

**CORTE SUPREMA DE JUSTICIA
SALA DE CASACION CIVIL**

**Magistrado Ponente: Dr. JORGE SANTOS
BALLESTEROS**

**Bogotá, D.C., cinco (5) de septiembre de dos mil dos
(2002).**

Ref.: Expediente No. 6959

Decide la Corte el recurso de casación interpuesto por las demandantes CAJAS PLASTICAS S.A. y LA NACIONAL DE SEGUROS COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. contra la sentencia proferida el 16 de octubre de 1997 por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, Sala Civil, dentro del proceso ordinario promovido por la primera contra las sociedades LINEAS AGROMAR S.A. y COLMARES S.A. al cual se le acumuló otro promovido por la segunda demandante contra las sociedades demandadas ya enunciadas.

ANTECEDENTES

A. En demanda cuyo conocimiento correspondió por reparto al Juzgado Octavo Civil del Circuito de Bogotá, CAJAS PLASTICAS S.A. pidió que con citación y audiencia de las demandadas designadas, y previos los trámites de un proceso ordinario, se declare que LINEAS AGROMAR S.A. en su calidad de propietario armador de la motonave “Golfo de Urabá” y

COLMARES S.A. en su condición de agente marítimo, son responsables por los perjuicios ocasionados a la demandante por la avería, daño o pérdida de 24.252 kilos de polietileno de las 1.000 toneladas compradas por la demandante a Industrias Químicas Electrocloro S. A. del Brasil, mercancía amparada por el conocimiento de embarque No. 1ZF expedido en Santos (Brasil) el 22 de septiembre de 1988, para ser transportados a bordo de la embarcación mencionada, entre los puertos de Santos y Cartagena-Zona Franca. En consecuencia, pidió que se les condene a pagar las sumas de dinero que detalla la demanda, por concepto del valor de la mercancía averiada, la sanción contemplada en el artículo 1031 inciso 4º del Código de Comercio, el valor proporcional de los fletes pagados, los derechos de aduana, derechos de puerto, bodegaje, traslado a la zona aduanera, comisión de nacionalización, gastos financieros y nacionalización correspondiente a la mercancía a la sazón averiada, incluyendo los costos de limpieza de 2.650 kilos de la mercancía más el 25% de sanción prevista en el artículo 1031 del Código de Comercio.

B. Las súplicas transcritas tuvieron como apoyo los hechos que a continuación se compendian:

CAJAS PLASTICAS S.A. compró a INDUSTRIAS QUIMICAS ELECTROCLORO S.A. del Brasil 1.000 toneladas de polietileno por la suma de US\$1.290.000,00 las cuales debían ser embarcadas en el puerto de Santos (Brasil) para ser transportadas en 1.000 “pallets” a Cartagena-Zona Franca. La empresa vendedora entregó a LINEAS AGROMAR S.A. las 1.000 toneladas

de la mercancía para su transporte en la embarcación “GOLFO DE URABA”, consignada a la orden de ALSANTANDER S.A. (Zona Franca de Cartagena). Se expidió el conocimiento de embarque No. 1 ZF fechado el 22 de septiembre de 1988 por la Agencia Marítima Laurits Lachman S.A., “sin anotación alguna sobre la carga es decir que se considera un conocimiento de embarque limpio de carga a bordo”. Los fletes fueron pagados por CAJAS PLASTICAS S.A.

Siroco Ltda., agentes en Colombia de los vendedores, mediante carta del 5 de octubre de 1988 informó a CAJAS PLASTICAS S.A. sobre las condiciones de la operación de embarque y estiba, para lo cual envió una certificación de los supervisores de la operación de embarque, SGS Do Brasil S.A. quienes señalan que “una montacarga averió cinco (5) pallets causando daños en los sacos de empaque, que 35 pallets colapsaron durante el cargue de los mismos, los cuales estaban siendo arrumados de a cinco pallets de altura, así mismo que 5 pallets con 200 bolsas resultaron totalmente dañados y su contenido repacado (sic) en bolsas de polietileno con diferentes marcas, repaletizadas y selladas con pita y que aproximadamente 30 pallets de aquellos que fueron amarrados y estaban cubiertos con plásticos se cayeron y las pitas se rompieron y que estos fueron repaletizados y amarrados con pita pero sin el recubrimiento plástico”.

Con carta del 26 de octubre de 1988, CAJAS PLASTICAS S.A. reclamó por este hecho a LINEAS AGROMAR S.A. y la hizo responsable de los daños, cuya cuantía debía ser

constatada. En el certificado de depósito expedido por la Zona Franca Industrial y Comercial de Cartagena a ALSANTANDER S.A. se dejó constancia del faltante (9 pallets y 327 bolsas reempacadas). A este Almacén General de Depósito le facturó TRANSERGA el transporte (y acompañamiento de agentes de aduana) de la mercancía (991 pallets) desde el Terminal hasta la zona Franca de Cartagena. Se agrega que ALSANTANDER S.A. envió carta a COLMARES en la que le manifestaba a esta agencia marítima su inconformidad por el maltrato que se le dio a la carga y que después, aquel almacén, en su calidad de agente del propietario de la mercancía, le confirmó a este (CAJAS PLASTICAS S.A.) el mal estado en que llegó el cargamento. A su vez, la sociedad denominada COLOMBIANA DE PREVENCIÓN Y VIGILANCIA "COLPREVI" presentó un "Acta de Avería" en la que indicó que faltaban nueve pallets.

Dice el libelo que COLMARES S.A. presentó un "memorandum sobre las condiciones del descargue en Cartagena", al cual le adjuntó la nota de protesta que el capitán de la M/N "Golfo de Urabá" elevó a la compañía estibadora del Puerto de Santos, en donde los hace responsables por el daño que sufrió la carga. Y que el capitán de la nave informó a la Empresa Puertos de Colombia sobre los daños causados a la carga en la operación de desestiba y descargue de la mercancía. Por su parte, esta empresa expidió la certificación "sobre la cantidad entregada de 991 pallets de la misma cantidad recibida del buque señalado, que fueron reempacadas 320 bolsas y que las observaciones están registradas en el memo No. 19226"

Mediante carta del 26 de junio de 1989, LINEAS AGROMAR S.A. le comunicó a su agente COLMARES LTDA que los daños a la mercancía fueron causados durante la operación de cargue y descargue por negligencia e ineptitud de los estibadores, pero que estaría dispuesta a asumir parcialmente la pérdida en la suma de U\$5.000, a lo cual respondió CAJAS PLASTICAS que lo consideraba un abono sin perjuicio de la reclamación subsiguiente.

Se dice finalmente que CAJAS PLASTICAS S.A. presentó reclamación ante la aseguradora (LA NACIONAL DE SEGUROS COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.) la que pagó el valor correspondiente a 9.000 kilos por lo cual faltan aún 24.252 kilos de polietileno, que es la cantidad por la cual pide que se condene a las demandadas.

C. Como se dijo, a este proceso se le acumuló otro que incoó LA NACIONAL COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. como subrogataria parcial de los derechos de CAJAS PLASTICAS S.A. contra las sociedades demandadas, tildadas de responsables del siniestro, proceso que inició la aseguradora en razón de haber pagado parte del daño como obligación derivada del contrato de seguro de que trata la póliza automática de seguro de transporte No.0600103. Como hechos base de su pretensión adujo la aseguradora, en lo esencial, los mismos que invocó LINEAS AGROMAR S.A. ya resumidos, aunados a la expedición de la referida póliza y a los supuestos que allí se contemplaron para el pago de un siniestro.

D. Por conducto de apoderado judicial, COLMARES S.A. contestó las demandas con oposición a las pretensiones. Formuló como excepciones comunes a los dos libelos, las que denominó “cumplimiento de contrato” y “límite de responsabilidad por bulto o unidad transportada”. En relación con la demanda de CAJAS PLASTICAS S.A. elevó además como excepción el “cobro de más de lo debido”; y en relación con la de la aseguradora la de “pago de lo no debido-inexistencia de la obligación”. De igual manera y con idénticas excepciones, contestó las demandas LINEAS AGROMAR S.A.

E. La primera instancia concluyó con sentencia en la que el juez *a quo* acogió parcialmente las pretensiones de la demanda. A pesar de hallar responsables al armador propietario (LINEAS AGROMAR S.A.) y a su agente marítimo (COLMARES LTDA) achacó a la aparte actora no haber demostrado que la pérdida sufrida ascendía a 33.252 kilos, sino a sólo nueve pallets de polietileno, que fue lo que pagó, por lo demás, la aseguradora. En consecuencia, halló próspera la excepción denominada “cobro de más de lo debido” por lo que condenó a las demandadas a pagar a CAJAS PLASTICAS S.A. únicamente algunas de las sumas pretendidas (valor proporcional de fletes, derechos de aduana, bodegaje, transporte interno, comisiones y limpieza de parte de la mercancía averiada) y a reembolsarle a LA NACIONAL DE SEGUROS lo pagado por el siniestro, es decir, la suma de \$3.965.802,00,.

De esta decisión apelaron tanto LINEAS AGROMAR S.A. como las demandantes. La alzada fue resuelta por el Tribunal con el fallo que enseguida se resume, en el cual revocó esa Corporación el de primera instancia y en su lugar negó íntegramente las pretensiones y declaró probadas las excepciones propuestas por la parte demandada. Contra la sentencia de segunda instancia se interpuso el recurso de casación del que ahora se ocupa la Sala.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL

En primer lugar el Tribunal alude a la importancia que tiene la actividad probatoria de las partes, y en particular de las demandantes, para acreditar los hechos que sirven de sustento a sus pretensiones. Al respecto resalta que los jueces están sujetos al imperio de ley y que de conformidad con el artículo 29 de la Constitución Política son nulas de pleno derecho las pruebas obtenidas con violación del debido proceso. Señala a continuación la obligación que el artículo 174 del Código de Procedimiento Civil le impone al juez de soportar sus decisiones en pruebas oportuna y regularmente allegadas al proceso; y que si bien puede decretar pruebas de oficio, “ello no le corresponde en todos los casos”, como por ejemplo en las pruebas que pueden decretarse en segunda instancia, evento en el cual el código mencionado sólo reconoce de modo general un derecho a las partes, pero sólo cuando ellas no tienen culpa en la ausencia de la práctica de la prueba en la primera instancia. Por tanto, el artículo 361 del Código de Procedimiento Civil comporta una sanción a la parte que fue negligente en la primera instancia, al privarla del derecho

a probar en la segunda instancia, sanción que por tanto no puede ser eludida por el juez con el decreto oficioso de aquellas pruebas que por culpa de la parte demandante dejaron de practicarse. Pero aún omitiendo lo anterior, dice el Tribunal que de todos modos el deber de decretar pruebas de oficio, “no puede llevarle (al juez) a una tarea investigativa sobre la existencia misma del contrato, cuando la parte interesada, que estaba en posición óptima para ejercerlo dejó de cumplir con la carga de la prueba”.

Todo lo anterior conduce al Tribunal a afirmar que como el contrato de transporte fuente de las pretensiones de las dos demandas acumuladas no se ha acreditado adecuadamente, pues requiere de prueba escrita (artículo 1578 del Código de Comercio) para casos como éste (que no es de embarcaciones menores), “resulta imposible juzgar el derecho que asiste al demandante para reclamar la indemnización de perjuicios por incumplimiento”. Expresa que la modalidad del transporte bajo conocimiento de embarque supone un documento que reúna las exigencias de los artículos 1636 y 1637 del Código de Comercio y que si bien en la prueba No. 3 de la demanda se anuncia como medio de convicción el conocimiento de embarque 1ZF del 30 de septiembre de 1988, dicho documento sólo aparece en fotocopia simple sin ningún tipo de autenticidad. Y si en el capítulo de traducciones se solicitó la de ese conocimiento y así se decretó, y aún se entregó el conocimiento al Ministerio de Relaciones Exteriores para la traducción respectiva, “hoy se ignora, por indolencia de la parte demandante, cuál fue la suerte del referido documento”. Agrega que lo mismo pasó con la traducción de ese conocimiento pedida en la demanda de la aseguradora, esto es,

que “del resultado de esa prueba no hay señales en el expediente”.

Pero aunque pudiera superarse esa dificultad de la ausencia de la prueba idónea, dice el Tribunal que de igual modo llegaría a la conclusión adversa a las pretensiones de las demandas, pues quedó demostrado que los daños ocurrieron en las operaciones de cargue y descargue -como así se corrobora con la nota de protesta del capitán de la nave-, y esas operaciones no correspondía hacerlas a la transportadora, a más de que las demandadas respondían de la mercancía hasta su entrega a Puertos de Colombia, entidad que certificó haberlas recibido, por lo cual no puede hacerse responsable a aquellas de lo que haya ocurrido con esas mercaderías hasta cuando fueron entregadas a ALSANTANDER, entidad a la que le fue facturado el transporte, lo que para el Tribunal corrobora que la demandada respondía de las mercancías hasta su entrega en el puerto y no en las bodegas del destinatario.

Agrega que en certificación (fl 19 cdno 2) referida al descargue de la mercancía a ALSANTANDER, se dice que fueron entregados 993 pallets y una cantidad de bolsas desempacadas, por lo que éstas igual pueden corresponder a la mercancía aunque ya no embalada, duda que debió disipar la parte demandante, “con mayor razón si otros documentos revelan una entrega de la totalidad de las mercancías” , a más de que en el “documento que obra a folio 38 del cuaderno No. 1 solo aparece un faltante de 2.604 kilos y no la cantidad que se demanda en

este proceso”, sin que se demuestre, por otra parte, la contaminación de las mismas.

Menciona la nota de protesta del capitán de la nave con ocasión del descargue de la mercancía, para ratificar que este hecho es relevante porque indica que no podía exigirse otra conducta al transportador que estaba obligado a dejar en manos de COLPUERTOS el descargue. Y en relación con lo normado en el artículo 1605 del Código de Comercio, alusivo a la responsabilidad del transportador por el hecho de sus dependientes o agentes, señala finalmente que dentro de esas “categorías no están comprendidos los entes que por disposición legal cumplían entonces la obligación de descargue”.

LA DEMANDA DE CASACION

Contiene la demanda tres cargos, que serán estudiados por la Corte en el orden lógico que corresponde, comenzando por el segundo que denuncia un vicio in procedendo, para luego continuar con el primero y finalmente con el tercero, de menor proyección infirmativa.

CARGO SEGUNDO

En este cargo se acusa la sentencia de no estar en consonancia con los hechos ni con las pretensiones de la demanda. Tras señalar el recurrente que las pruebas fueron oportuna y regularmente allegadas al proceso, sostiene que la sentencia desconoció toda una serie de hechos: a) que el capitán

de la M/N Golfo de Urabá protestó por el defecto ocurrido en las operaciones de carga y descarga realizadas por dependientes contratados por LINEAS AGROMAR S.A., así como por la mala estiba en la bodega del buque al almacenar la mercancía; b) que los daños al cargamento ocurrieron dentro del buque cuando aquél se encontraba bajo el cuidado del transportador; c) que las pruebas fotográficas muestran que el cargamento, al iniciarse el descargo, estaba regado en la cubierta de la bodega; d) que ese cargamento no fue entregado en las mismas condiciones recibidas, y a pesar de las certificaciones de SGS del Brasil, COLPREVI y Puertos de Colombia, se afirma en la sentencia que el cargamento fue entregado en las mismas condiciones en que se recibió; e) que en el informe de COLMARES de Cartagena se asevera que en el descargo se recibieron bolsas que estaban derramando su contenido, o reempacadas, a pesar de lo cual la sentencia sostiene que el cargamento fue entregado en las mismas condiciones en que se recibió. Remata el censor: “pero lo ostentoso de los hechos está en el desconocimiento de la aceptación de la responsabilidad que hace el representante legal de LINEAS AGROMAR S.A. sobre los daños causados al cargamento cuando se encontraba a bordo del buque”.

Indica el recurrente que tiene que refutar la afirmación de la sentencia sobre que las demandantes no fueron diligentes para acreditar la existencia del contrato de transporte, “pues como ya hemos citado en las pruebas relacionadas arriba, el documento que hace prueba del contrato de transporte, conocido con el nombre de conocimiento de embarque en debida forma se aportó con la demanda...”.

CONSIDERACIONES

Las causales de casación que la ley contempla en este recurso son autónomas e independientes, de modo que cuando en la demanda con que se sustente este recurso extraordinario se invocan varias de esas causales, no ha de incurrir el recurrente en mixturas, en mezclas de una causal y otra en un mismo cargo, dado que un proceder de este estilo peca contra la claridad y precisión que debe ostentar la fundamentación del cargo, según lo señala el artículo 374 del Código de Procedimiento Civil. Por eso este precepto establece que los cargos han de formularse en forma separada, sin perjuicio de que la Corte, conforme se lo ordena el artículo 51 del decreto 2651 de 1991, deba integrarlos cuando se trate de acusaciones por violación de la ley sustancial que estime “han debido proponerse a través de un solo cargo”. Esa predicada autonomía de las causales supone además que el recurrente deba ceñirse e invocar la causal precisa de acuerdo al ataque que plantea, pues no está deferido a su capricho el escogimiento de la causal sino que según la crítica que le haga a la sentencia, podrá haber una y solo una que sea la causal precisa para acomodar el argumento que soporta la acusación. Es que, dicho de modo general, esas causales se estructuran a partir del reconocimiento de dos tipos de errores que el juzgador puede cometer en la sentencia que profiere, denominado el uno como in judicando o de juzgamiento, y el otro como un yerro in procedendo o de forma, que se diferencia en que el primero lo comete el juzgador cuando razona para fallar mientras que en el

segundo lo comete en la actividad procesal, en el trámite del asunto.

Como típica causal que consagra un error in iudicando, está la contenida en el numeral 1º del artículo 368 del c.p.c. Y, como ejemplo de causal que sanciona el error in procedendo está la del numeral segundo, pues al paso que en la causal primera se persigue que la Corte reconozca en la sentencia impugnada la violación directa de la ley sustancial o como consecuencia de errores cometidos en el campo de las pruebas, en la segunda lo que se busca es que se realice un parangón entre lo pedido o excepcionado y lo decidido, de modo que resalte la incoherencia de lo resuelto según las pautas a que aluden los artículos 304 y 305 del Código de Procedimiento Civil.

En consecuencia, resulta inadmisibles que el censor formule cargos apoyados en una causal –en este caso la segunda, por incongruencia en la sentencia- cuando en el desarrollo del cargo lo que hace es resaltar algunos hechos según él probados pero que no fueron tenidos en cuenta por el Tribunal, es decir, intenta en este cargo demostrar lo que unas pruebas según él evidencian –hechos varios configurativos según el recurrente de la responsabilidad contractual de las demandadas y de la existencia de la prueba del conocimiento de embarque que demuestra el contrato de transporte- posición que supone entonces que el Tribunal, al apreciar esas pruebas cometió un error de hecho, a consecuencia de lo cual violó la ley, esto es, un típico error in iudicando, según lo ya explicado.

A lo anterior se suma el hecho de que en el cargo no se explica ni se indica cuál fue la incongruencia cometida por el Tribunal, pues habiendo negado las pretensiones incoadas y declarado prósperas las excepciones aducidas, falló sobre lo que se le defirió, sin que, por lo demás, se piense que en el cargo se desarrolla esa otra forma de incongruencia introducida en la reforma de 1989 (decreto 2289) que se configura cuando la sentencia se soporta en hechos no aducidos, pues el censor lo que hace es quejarse de hechos probados no tenidos en cuenta por el Tribunal.

Bastan estas consideraciones para concluir que el cargo no prospera.

CARGO PRIMERO

En este cargo se acusa la sentencia de ser violatoria del artículo 1600 del Código de Comercio que establece en su numeral segundo que el transportador está especialmente obligado a proceder en el tiempo estipulado o en el usual de manera apropiada y cuidadosa al cargue, estiba, conservación, transporte, custodia y descargue de las cosas transportadas. Sostiene que el fallador no tuvo en cuenta que los hechos que causaron los daños al cargamento entregado para su conservación y custodia ocurrieron durante el tiempo de su transporte, demostrado y probado en el informe de SGS del Brasil y aceptado en carta del representante legal de LINEAS AGROMAR S.A., así como en diligencia celebrada por despacho comisorio en Barranquilla.

Se refiere en seguida al artículo 1605 del Código de Comercio que hace responsable al transportador de los hechos personales, y de los de sus agentes o dependientes en ejercicio de sus funciones, para así afirmar que la sentencia impugnada, al deslindar las operaciones de cargue, estiba y descargue en los puertos de destino, está desconociendo el precepto de la norma aludida. Procede en seguida a describir de manera sucinta lo que denomina el sistema mercantil de contratación de transporte marítimo. Alude a que el transportador marítimo por intermedio de “las líneas de conferencias, señala el valor de los fletes entre determinados puertos y condiciones de transporte”, incluyendo dentro de ese flete la totalidad de los costos de operación (contratos con terceros dependientes, como cargue, estiba y descargue). Recalca que el sistema es muy sencillo, pues las empresas de transporte “siempre están pendientes de ofrecer sus servicios a las empresas de importación y exportación, recibiendo sus mercancías en bodegas o en el terminal y asumiendo el cuidado de las mismas”, la cual termina cuando ellas han traspasado la borda del buque. Señala que para las operaciones de cargue y descargue tanto el transportador como el embarcador y el importador o su agente designan supervisores denominados “tarjadores” que certifican la cantidad del cargamento embarcado y posteriormente recibido. Pero, continúa el censor, “seguramente por desconocimiento de esta actividad típica del comercio marítimo” el Tribunal no aplicó la norma sustancial invocada como violada, al no hacer propia la responsabilidad del transportador de las omisiones de sus dependientes encargados de hacer las operaciones de cargue,

estiba y descargue de las mil toneladas de polietileno objeto del transporte.

Además, considera el censor que la sentencia viola el artículo 1606 del Código de Comercio pues cercena la responsabilidad del transportador al limitarla al costado del buque y a la empresa estibadora, “pues su obligación de acuerdo al conocimiento de embarque estaba acordada que se tenía que cumplir en la Zona Franca de Cartagena y no en su orden a la empresa estibadora”, es decir, Puertos de Colombia.

Reproduce a continuación sentencia de esta Corporación atinente al ámbito de responsabilidad del transportador y a las causas eximentes de la misma, para finalmente relacionar, sólo con el número de folio y cuaderno en que se hallan, las pruebas que en su entender le asisten en el derecho invocado.

CONSIDERACIONES

Dos soportes tiene el fallo del Tribunal: en primer lugar, afirma que por negligencia de la demandante no subsanable mediante el decreto oficioso de pruebas en la segunda instancia, el contrato de transporte -que no fue realizado en embarcación menor de acuerdo con los hechos de la demanda-, no quedó acreditado, pues la prueba que se requería era la escrita de conformidad con el artículo 1578 del Código de Comercio, y ésta, materializada en el conocimiento de embarque redactado en

idioma diferente al castellano, solo se allegó en copia simple y ni siquiera se aportó o se hizo llegar la traducción decretada por el juez a quo. Y en segundo lugar -sobre la base de obviar la anterior omisión-, las demandadas no responden por las operaciones de cargue y descargue, que fue cuando se ocasionó el daño a las mercancías.

De estos pilares del fallo, el cargo sólo intenta atacar, de manera inidónea por los demás, el segundo fundamento, dejando incólume el primero que le presta tanto apoyo a la sentencia como que es el principal, la base o puerta de entrada a las consideraciones del segundo fundamento.

De suerte que, al margen de los defectos técnicos que además se mencionarán adelante, al no rebatir y ni siquiera aludir el cargo a un fundamento que le presta adecuado soporte a la sentencia, ésta, que arriba a la Corte revestida de la presunción de acierto y legalidad, deberá mantenerse, pues la Corte no puede de oficio entrar a suplir las deficiencias del cargo, a modo de Tribunal de instancia.

Sin embargo, el cargo mismo adolece de graves defectos que lo tornan impróspero, dado que además de no saberse si se enfila por la vía directa o indirecta, no señala –en caso de ser por ésta última forma de violación de la ley sustancial– qué errores fueron los cometidos por el Tribunal, si de hecho o de derecho. Y más aún, se limita el cargo a enunciar, en lista prolija, las “pruebas” sobre las que presumiblemente versaron los errores del Tribunal, pero esa relación no dice nada, no demuestra nada,

en vista de que sólo se mencionan los folios del expediente en que ellas se encuentran, pero sin siquiera aludir a lo que ellas expresan, ni menos en el cargo se alude a lo que el Tribunal dejó de ver o alteró lo que ellas evidencian, y ni aún menos se hace una comparación entre lo que dice la prueba y lo que el Tribunal dedujo, con lo cual, en síntesis, la Corte tampoco, para este segundo ataque, puede hacer nada distinto de desestimarlos, no abriéndose paso tampoco este cargo.

CARGO TERCERO

Impugna el censor en este cargo la sentencia por hacer más gravosa la situación de la parte que apeló, pues como la sentencia del Tribunal revocó la del juzgado, que acogía parcialmente las pretensiones de la demanda, hizo más gravosa la situación del apelante, los actores, a quienes también se les gravó con las costas al resolver la apelación.

CONSIDERACIONES

No requiere el despacho de este cargo más que resaltar con la sola lectura de la causal invocada, esto es, la que se contempla en el numeral 4º del artículo 368 del Código de Procedimiento Civil, la exigencia que en dicho precepto se hace en relación con la órbita de competencia del juez ad quem, cuando de apelación de sentencia se trata. Porque, en efecto, la norma indica que es causal de casación “contener la sentencia decisiones que hagan más gravosa la situación de la parte que apeló ... siempre que la otra no haya apelado o adherido a la

apelación, salvo lo dispuesto en el inciso final del artículo 357 del Código de Procedimiento Civil”. Y en este caso, como se dejó dicho en los Antecedentes, ambas partes apelaron del fallo de primera instancia: CAJAS PLASTICAS S.A. para buscar el reconocimiento de otras condenas que el a quo desestimó y las demandadas para lograr la revocación íntegra del fallo, lo que en efecto logró.

Por consiguiente, este cargo no se abre paso.

DECISION

En mérito de lo expuesto, la Corte Suprema de Justicia en Sala de Casación Civil, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley **NO CASA** la sentencia proferida el 16 de octubre de 1997 por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, Sala Civil, dentro del proceso ordinario promovido por CAJAS PLASTICAS S.A. contra las sociedades LINEAS AGROMAR S.A. y COLMARES S.A. al cual se le acumuló otro promovido por LA NACIONAL DE SEGUROS COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A. contra las sociedades demandadas ya enunciadas.

Condénase en costas al recurrente. Tásense.

**COPIESE, NOTIFIQUESE Y DEVUELVA AL
TRIBUNAL DE ORIGEN**

NICOLAS BECHARA SIMANCAS

MANUEL ARDILA VELASQUEZ

JORGE ANTONIO CASTILLO RUGELES

CARLOS IGNACIO JARAMILLO JARAMILLO

JOSE FERNANDO RAMIREZ GOMEZ

JORGE SANTOS BALLESTEROS

SILVIO FERNANDO TREJOS BUENO