdido en virtud del choque. La tripulación del "Cascajales" empezó las obras de salvamento del bote, pero no fue afortunada por haberse reventado la argolla que sostenía el alambre que iba a su turno a sostener

el bote, el cual se acabó de hundir, según dicen los autos, al reventarse la argolla.

No se ve por qué la tripulación del buque "Cascajales" al hacer un esfuerzo para tratar de salvar el bote, asumiera el riesgo y fuera responsable por no haberlo salvado.

De manera que no se le puede imputar responsabilidad a la compañía demandada por ese hecho. Quizá si hubiera asumido una actitud pasiva se le hubiera podido tachar de negligente, dadas las prácticas y usos de la navegación.

De los autos se viene en conocimiento, en sentir de la Corte, que entre el choque y el hundimiento hay relación de causalidad y que éste no fue motivado por la acción de salvamento de la tripulación del "Cascajales".

Finalmente, no se demostró que el buque mencionado y sus planchones estuvieran situados fuera de su puerto interceptando el paso del río, luego por este aspecto no puede deducirse un error de conducta a la compañía demandada que se tradujera en causa eficiente del siniestro.

Observa la Corte, por vía de doctrina, que la cita y aplicación del inciso 4º del artículo 56 del Código Marítimo, al caso de este pleito, como lo hizo el Juez *a quo*, es del todo impertinente,

porque esa norma regla las relaciones entre el naviero o armador y la tripulación, pero no entre el naviero y terceras personas. De existir alguna relación emanada del artículo 56 sería entre la señora Echeverría v. de Recio y el conductor de "La Niña", pero no entre ésta y la compañía demandada, y que se derivara del inciso 4º del artículo 56 ya citado.

Como prosperó uno de los cargos de la demanda de casación, aunque sin operancia para casar el fallo, no es el caso de hacer condenación en costas.

En virtud de lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación en lo Civil, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley, NO CASA la sentencia recurrida.

Sin costas.

Publíquese, notifíquese, cópiese, insértese en la *Gaceta Judicial* y devuélvase el expediente al Tribunal de su origen.

José Miguel Arango, Isaías Cepeda, Liborio Escallón, Ricardo Hinestrosa Daza, Fulgencio Lequerica Vélez, Hernán Salamanca—Pedro León Rincón, Secretario en propiedad.