

Laudo Arbitral

Curacao Harbour Towing & Service Co. N.V.

v.

Transportadora Colombiana de Graneles S.A.

Mayo 18 de 1989

Acta 16

En la ciudad de Bogotá, a los dieciocho (18) días del mes de mayo de mil novecientos ochenta y nueve (1989), siendo las tres de la tarde (3 p.m.), se reunieron en la sede del tribunal, el árbitro, doctor Juan Carlos Esguerra Portocarrero, y la secretaria, doctora María Cristina Morales de Barrios, con el objeto de proferir el laudo que ha de decidir las cuestiones planteadas por las partes en el documento de compromiso que suscribieron el 28 de julio de 1988.

Asistieron además, los señores apoderados, doctores Luis Carlos Neira Mejía y Jorge Suescún Melo.

La presente decisión se dicta dentro del término legal correspondiente, y según fue solicitado, se pronuncia en derecho.

Laudo arbitral

Bogotá, dieciocho de mayo de mil novecientos ochenta y nueve.

A los efectos de la presente providencia, cuando en ella se haga mención a CHTSC, se entenderá referirse a la sociedad Curacao Harbour Towing & Service Co. N.V., y cuando se hable de Granelco, se tratará de la Compañía Transportadora Colombiana de Graneles S.A.

I. Antecedentes

A. El 28 de julio de 1988, CHTSC y Granelco suscribieron un documento denominado acuerdo de compromiso, en el cual convinieron someter a la decisión de un Tribunal de Arbitramento, las diferencias surgidas entre ellas con ocasión de los contratos de fletamento que habían celebrado en relación con los buques remolcadores de bandera holandesa, Groningen y Gelderland.

B. En tal documento, las partes señalaron los asuntos materia del presente proceso, arbitral, y expresaron los hechos que constituyen el fundamento de sus respectivas pretensiones, precisando con claridad la posición jurídica de cada una de ellas y cuantificando sus peticiones económicas.

C. Allí mismo convinieron nombrar como árbitro único al doctor Juan Carlos Esguerra Portocarrero, con el encargo de resolver todas las diferencias surgidas entre ellas, previos los trámites propios del proceso arbitral.

D. El día 2 de agosto de 1988, los apoderados de las partes la comunicaron al doctor Esguerra Portocarrero su designación y le remitieron el acuerdo de compromiso.

El árbitro aceptó el nombramiento, y así se lo informó a las partes oportunamente.

E. En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 670 del Código de Procedimiento Civil, el tribunal se instaló el día 8 de agosto de 1988, fijó su sede en las oficinas ubicadas en la diagonal 35 N° 5-22 de Bogotá, y designó como su secretaria a la doctora María Cristina Morales de Barrios, quien ese mismo día tomó posesión de su cargo, según consta en el acta 1 del tribunal, correspondiente a su primera reunión.

F. Cumplidos los trámites señalados en los numerales 1°, 2° y 4° del mismo artículo 670 del Código de Procedimiento Civil, se citó a las partes para llevar a cabo la audiencia prevista en el artículo 671 ibídem, la cual tuvo lugar el 30 de septiembre de 1988, según aparece en el acta 3A correspondiente a dicha sesión.

G. Aceptada por el tribunal en esa misma oportunidad su competencia para conocer y decidir el proceso, a continuación se procedió a oír las solicitudes de pruebas que fueron formuladas por cada una de las partes. Aquellas se decretaron el 26 de octubre del mismo año, y su práctica se llevó a cabo durante las diez sesiones que siguieron, con el cumplimiento de todos los requisitos legales correspondientes (actas 5 a 14).

H. Finalizada la etapa instructiva del juicio, se dispuso que las partes expusieran sus alegatos de conclusión en audiencia que tendría lugar el 11 de abril de 1989, como efectivamente ocurrió.

I. Acto seguido, el tribunal fijó la fecha del día de hoy para el pronunciamiento del laudo que debe ponerle fin al proceso.

J. Como quiera, además, que en autos están plenamente demostradas la inexistencia y la representación de las partes, así como el hecho de haber ellas comparecido al juicio por medio de sendos apoderados judiciales, corresponde entonces proceder a examinar las cuestiones sometidas a la decisión del tribunal.

II. Cuestiones sometidas a la decisión del tribunal

De acuerdo con lo expuesto en la cláusula quinta del documento de compromiso ya mencionado, los siguientes son los puntos que constituyen la materia del presente laudo:

“A. Respecto del remolcador Groningen

“1. Si entre Granelco y CHTSC existió un solo contrato de dictamento para el remolcador Groningen, celebrado con fecha 28 de diciembre de 1984 y cuya vigencia se inició con la entrega de la nave, ocurrida el 13 de febrero de 1985, y si entonces los documentos suscritos posteriormente a que se hizo mención en el punto I (3) de la cláusula primera de este acuerdo constituyen prórrogas del mismo, o si por el contrario fueron varios los contratos cada uno de los cuales se plasmó en los documentos allí mismo referidos.

“2. Con base en la declaración anterior señalará cuál era el período en horas de que disponía CHTSC para llevar a cabo reparaciones y mantenimiento bajo fletamento al remolcador Groningen determinando, especialmente, si para el cálculo de dicho período debe tenerse en cuenta solamente el tiempo transcurrido de ejecución contractual hasta que se hizo la declaratoria de “fuera de contrato” o si también ha de computarse el lapso que, de dicha declaratoria, aún faltaba para la terminación del contrato.

“3. Si las horas determinadas en el punto anterior deben o no descontarse aquellas efectivamente utilizadas en mantenimiento y reparaciones llevados a cabo mientras la nave estuvo prestando servicio (on duty), disponible (stand by) o en una situación distinta (off duty) y, de ser aplicable una deducción por uno cualquiera o todos los conceptos anteriores, indicar en qué cuantía se deben restar.

“4. Si hubo o no declaratoria de “fuera de contrato” (off-hire) del remolcador Groningen y si fuese positiva la respuesta, si ella se hizo conforme al contrato.

“5. Si el carenaje que se realizó fue ordinario o extraordinario, y en caso de tratarse del primero, precisar si CHTSC tiene derecho a beneficiarse del tiempo concedido para mantenimiento y reparaciones y, por ende, a que se le pague el tiempo acumulado en proporción a las 288 horas anuales previstas en el contrato.

“6. Si Granelco está obligado a pagar los costos de tripulación colombiana mientras el remolcador se encontró en “fuera de contrato” (off hire) por haber sido llevado a dique seco o si dichos costos debe asumirlos íntegramente CHTSC, o si se deben distribuir entre las partes y en qué proporción.

“7. Cuál la suma a que Granelco queda obligada a cancelar a CHTSC por razón del contrato de fletamento del remolcador Groningen durante los días en que se han presentado las diferencias respecto de la interpretación de los contratos, determinada conforme a lo decidido para los puntos anteriores.

8. Condenar en costas conforme a la proporción en que salgan airozas las pretensiones de las partes.

“B. Respecto del remolcador Gelderland

“1. Si entre Granelco y CHTSC existió un solo contrato de fletamento para el remolcador Gelderland, celebrado con fecha 28 de diciembre de 1984 y cuya vigencia se inició con la entrega de la nave ocurrida el 13 de febrero de 1985, y si entonces los documentos suscritos posteriormente a que se hizo mención en el punto II (3) de la cláusula primera de este acuerdo constituyen prórrogas del mismo, o si por el contrario fueron varios los contratos cada uno de los cuales se plasmó en los documentos allí mismo referidos.

“2. Con base en la declaración anterior señalará cuál era el período en horas de que disponía CHTSC para llevar a cabo reparaciones y mantenimiento bajo fletamento al remolcador Gelderland determinando, especialmente, si para el cálculo de dicho período debe tenerse en cuenta solamente el tiempo transcurrido de ejecución contractual hasta que se hizo la declaratoria de “fuera de contrato” o si también ha de computarse el lapso que, al momento de dicha declaratoria, aún faltaba para la terminación del contrato.

“3. Si de las horas determinadas en el punto anterior deben o no descontarse aquellas efectivamente utilizadas en mantenimiento y reparaciones llevados a cabo mientras la nave estuvo prestando servicio (on duty), disponible (stand by) o en una situación distinta (off duty) y, de ser aplicable una deducción por uno cualquiera o todos los conceptos anteriores, indicar en qué cuantía se deben restar.

“4. Si hubo o no declaratoria de “fuera de contrato” (off hire) del remolcador Gelderland y si fuese positiva la respuesta, si ella se hizo conforme al contrato y si cubre o no, todo o parte, del período durante el cual se acometieron las tareas de reparación en Conastil y, si fue parcial, qué tiempo se excluye.

“5. Si le es imputable a Granelco la responsabilidad por la demora en la obtención de los permisos gubernamentales necesarios para el desplazamiento del remolcador Gelderland hasta el astillero en Curacao en donde debía ser subida a dique seco según programación de CHTSC.

“6. Siendo positiva la respuesta anterior entonces deberá señalarse cuál el tiempo del pretendido “fuera de servicio” que resulte a cargo de Granelco, si durante él debe pagar la tasa de fletamento diario acordada y si tiene o no derecho a descontar dicho tiempo de las horas otorgadas bajo fletamento en el contrato para realizar reparaciones y mantenimiento.

“7. Dependiendo de la respuesta al punto 5 anterior y de lo que se demuestre dentro del proceso respecto del mayor tiempo alegado por CHTSC, se resolverá si dicho mayor: tiempo (i) se debe considerar dentro del período de “fuera de contrato” (off hire), (ii) se debe deducir de las horas acumuladas para reparación bajo fletamento, o (iii) se debe considerar de responsabilidad exclusiva de Granelco como si hubiese transcurrido normalmente en ejecución del contrato.

“8. Si el carenaje que se realizó fue ordinario o extraordinario y en caso de tratarse del primero, precisar si CHTSC tiene derecho a beneficiarse del tiempo concedido para mantenimiento y reparaciones y, por ende, a que se le pague el tiempo acumulado en proporción a las 288 horas anuales previstas en el contrato.

“9. Si Granelco está obligada a pagar los costos de tripulación colombiana mientras el remolcador se encontró en “fuera de contrato” (off hire) por haber sido llevado a dique seco o si dichos costos debe asumirlos íntegramente CHTSC o si deben ser repartidos entre Granelco y CHTSC y en qué proporción.

“10. Cuál la suma a que Granelco queda obligada a cancelar a CHTSC por razón del contrato de fletamento del remolcador Gelderland durante los días en que se han presentado las diferencias respecto de la interpretación de los contratos, determinada conforme a lo decidido para los puntos anteriores.

“11. Condenar en costas conforme a la proporción en que salgan airoas las pretensiones de las partes”.

III. Los alegatos de las partes

Durante la audiencia llevada a cabo para escuchar los alegatos de conclusión de las partes, los dos distinguidos señores apoderados reiteraron sus respectivas posiciones jurídicas frente a los hechos materia del proceso:

En efecto, los argumentos esgrimidos por CHTSC en tal oportunidad fueron básicamente los siguientes:

1. Que la relación contractual entre CHTSC y Granelco con ocasión del fletamento de los buques remolcadores Groningen y Gelderland fue una sola e ininterrumpida para cada barco, la cual se inició en ambos casos el 28 de diciembre de 1984 y se extendió, a través de prórrogas sucesivas, hasta el 31 de julio de 1987 en el caso de Groningen, y hasta el 31 de diciembre del mismo año en el caso del Gelderland.

2. Que la cláusula séptima de los contratos de fletamento, denominada “mantenimiento”, debe interpretarse en el sentido de que las 288 horas anuales que allí le concede el fletador al armador, deben utilizarse para llevar a cabo labores de reparación y mantenimiento correspondientes a seco extraordinario, o sea, a aquel que se practica únicamente en los eventos en que los buques no pueden cumplir con las tareas propias de su operación. Que sobre este particular resulta claro, además, que el llamado dique seco ordinario, es decir aquel que debe realizarse periódicamente a todos los buques para mantener su clasificación conforme a los cánones internacionales, de ninguna manera podía ocurrir durante la vigencia de los contratos.

3. Que, a su vez, la cláusula octava de los contratos limita y especifica los eventos en que puede suspenderse la vigencia de los mismos, sin que haya lugar al pago mensual del fletamento, por no poder cumplir los remolcadores con el objeto para el que fueron contratados.

4. Que un detallado análisis de los varios testimonios rendidos dentro del proceso conduce a deducir que en ambos casos se trató de reparaciones que tuvieron el carácter de extraordinarias; pero que, en todo caso, dicho medio probatorio no es el idóneo para establecer fehacientemente si un dique seco determinado fue ordinario o extraordinario. Que, en fin, lo que determina que se trate de uno u otro no es el tipo de las labores que se realicen en él, sino solo la oportunidad en que tenga lugar.

Finalmente, expone lo sucedido en relación con cada uno de los remolcadores, para concluir que la postura en dique seco de ambos buques obedeció a reparaciones de carácter extraordinario, necesarias para mantener su normal operación. Y que, por lo tanto, los períodos empleados en ellas deben computarse como parte de las 288 horas anuales acumulativas de tiempo del contrato que el fletador le concedió al fletante, durante las cuales Granelco continúa obligada a pagar el canon de fletamento pactado y el costo de las tripulaciones.

Por su parte, el señor apoderado de Granelco, luego de exponer del régimen legal colombiano del contrato de fletamento, planteó los siguientes puntos en apoyo de su tesis sobre los aspectos materia el debate:

1. Que las partes celebraron en cada caso contratos distintos para cada período de fletamento, y que todos ellos correspondieron a relaciones jurídicas autónomas y diferentes. Que la razón de ser de este hecho obedeció, ante todo, a la exigencia de las autoridades administrativas colombianas, —Dimar y la Dirección General de Aduanas— tal como se desprende del tipo de los permisos que se conceden a los buques de bandera extranjera que van a desarrollar operaciones en aguas colombianas. Que si se analizan dichos actos administrativos, resulta forzoso concluir que en ninguno de los contratos podía estipularse libremente su término, sino que él siempre hubo de pactarse en función de las políticas de las autoridades marítimas, las cuales condicionan la duración de los fletamentos que autorizan, a la eventual disponibilidad de naves de bandera colombiana que puedan prestar los mismos servicios. Que, además, la intención de las partes fue la de obligarse por períodos cortos, ya que ambas conocían el hecho de que Intercor, destinatario final de los servicios, había mandado construir sus propios remolcadores en Conastil y esperaba su pronta entrega.

2. Que la cláusula séptima del primer contrato y octava de los demás denominada “mantenimiento”, estableció un régimen de excepción frente a las disposiciones legales que rigen el contrato de fletamento. Que ello se desprende de que, mientras según estas, al fletante le corresponde sufragar todos los costos necesarios para mantener el buque en condiciones de cumplir con sus funciones, y el fletador dispone de la facultad de suspender el pago del canon durante cualquier operación de reparación o mantenimiento, en cambio, aquella estipulación contractual le otorga al fletador el beneficio de poder disponer de 288 horas acumulativas anuales para realizar ese tipo de labores, sin relevar al fletador del pago del canon. Que por lo tanto, ese régimen de excepción solo puede aplicarse de modo restrictivo a los casos expresos previstos en él, que son los de las reparaciones de carácter extraordinario.

3. Que los trabajos realizados en dique seco a los dos remolcadores fueron, en su mayor parte, los propios de un mantenimiento ordinario; que, por lo tanto, no puede interpretarse que, durante el tiempo de su duración, Granelco

debiera continuar con la obligación de pagar el precio del fletamento. Que, de ninguna manera las reparaciones efectuadas a los buques pueden encuadrarse dentro de las previstas por el régimen excepcional de las 288 horas acumulativas acordado en el contrato. Que, además, aquellos de los trabajos realizados que podrían parecer propios de un mantenimiento extraordinario, son en realidad los previstos en la cláusula sobre “Suspensión del contrato de fletamento”, según la cual el fletador, ante cualquier hecho que impida la operación normal del buque, puede declarar la suspensión del contrato y en consecuencia dejar de pagar el precio pactado mientras el remolcador vuelve a su normal funcionamiento.

Con base en todos los argumentos anteriores y en el de que su representada actuó con toda la diligencia debida en el cumplimiento de la obligación de obtener los permisos correspondientes a las autoridades marítimas, el señor apoderado de Granelco considera, finalmente, que su representada no está obligada a pagar los costos de fletamento, y menos aún los de tripulación, correspondientes a los períodos de inactividad de los remolcadores.

IV. Consideraciones del tribunal

Para una mayor claridad, y por razones de orden, el presente capítulo se desarrollará, subdividiéndolo de la siguiente manera:

- A. Los contratos de fletamento del caso de autos;
- B. La prescripción y la caducidad de las acciones derivadas del contrato de fletamento;
- C. Las cláusulas contractuales relativas a “mantenimiento” y a “suspensión del fletamento”;
- D. Los trabajos de “dique ordinario” y los trabajos de “dique extraordinario”;
- E. El caso concreto de cada remolcador, y
- F. Las obligaciones pecuniarias a cargo de cada parte.

A. Los contratos de fletamento del caso de autos

La causa remota de las diferencias sometidas a la decisión de este tribunal la constituyen los contratos de fletamento que CHTSC y Granelco celebraron en relación con los buques remolcadores Groningen y Gelderland.

Sobre el particular, lo primero que debe señalarse es que, por expresa disposición de las partes, tales contratos se sujetaron en un todo a la ley colombiana. Así lo establece claramente la cláusula vigésimo sexta de las convenciones.

Por virtud de dichos contratos —cuyo texto era idéntico en los dos casos— CHTSC le dio a Granelco en fletamento los citados remolcadores por un lapso de tiempo determinado, y a cambio de un precio fijado, para la realización de las labores propias de ayuda y remolque en el atraque y desatraque de buques carboneros en Puerto Bolívar.

Los dos contratos originales se suscribieron el 28 de diciembre de 1984. Uno y otro se celebraron por espacio de seis meses que se contarían a partir del momento en que CHTSC le hiciera entrega de cada buque a Granelco en Puerto Bolívar. La oportunidad de dicha entrega se señaló, en uno y otro caso, para el día 1º de febrero de 1985 aproximadamente.

Según consta en el documento de compromiso, la entrega del Groningen y el Gelderland por el fletante al fletador tuvo lugar el 13 de febrero de 1985. Ese día pues, comenzó la vigencia de los contratos. Y en tales condiciones, ella se extendía hasta la medianoche del 13 de agosto del mismo año (C.C., art. 67).

Por otro lado, en la cláusula primera de las dos convenciones —relativa a su plazo y lugar y tiempo de entrega— las partes convinieron en que aquel podría prorrogarse por dos períodos adicionales de tres meses cada uno, a opción del fletador, para cuyo efecto bastaba con que él le diera aviso escrito al armador con 60 días de antelación.

De conformidad con lo que aparece demostrado en el expediente, Granelco le expresó oportunamente a CHTSC su intención de hacer ... (sic) de la opción de prórroga de ambos contratos, mediante comunicación vía télex del 13 de junio de 1985, distinguida con el 4911. Dicha comunicación fue respondida al día siguiente por la misma vía (télex 252), con indicación de la aceptación de CHTSC. El 21 de junio, Granelco le solicitó por escrito a CHTSC (télex FA 5084) el envío de los documentos de prórroga, para efectos de su legalización.

Pero en tal estado de las cosas, CHTSC le envió un nuevo mensaje télex a su co contratante el día 24 de los mismos mes y año ... (sic) en el cual ya no se hablaba de la prórroga de los contratos que se hallaban en ejecución, sino, en cambio, de la celebración de unos nuevos, al vencimiento de aquellos. Para el efecto, se le solicitaba a Granelco la preparación de los nuevos textos, los cuales debían contener idénticas condiciones a las de los contratos iniciales.

Granelco aceptó estas condiciones, mediante télex del 3 de julio, en el cual confirmó la fecha del 8 de julio para discutir y firmar los documentos en Bogotá.

Y, efectivamente, el 8 de julio de 1985 las partes suscribieron los nuevos contratos de fletamento, con una vigencia inicial de seis meses y con la misma opción de prórroga de los casos anteriores.

Los términos clarísimos de los mensajes télex mencionados no dejan duda alguna acerca de la intención de las partes de celebrar unas convenciones distintas de las primeras, no obstante la identidad textual entre unas y otras. En el mismo sentido apunta la circunstancia —que mal puede reputarse de casual— de que dichos nuevos textos hubieran sido íntegramente nuevos a pesar de tal identidad.

Una y otra consideraciones le permiten al tribunal desvirtuar la insinuación que hiciera el señor apoderado de CHTSC en su alegato de conclusión, en el sentido de que la firma por las partes de varios textos sucesivos no era más que una especie de simulación encaminada a facilitar la obtención y la prórroga de las licencias de importación temporal de las embarcaciones.

Así pues, los contratos originales expiraron a su vencimiento el 13 de agosto de 1985. Y así pues también, las convenciones que se suscribieron el 8 de julio de 1985 no constituyeron la prórroga de aquellos, sino, más bien, la novación de la primigenia relación contractual entre las partes. En efecto, en los nuevos acuerdos saltan a la vista todos y cada uno de los elementos constitutivos de esta figura, a saber: la relación jurídica que se extingue, la nueva que ha de reemplazarla, el *aliquid novis* o elemento nuevo, constituido en este caso por la ampliación del término y, por supuesto, *el animus novandi*.

La vigencia de estos segundos contratos se inició el 13 de agosto de 1985 y solo se extendió hasta el término inicialmente previsto, es decir, hasta el 13 de febrero de 1986, habida consideración de que el fletador no hizo uso, en tiempo oportuno y en la forma debida, de su opción de prorrogarlos. Al menos, en el expediente no hay prueba alguna de lo contrario.

Y la misma afirmación debe hacerse en relación con los contratos siguientes, también suscritos simultáneamente para uno y otro buque el 11 de diciembre de 1985, esta vez por un plazo de días y no de meses. Tanto más, cuanto que algunos de los términos y condiciones contenidos en varias de sus cláusulas diferían de modo apreciable de los pactados en las convenciones precedentes.

Si bien es cierto que en relación con estos terceros contratos obra en autos el escrito de poder que CHTSC le otorgó al señor T. A. Knegtel para su firma, no lo es menos que, ni este hecho ni el texto de ese poder, permiten afirmar que de lo que se trataba era de la suscripción de una prórroga a los segundos contratos, y no de la celebración de unos distintos.

Los ciento ocho días convenidos esta tercera vez, transcurrieron sin que, con la anticipación necesaria, el fletador le hubiera dado aviso escrito a CHTSC acerca de su deseo de prorrogar los contratos por dieciocho meses adicionales. De tal suerte, estos terceros contratos, iniciados el 13 de febrero de 1986, terminaron el 31 de mayo del mismo año.

Otro tanto cabe decir de las siguientes convenciones, suscritas así mismo para ambos buques el 21 de abril de 1986

por un lapso de seis meses y con opción de prórroga por ocho adicionales, siempre que el fletador le diera al fletante el aviso respectivo con noventa días de antelación. Según lo pactado, la vigencia de estos contratos comenzaba el 1° de junio de 1986, como realmente ocurrió, y se extendía hasta el 1° de diciembre del mismo año. De modo que, si se tiene en cuenta que el término de los contratos inmediatamente anteriores había concluido el 31 de mayo, también por este aspecto debe rechazarse la tesis de que apenas se trataba de su prórroga. Y tampoco en esta oportunidad hay constancia de que hubiera mediado el previo aviso escrito correspondiente.

Además dichos contratos del 21 de abril de 1986 contienen dos cláusulas totalmente nuevas (la décimo séptima denominada “sanción” y la décimo octava denominada “multas”), las cuales fueron incluidas a petición de Granelco, según consta en el mensaje télex que le dirigió a CHTSC el 10 de abril precedente (CG 2008).

No cabe duda de que estos contratos también eran nuevos y no una mera prórroga de los anteriores.

Los siguientes acuerdos —de nuevo uno para cada buque— se celebraron el 17 de octubre de 1986 por un lapso de seis meses que comenzaba a correr a partir del 1° de diciembre de dicho año y que, por lo tanto, se extendía hasta el 1° de junio de 1987.

Esta vez tampoco se trató simplemente de prórrogas de las convenciones suscritas el 21 de abril de 1986, ya que para tal efecto habría sido menester el aviso escrito del fletador al fletante con tres meses de antelación a su vencimiento, es decir, a más tardar el 1° de septiembre.

Por otro lado, de nuevo se cambiaron varias de las cláusulas contractuales frente a las convenciones anteriores.

Por consiguiente una vez más, resulta evidente que estos acuerdos del 17 de octubre constituyeron una verdadera novación de la relación contractual precedente y no una mera prórroga de esta.

Al igual que en los casos anteriores, las nuevas convenciones previeron la eventualidad de su extensión por un período adicional —que en esta oportunidad podía ser hasta de ocho meses—, a condición de que el fletador le diera aviso escrito al propietario, con noventa días de anticipación, acerca de su deseo de hacer uso de la prórroga.

Y efectivamente ocurrió que, mediante mensaje télex 1254 fechado el 27 de febrero de 1987 —es decir, con la debida antelación—, Granelco le expresó a CHTSC su intención de ampliar hasta el 31 de julio de 1987 la vigencia de los contratos. Dicho mensaje fue ratificado por la misma vía el 5 de marzo y luego el 23 de abril. En esta última oportunidad, Granelco indicó además su deseo de extender el fletamento de uno de los dos remolcadores hasta el 31 de diciembre. Posteriormente, con el télex 2477 del 5 de junio, le anunció a CHTSC la entrega de la motonave Groningen y le reiteró su decisión de continuar utilizando el remolcador Gelderland hasta el 31 de diciembre del mismo año.

Así las cosas, cumplidos como fueron en la forma y tiempo debidos los requisitos necesarios para prorrogar los dos contratos suscritos el 17 de octubre de 1986, su plazo se prolongó válidamente hasta el 31 de julio de 1987. Y de la misma manera, el relativo al Gelderland se amplió luego hasta el 31 de diciembre.

Todas estas prórrogas se consignaron además por escrito, en documentos que se suscribieron, respectivamente, el 22 de mayo y el 11 de junio.

Para el tribunal resulta evidente que, a diferencia de lo acontecido en todos los eventos anteriores, en este caso dichos documentos del 22 de mayo y del 11 de junio apenas si tienen efectos probatorios en relación con las prórrogas convenidas, y en modo alguno constituyen nuevas convenciones.

De lo expuesto se concluye pues, que fueron cinco los contratos de fletamento celebrados en relación con cada uno de los dos buques remolcadores: los suscritos el 28 de diciembre de 1984, el 8 de julio de 1985, el 11 de diciembre de 1985, el 21 de abril de 1986 y el 17 de octubre del mismo año.

Y se concluye también, por consiguiente, que los contratos que interesan para la dilucidación de las diferencias surgidas con ocasión de la suspensión de los fletamentos causada por la necesidad de someter los buques a reparaciones o trabajos de mantenimiento, son, el del 8 de julio de 1985 en el caso del Groningen, y el del 17 de

octubre de 1986 en el caso del Gelderland, según la época de ocurrencia de una y otras suspensiones.

Por consiguiente, en relación con el remolcador Groningen, en adelante el tribunal tan solo habrá de ocuparse de la convención suscrita el 8 de julio de 1985, cuya vigencia se extendió desde el 13 de agosto de ese año hasta el 13 de febrero de 1986; y por lo que hace al Gelderland, de la que se firmó el 17 de octubre de 1986, cuya vigencia comenzó el 1º de diciembre de 1986 y terminó, luego de dos prórrogas sucesivas, el 31 de diciembre de 1987.

B. La prescripción y la caducidad de las acciones derivadas del contrato de fletamento

De conformidad con lo que expresamente dispone el artículo 1677 del Código de Comercio, las acciones derivadas del contrato de fletamento por tiempo determinado prescriben en un año, contado a partir de su vencimiento.

El tribunal piensa que, en estricto sentido, el fenómeno en cuestión, más bien debió haber sido la caducidad que la prescripción, como que se refiere al lapso de tiempo perentorio que la ley concede para el ejercicio de una acción, y no al consagrado para la extinción de las obligaciones y los derechos.

Empero, no puede pasarse por alto la circunstancia incuestionable de que los redactores del Código de Comercio se inspiraron en un criterio diferente al establecer y al distinguir los plazos de prescripción y los de caducidad. Como tampoco que, por lo mismo, la utilización del término “prescripción” que se hizo en el artículo 1677 fue impropia, si se quiere, pero plenamente deliberada.

Por consiguiente, mal podría este tribunal contrariar el texto de la norma y el claro espíritu del legislador, so capa de enmendar sus imprecisiones terminológicas.

En el presente caso, el punto no es ni mucho menos accesorio. De su determinación depende que un eventual vencimiento del plazo indicado en dicha norma debiera haber sido alegado por la parte en cuyo favor se consagró, o que, en cambio, la declaración correspondiente le incumbiera al tribunal de manera oficiosa e imperativa (CPC, art. 306).

Las acciones derivadas del contrato de fletamento del remolcador Groningen celebrado el 8 de julio de 1985 —según se ha dicho ya tantas veces— prescribieron entonces, un año después del vencimiento de aquel. Como quiera que dicho vencimiento ocurrió el 13 de febrero de 1986, el fenómeno de la prescripción operó el 13 de febrero de 1987, y sucede que el documento de compromiso apenas vino suscribirse el 28 de julio de 1988.

No obstante, puesto que la parte a quien favorecía en este caso dicha prescripción, es decir Granelco, no la alegó, el tribunal se abstiene de declararla.

En cambio, las acciones derivadas del contrato de fletamento del remolcador Gelderland celebrado el 17 de octubre de 1986 apenas habría prescrito un año después de su terminación, es decir el 31 diciembre de 1988. Pero la suscripción del compromiso interrumpió dicho término.

C. Las cláusulas contractuales relativas a “mantenimiento” y a “suspensión del fletamento”

En una muy buena parte, las controversias sometidas a la presente decisión arbitral tienen que ver con la interpretación y la aplicación que corresponde darles a las cláusulas séptima y octava de los contratos de fletamento.

Sobre el particular debe comenzar por decirse que la principal obligación que pesa sobre el fletante a lo largo de la ejecución del fletamento consiste en mantener siempre la nave en condiciones de prestar los servicios para los que fue contratada.

Corolario de tal obligación es el principio básico, propio de este tipo de convenciones, según el cual todo impedimento que acarrea la imposibilidad de utilizar los buques o torne en suficiente su operación, es responsabilidad del armador, salvo que le sea imputable al fletador, a título de culpa.

Además, la ley ha deducido de este principio la consecuencia de que durante el impedimento no hay lugar al pago del canon. Y en el presente caso, la cláusula 8ª del contrato estipuló, adicionalmente, que si el inconveniente se

prolongare por más de veinticuatro horas, el contrato se suspendería, salvo que aquel interfiriere además con las operaciones de atraque y desatraque de buques, en cuyo caso la suspensión sería inmediata.

Ahora bien, en los contratos en cuestión se convino así mismo (cláusula 7ª), como concesión muy especial de parte de Granelco a favor de CHTSC, el derecho a disponer, dentro de la vigencia del contrato, de un lapso máximo de 288 horas anuales, o proporcionalmente por fracción de año, para someter los buques a labores de mantenimiento y reparación, incluyendo las que hubieren de realizarse en dique. De dicha “gavela” tan solo se exceptuaron los trabajos correspondientes al mantenimiento ... (sic) de rutina propio de los buques. Él seguiría corriendo por cuenta del armador, y además no habría de ocurrir durante la exigencia de los contratos.

A primera vista, estas dos estipulaciones parecen oponerse entre sí dado que mientras la de la cláusula octava señala que los problemas, no imputables al fletador, que impidan la operación normal de los remolcadores, suspenden el contrato y exoneran del pago del canon, la de la cláusula séptima, por su parte, le permite al fletante adelantar las tareas necesarias para conjugar y resolver ese mismo tipo de problemas, durante la plena vigencia del contrato y con derecho a cobrar el canon correspondiente.

Para el tribunal, dicha contradicción es apenas aparente, ya que los propios redactores del contrato —precisamente para prevenirla— comenzaron la redacción de la cláusula octava precisando expresamente, que su aplicación tendría lugar “sin perjuicio de lo expresado en la cláusula 7ª”.

Por lo tanto, es menester interpretarlas de manera tal que se entienden armónicamente y que resulten, a la vez, claras y razonables.

Como bien lo señaló en su alegato final el señor apoderado de Granelco, el problema se contrae a que, en el caso de autos, las partes consagraron una excepción a la regla general conforme a la cual, en principio, cualquier inconveniente que impida la normal operación de los buques fletados es íntegramente de cuenta y riesgo del fletante. La excepción consistió en haberse dispuesto, en la cláusula séptima, que, por cada año de duración del contrato, el fletante podría adelantar hasta 288 horas de labores de mantenimiento y reparación para conjugar o resolver tales inconvenientes, sin que ese tiempo pudiera serle descontado del fletamento.

Así pues, en el evento de una situación de avería de maquinaria, colisión, encalladura, incendio u otro accidente o daño al remolcador, o ante la inminencia de una circunstancia cualquiera ajena al fletador y capaz así mismo de impedir por más de 24 horas consecutivas la operación normal de los buques o de afectar su eficiencia, el armador podía disponer, dentro de la plena vigencia del contrato, de un lapso máximo de 288 horas por año para llevar a cabo las reparaciones y labores de mantenimiento que considerare necesarias o convenientes. Por encima de dicho número de horas, habría lugar a la suspensión del contrato, y al no pago del canon de fletamento.

Por expresa prohibición del contrato, el armador no podría —en ningún caso— utilizar ese tiempo para efectuar los trabajos rutinarios de mantenimiento normal de las naves.

D. Los trabajos de “dique ordinario” y los trabajos de “dique extraordinario”

Uno de los puntos de controversia que más se ha debatido a lo largo del presente proceso, y sobre el cual se ha solicitado un pronunciamiento expreso del tribunal, es el relacionado con el carácter “ordinario” o “extraordinario” de las operaciones de reparación y mantenimiento a que fueron sometidos los remolcadores, cuando se hizo necesario llevarlos a astilleros especializados y colocarlos en dique seco. De su dilucidación depende en parte, que pueda establecerse a quien le corresponde asumir el costo total o parcial de su tiempo y el de la tripulación durante el mismo.

Según se ha sostenido por una de las partes, solo la determinación exacta de la naturaleza y las características de cada una de las labores específicas realizadas en cada buque permite calificar de “ordinarias” o de “extraordinarias” tales operaciones una porción determinada de las mismas.

Este planteamiento comienza por distinguir, como premisa fundamental los trabajos que normalmente son propios de las operaciones de revisión rutinaria a las que periódicamente debe someterse todo buque, de los que solo resultan necesarios de manera esporádica y especial. De acuerdo con este esquema, la única razón que determina

entonces la diferencia entre un mantenimiento ordinario y uno extraordinario consiste en el tipo de los trabajos concretos que se realizan en cada caso. En otras palabras, cualquier operación en la que se desarrollen las tareas propias de un mantenimiento rutinario, sería ordinaria, como sería extraordinaria aquella en la que se lleven a cabo faenas atípicas y especiales.

Para los efectos de este planteamiento, poco importa la oportunidad en que se realicen el mantenimiento o las reparaciones.

Por el contrario, la otra parte ha venido sosteniendo que lo único que permite diferenciar una operación de mantenimiento ordinario de una de mantenimiento extraordinario es, precisamente, el momento o la época en que tiene lugar.

Según esta tesis, los únicos eventos de mantenimiento ordinario son los que ocurren, o deben ocurrir, dentro de los períodos que con tal fin se le fijan anticipadamente a cada buque por el fabricante, o por la sociedad o casa clasificadora en la que se encuentra inscrito, con el fin de someterlo a determinadas revisiones y reparaciones. En tales condiciones, cualquier trabajo o reparación que eventualmente llegue a requerir la nave en un tiempo distinto de tales períodos preestablecidos, deberá reputarse de extraordinario, así se trate de uno de aquellos que normalmente forman parte del mantenimiento rutinario.

De las declaraciones rendidas por los varios testigos que se pronunciaron sobre el particular, resultó evidente que no existe un criterio unánime sobre el particular. Mientras unos fueron de la opinión de que el factor determinante del carácter ordinario o extraordinario de una operación de mantenimiento depende del tipo de los trabajos que se realizan en ella, otros optaron por la hipótesis que señala la época de su ocurrencia como la única diferencia entre los dos.

Infortunadamente, el dictamen pericial que se practicó precisamente con el propósito de esclarecer este punto resultó, a juicio del tribunal, por completo ineficaz, como que ninguna luz arrojó sobre el particular. En efecto, el experto dictaminó que la operación de mantenimiento y reparación llevada a cabo en relación con uno de los remolcadores debía calificarse de extraordinaria, por haber tenido lugar en horas de la noche y porque fueron facturadas, salvo unas pocas excepciones, al precio correspondiente a trabajos extraordinarios.

La más técnica, pero no por ello la más convincente de las opiniones expresadas en relación con este tema, fue, sin duda, la del capitán Gerardo Rodríguez Gutiérrez, oficial retirado de la Armada Nacional y además ingeniero y arquitecto naval de profesión, quien se desempeña como inspector de la sociedad clasificadora de buques Bureau Veritas. Según su concepto, en estricto rigor no puede hablarse de diques ordinarios o extraordinarios por razón exclusivamente del tipo de las labores que se realicen, como tampoco por razón exclusivamente de la oportunidad en que las mismas se llevan a cabo.

Para él, inclusive puede ocurrir que una operación de mantenimiento en dique, que en principio podría calificarse de extraordinario en función del momento en que se desarrolla, perfectamente puede convertirse en ordinaria, si se aprovecha demás para acometer todas las labores correspondientes a un mantenimiento rutinario.

Por su parte, el tribunal considera más bien, que lo que verdaderamente diferencia una operación de dique ordinario de una de dique extraordinario, no es la naturaleza de los trabajos a los que se somete el buque, ni tampoco el momento temporal en que tiene lugar, sino el carácter regular, rutinario y preventivo propio del primero, frente al carácter imprevisto, repentino y sobreviniente del segundo.

Efectivamente, todo permite concluir que es perfectamente posible pensar, por ejemplo, en que, de la noche a la mañana, surja la urgente necesidad de acometer, en un momento dado, y anticipadamente frente a lo planeado, una tarea que, en circunstancias normales, sería propia de un dique de mantenimiento rutinario. En un evento tal, mal podría hablarse de una operación ordinaria. Como también es dable pensar en unas labores causales de reparación que se decida aplazar para llevarlas a cabo simultáneamente con el siguiente dique ordinario, lo cual por sí solo no bastaría para tornarlo en extraordinario.

Dentro del mismo orden de ideas, el tribunal estima que la decisión que pudiere tomarse en un momento dado en el sentido de anteponer o posponer la fecha inicialmente prevista para la realización de un mantenimiento ordinario,

tampoco lo convierte automáticamente en extraordinario. Tal cosa solo ocurriría si dicha decisión hubiere de adoptarse en forma abrupta y por fuerza de la aparición de una circunstancia especial con la que no se contaba.

E. El caso concreto de cada remolcador

1. El caso del remolcador Groningen.

Según se desprende del certificado de clasificación que le fue expedido por la sociedad Bureau Veritas y que obra en el expediente, la motonave “Groningen” es un buque remolcador de bandera holandesa, cuya construcción se terminó en febrero de 1981, y cuya transcripción da cuenta de que cumple con las condiciones exigidas por las reglamentaciones internacionales sobre la materia, relativas a las características del casco, las anclas y cadenas y los equipos de propulsión y seguridad. En él también consta que la embarcación fue construida de acuerdo con los requisitos correspondientes, que es apta para navegar en alta mar y que se halla clasificada en la categoría “I 3/3 E”.

El certificado de clasificación indica así mismo que el buque fue sometido a la inspección especial reglamentaria de rigor por parte de la sociedad clasificadora en el mes de diciembre de 1984 oportunidad en la que tuvo lugar la respectiva operación de mantenimiento ordinario en dique seco, y que, por lo tanto, la siguiente inspección especial reglamentaria debía tener lugar en el mes de enero de 1989.

Finalmente, el certificado también da cuenta de que el 11 de noviembre de 1985 se le practicó al buque la inspección anual correspondiente.

De otro lado, según lo estipulado por el “Reglamento para la clasificación de buques de acero” (Regla 2-14) elaborado por la sociedad Bureau Veritas, el Groningen debía ser sometido a una nueva operación de mantenimiento ordinario en dique seco y a una inspección periódica de carácter no especial en un lapso mínimo de dos años y máximo de tres, contado a partir de diciembre de 1984. Dicho mantenimiento rutinario debía realizarse por lo tanto, a más tardar, en diciembre de 1987.

Por su parte, en el contrato de fletamento celebrado el 8 de julio de 1985 entre CHTSC y Granelco en relación con el Groningen —el cual, según quedó dicho, es el único que ha de tenerse en cuenta para los efectos del presente laudo acerca de dicho remolcador—, se convino expresamente que el mantenimiento ordinario del buque en dique seco y su consiguiente inspección periódica de carácter no especial, no se realizarían durante la vigencia del contrato.

Ahora bien, el 1º de noviembre de 1985, mientras se hallaba en servicio, el Groningen sufrió un accidente que consistió en que un artefacto metálico se enredó en las aspas de una de una de las hélices, produciendo como consecuencia la frenada inmediata del motor la parálisis del sistema de transmisión y un serio daño en la hélice de estribor.

Las características y los efectos de la avería sufrida determinaron la necesidad inmediata de suspender la operación del buque y de trasladarlo a un astillero a fin de someterlo a las reparaciones necesarias. Ellas se llevaron a cabo en el puerto de Curacao, en las instalaciones de Curacao Drydock Company Inc., y consistieron en el cambio de la hélice de estribor y la reconstrucción de algunas piezas rotas.

Habida consideración de que para tales efectos fue necesario colocar el buque en dique seco, el armador decidió aprovechar la oportunidad para acometer también ciertos trabajos de mantenimiento, tales como la carenadura del casco, la revisión y el ajuste de las válvulas de fondo, el reemplazo de los ánodos de zinc, la revisión del equipo de extinción de incendios y la calibración de la hélice de babor.

Las labores de mantenimiento y reparaciones se extendieron por espacio de 113 horas, entre el 7 y el 11 de noviembre de 1985. Y, por su parte, los preparativos de viaje y la travesía de ida y regreso entre Puerto Bolívar y Curacao tardó 46 horas y media. En total, la inactividad de remolcador se prolongó por espacio de 159 horas y media, entre el 5 de noviembre a las 20:30 horas y el 12 de noviembre a las 12:00 horas.

Lo anterior fue íntegra y plenamente demostrado a lo largo del proceso y se desprende, de manera especial, de la

correspondencia cruzada entre las partes, y de las declaraciones de los capitanes Gustavo Martínez, Mario Combariza y Gustavo Duarte y de los señores Steve Catton y Juan Eduardo Almeida.

El tribunal considera que el accidente sufrido por el Groningen no fue causado en modo alguno por culpa del fletador, y que por lo tanto, no puede serle imputado a ningún título. Nada hay dentro del expediente que permita siquiera sospechar lo contrario.

Así las cosas, en principio habría de concluirse que todos los costos derivados de la inactividad del remolcador durante el término señalado, así como la respectiva responsabilidad, le corresponden íntegramente al fletante, es decir a CHTSC, por aplicación de los principios generales que rigen la materia.

Pero como ocurre que en nuestro caso el fletador le concedió expresamente al fletante la prerrogativa especial de disponer de “un máximo de doscientos ochenta y ocho (288) horas acumulativas de fletamento por año o proporcionalmente por fracciones de año a partir del presente contrato para mantenimiento y reparaciones incluyendo la postura en dique seco, distintos del mantenimiento normal de rutina ...”, no puede haber duda alguna, como no le cabe al tribunal, de que CHTSC tiene pleno derecho de imputarle a esas horas el citado tiempo de inactividad del buque.

Para poder hacerlo, apenas le bastaba con demostrar que los trabajos realizados no constituyeron una de las típicas operaciones de mantenimiento ordinario, y que no había hecho uso con antelación del tiempo concedido.

Una y otra cosa se acreditaron palmariamente dentro de este juicio.

En efecto, es evidente que, no obstante haberse aprovechado la coyuntura de la reparación de las averías del Groningen para adelantar además algunos trabajos de mantenimiento ordinario, tal circunstancia no puede considerarse —según se vio— como la determinante del carácter de la operación realizada. Entre otras cosas, porque la siguiente operación de dique seco rutinario apenas estaba prevista para tener lugar durante el año de 1987, y porque además, esa operación no podía realizarse durante la vigencia del contrato, según se vio.

Y por lo que dice relación al tiempo objeto de la concesión especial, basta con tener en cuenta que el término total del contrato de fletamento en cuestión fue de seis meses —lo cual le daba derecho al fletante a disponer de 144 horas para las labores de mantenimiento y reparación— y que durante el mismo no se realizaron otras labores de la misma índole.

En tales condiciones, en la parte resolutive del presente laudo habrá de disponerse que CHTSC tiene derecho a que, de los costos por tiempo y tripulación del remolcador Groningen correspondientes a las 159 horas y media que duró su inactividad, Granelco le reconozca y le pague 144 como parte del fletamento.

2. El caso del remolcador Gelderland

Según se desprende del certificado de clasificación de este buque, que igualmente le fue expedido por la sociedad Bureau Veritas y que así mismo obra en el expediente, el Gelderland es un remolcador de bandera holandesa, cuya construcción se terminó en febrero de 1981, y cuya inscripción da cuenta de que cumple con las condiciones exigidas por las reglamentaciones internacionales sobre la materia, relativas a las características del casco, las anclas y cadenas y los equipos de propulsión y seguridad. En él también consta que la embarcación fue construida de acuerdo con los requisitos correspondientes, que es apta para navegar en alta mar y que se halla clasificada en la categoría “I 3/3 E”.

Su certificado de clasificación indica adicionalmente que el Gelderland fue sometido a la inspección reglamentaria de rigor por parte de la sociedad clasificadora en el mes de diciembre de 1984, oportunidad en la que tuvo lugar la respectiva operación de mantenimiento ordinario en dique seco, y que, por lo tanto, la siguiente inspección especial reglamentaria debía tener lugar en el mes de enero de 1989.

El certificado del Gelderland no da cuenta de que entre diciembre de 1984 y febrero de 1987 se le hubiera practicado al buque una siquiera de las inspecciones anuales correspondientes.

Este remolcador debía ser sometido además a la siguiente operación de mantenimiento ordinario en dique seco y a la consiguiente inspección periódica de carácter no especial en un lapso mínimo de dos años y máximo de tres, contado a partir de diciembre de 1984. Dicho mantenimiento rutinario debía realizarse por lo tanto, a más tardar, en diciembre de 1987.

En el contrato de fletamento del Gelderland celebrado el 17 de octubre de 1986 —que es, junto con sus respectivas prórrogas, el único que en este caso ha de tenerse en cuenta para los efectos del presente laudo, por las razones expresadas atrás— se convino también expresamente que el mantenimiento ordinario del buque en dique seco no se realizaría durante la vigencia de la convención.

A partir de mediados del año de 1986, el remolcador empezó a ... (sic) un problema de elevación de la temperatura de sus motores que fue aumentando gradualmente con el tiempo y que, si bien en un comienzo no afectó su operación normal, en todo caso dio lugar a que se contrataran los servicios de un buzo que inspeccionara el casco, las hélices y la parte exterior del sistema submarino de refrigeración de los motores.

En dicha inspección resultó que el buque había venido acumulando en su casco una cantidad de broma o caracolejo, muy por encima de lo normal, la cual estaba cumpliendo las veces de aislante entre las unidades enfriadoras del motor y el agua marina cuya baja temperatura produce la refrigeración de aquellas, y además, ... (sic) los conductos de enfriamiento de las máquinas. También resultó de esa inspección, que el casco presentaba una ... (sic) sin consecuencias, y que un aspa de una de las hélices tenía una leve dobladura.

Parece ser que la limpieza superficial de las rejillas exteriores del sistema de refrigeración que realizó el propio buzo no rindió todos los frutos esperados. Al cabo de pocos meses la leve elevación de temperatura de los motores devino en recalentamiento. A ella se agregó un problema de creciente vibración de las máquinas, cuya causa exacta jamás pudo explicarse suficientemente. Uno y otro inconvenientes fueron disminuyendo paulatinamente la potencia del remolcador y comprometiendo la eficiencia de su operación.

En vista de esta situación, las partes del fletamento comenzaron a discutir la forma más conveniente de resolver las dificultades planteadas, y decidieron, finalmente, que lo mejor era llevar el buque a dique seco para someterlo a una completa operación de carenadura.

Por diversas circunstancias, pero sobre todo, porque no fue posible obtener oportunamente de la dirección general de aduanas la nueva prórroga de la licencia de importación temporal del Gelderland, entre noviembre de 1986 y enero de 1987 se perdió varias veces la oportunidad, que se había conseguido, de trasladar el remolcador al astillero de Curacao para la carenadura de su casco.

Si bien es verdad que la citada licencia de importación temporal no era necesaria para llevar el buque fuera del país al astillero de Curacao, también lo es que sin ella no habría sido posible traerlo de regreso para reiniciar sus operaciones.

Mientras tanto, el Gelderland continuó prestando sus servicios. Finalmente, el 10 de enero de 1987, mientras participaba en la tarea de desatraque de una nave carbonera, el recalentamiento y la vibración del motor llegaron a un nivel tan elevado, que su capitán hubo de disponer la reducción de potencia en las máquinas, lo cual determinó que el piloto de Intercor ordenara retirar el buque de la maniobra.

En tales circunstancias, el 13 de enero, luego de realizársele al buque una inspección técnica en la que participaron el capitán, el ingeniero jefe y técnicos delegados de las partes y de Intercor, el representante de esta última compañía dispuso la suspensión inmediata del contrato, con apoyo en lo previsto por la cláusula octava.

El 21 de enero la dirección general de aduanas autorizó por fin, mediante la Resolución 51, la prórroga de la licencia de importación temporal del remolcador.

Con todo, este permaneció inmovilizado en Puerto Bolívar desde ese día hasta el 28 de enero, fecha en la que se trasladó al astillero de Conastil en Cartagena, donde fue sometido a una basta operación de mantenimiento y reparación, la cual se prolongó hasta el 14 de febrero. Su regreso a Puerto Bolívar se produjo el 16, y ese mismo día, a partir de las 17:30 horas se dispuso la reiniciación de su fletamento.

Los trabajos que se realizaron en Cartagena consistieron en la carenadura y la pintura del casco, el cambio de algunas de sus láminas de acero, el cambio de los ánodos de zinc, la revisión de los extintores de incendio y de los equipos de comunicaciones y la reparación del aspa de una de las hélices. La ejecución de estas tareas, que naturalmente requirió la postura del buque en dique seco, tardó diecisiete días.

La inactividad del remolcador se prolongó en total por espacio de treinta y tres días, veintidós horas y treinta minutos, es decir, ochocientos catorce horas y media.

Lo mismo que en el caso del Groningen, en el del Gelderland resulta evidente para el tribunal, que los problemas y las averías sufridas por el buque y determinantes de su imposibilidad temporal de cumplir con su operación normal, no le son imputables, ni por asomo, a la acción o a la omisión del fletador.

Por consiguiente, de análoga manera habría de concluirse en principio, que todos los costos derivados de la inactividad del remolcador durante el término señalado, lo mismo que la respectiva responsabilidad deberían corresponderle al fletante, por aplicación —igualmente— de las reglas generales que rigen la materia.

Empero, también una vez más debe tenerse en cuenta la expresa concesión que Granelco le hizo a CHTSC en el sentido de permitirle disponer durante el fletamento, de un máximo de 288 horas acumulativas por año, o proporcionalmente por fracciones de año, para desarrollar labores de mantenimiento y reparación en el buque.

Para poder hacer uso de tal derecho apenas era necesario que él se hubiera agotado durante el contrato, por así decirlo, que los trabajos de mantenimiento y reparación no fueran meramente los periódicos de carácter rutinario, y que él se destinara única y exclusivamente a ese expreso fin: “mantenimiento y reparaciones, incluyendo la postura en dique seco”.

Sobre lo primero, en el expediente no aparece rastro alguno que conduzca a pensar que con anterioridad, y a partir del 1º de diciembre de 1986 —fecha en la que comenzó la vigencia del contrato de fletamento en cuestión—, CHTSC hubiera ejercido, en todo o en parte, su derecho de realizar este tipo de tareas.

En punto de lo segundo, el tribunal debe decir que, a su juicio, la operación a la que fue sometido el Gelderland en el astillero de Conastil también tuvo carácter extraordinario.

Lo fue porque no obstante que en ella se desarrollaron algunas labores que en sí mismas pueden y suelen ser consideradas como de tipo rutinario, indubitadamente en este caso solo pueden calificarse de especiales. Tal fue, precisamente, lo ocurrido con la carenadura. En circunstancias normales ella solamente habría venido a tener que llevarse a cabo junto con el mantenimiento ordinario del buque. Pero está claro que la razón de habérsela tenido que anticipar fue determinada por las condiciones de la fauna marina especiales de Puerto Bolívar y por los prolongados períodos de quietud del remolcador.

Lo fue, además, porque si bien la creciente adherencia de broma al casco de un buque es un fenómeno perfectamente corriente, el hecho de que él produzca inoportunamente averías capaces de impedir o limitar su normal operación, ciertamente constituye una circunstancia extraordinaria.

Y lo fue, finalmente, aunque en menor medida, porque las vibraciones del motor que contribuyeron a determinar o a agravar la condición del remolcador cuando se ordenó alejarlo de sus funciones, fueron el resultado de una leve dobladura en el aspa de una de sus hélices, la cual solo puede calificarse de accidental. Poco importa cuando haya tenido lugar este daño, pues lo cierto es que no se demostró que hubiera sido anterior a la iniciación del contrato.

Sobre lo tercero, es evidente que la sola lectura del texto de la cláusula séptima del contrato permite desentrañar fácilmente su espíritu, en el sentido de ser, sin duda una concesión especial consagrada en favor del fletante, pero en todo caso, una concesión establecida con miras únicamente al beneficio general del fletamento.

Así pues, mal puede pretenderse que se trata de una prerrogativa que le permite al fletante, a discreción y, hasta caprichosamente, suspender la operación del buque cuando a bien lo tenga, y estacionarlo en total estado de reposo hasta por un máximo de ... (sic) horas acumulativas por año.

En tales condiciones es claro que, tan solo la necesidad o la indudable conveniencia de someter el buque a labores de reparación o mantenimiento distintos de los ordinarios, puede dar lugar a que el fletador ejerza válidamente su derecho consagrado en términos de tiempo de fletamento.

En consecuencia, el tribunal dispondrá que, del tiempo empleado para el viaje de ida y regreso del remolcador a Cartagena y para los arreglos a los que allí se lo sometió, el fletante tiene derecho a que se reputen como parte del contrato las horas materia de la concesión especial de la cláusula séptima.

Ahora bien, si se tiene en cuenta que la vigencia del contrato de fletamento que nos ocupa se extendió —incluidas naturalmente sus prórrogas— desde el 1° de diciembre de 1986 hasta el 31 de diciembre de 1987, es decir, durante un año y un mes, se impone concluir que el término de la concesión especial de la cláusula séptima era en este caso de 312 horas para mantenimiento y reparaciones.

Como quiera que el viaje y la permanencia del buque en el astillero, prolongaron desde el 28 de enero de 1987 a las 19:00 horas hasta el 16 de febrero a las 17:30 horas, es decir por espacio de 454.5 horas, CHTSC tendrá derecho entonces al reconocimiento de 312 de ellas.

En cuanto hace al período de inactividad del Gelderland que tuvo lugar a partir del 22 de enero de 1987 —día siguiente a aquel en que fue expedido el acto administrativo que prorrogó la vigencia de la licencia de importación temporal del buque, y presumiblemente se tuvo conocimiento de ella—, y hasta el 28 del mismo mes a las 19:00 horas, sus costos deben imputársele íntegramente al fletante, pues solo él fue responsable de este lapso de inexplicable inercia.

Y por lo que corresponde a los días en los que el estacionamiento de la nave obedeció a la falta de dicha licencia de importación temporal, y, por lo mismo, a la imposibilidad de tomar las disposiciones necesarias para la búsqueda de un astillero disponible, originada por la enorme limitación legal de movimiento del buque, a ellos deberá aplicárseles lo dispuesto por el inciso segundo del artículo 1673 del Código de Comercio. Dicha norma estipula, que “en caso de demora por riesgo de mar o por accidente imprevisto de la carga o por orden de autoridad nacional o extranjera, se deberá el flete durante el tiempo que dure el impedimento, con deducción de los gastos ahorrados por el fletante a consecuencia de la no utilización de la nave” (ha resaltado el tribunal).

No se ha dejado dicho que en el presente caso ese término se prolongó por espacio de seis días y diecinueve horas, es decir, de 163 horas.

Sobre este particular, por consiguiente, no hay lugar a determinar si Granelco incurrió en culpa en el cumplimiento de su tarea de tramitar las licencias y permisos administrativos. En tales condiciones, en la parte resolutive del presente laudo habrá de disponerse que CHTSC tiene derecho a que, de los costos por tiempo y tripulación del remolcador Gelderland correspondientes a las 814.5 horas que duró su inactividad, Granelco le reconozca y le pague 312 por concepto del derecho especial a realizar reparaciones y 163 por concepto de demora imputable a autoridad nacional competente.

Como quiera que en el expediente no hay prueba alguna acerca del valor de los gastos ahorrados por el fletante a consecuencia de la no utilización de la nave durante dichas 163 horas, de la tarifa correspondiente a sus costos no podrá hacerse la respectiva deducción que ordena la ley.

Costas

Habida consideración de que el presente laudo habrá de declarar que las pretensiones de una y otra parte solo pueden prosperar parcialmente, el tribunal no hará condena en costas.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal de Arbitramento, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

a) Respecto del remolcador Groningen:

1. Declarar que entre Granelco y CHTSC se celebraron y ejecutaron cinco contratos de fletamento distintos, los cuales se suscribieron los días 28 de diciembre de 1984, 8 de julio y 11 de diciembre de 1985, y 21 de abril y 17 de octubre de 1986.

Declarar también que el único de dichos contratos que fue objeto de prórroga, fue el último, en una oportunidad, convenida el 22 de mayo de 1987.

2. Declarar que CHTSC tenía derecho a 144 horas para llevar a cabo labores de reparación y mantenimiento —distintas de las periódicas de tipo rutinario— dentro del término del fletamento.
3. Declarar que de las horas a las que se refiere el punto anterior no debe descontarse lapso alguno.
4. Declarar que no hubo —porque no podía haberla— suspensión del contrato por parte de Granelco.
5. Declarar que todas las operaciones de reparación y mantenimiento de que fue objeto el remolcador en el astillero de Curacao en el mes de noviembre de 1985 fueron de carácter extraordinario.
6. Declarar que Granelco está obligado a pagarle a CHTSC los costos de la tripulación colombiana, correspondientes a 144 de las 159.5 horas de inactividad de la nave.
7. Declarar que, por concepto del precio del fletamento correspondiente a las 144 horas mencionadas, Granelco debe pagarle a CHTSC, la cantidad de trece mil trescientos setenta y nueve mil noventa y nueve dólares de los Estados Unidos de Norteamérica: US \$ 13.379.99). Declarar que, por concepto de los costos de la tripulación colombiana correspondientes a dichas 144 horas, Granelco debe pagarle a CHTSC cincuenta y cuatro mil seiscientos cuarenta y cinco pesos con noventa y seis centavos (\$ 54.645.96 m/cte.) más setecientos sesenta y siete con treinta y nueve dólares (US \$ 767.39).

b) Respecto del remolcador Gelderland:

1. Declarar que entre Granelco y CHTSC se celebraron y ejecutaron cinco contratos de fletamento distintos, los cuales se ... (sic) los días 28 de diciembre de 1984, 8 de julio y 11 de diciembre de 1985, y 21 de abril y 17 de octubre de 1986. Declarar también que el único de dichos contratos que fue objeto de prórroga fue el último, en dos oportunidades, convenidas el ... (sic) de mayo y el 11 de junio de 1987.
2. Declarar que CHTSC tenía derecho a 312 horas para llevar a cabo las labores de reparación y mantenimiento —distintas de las periódicas de tipo rutinario— dentro del término del fletamento.
3. Declarar que de las horas a las que se refiere el punto anterior no debe descontarse lapso alguno.
4. Declarar que la suspensión del contrato decretada por Intercor en el caso de autos solo podía tener lugar luego de concluido el lapso de las 312 horas mencionadas.
5. Declarar que no le es imputable a Granelco la responsabilidad correspondiente a la demora de la dirección general de aduanas en expedir la prórroga de la licencia de importación temporal. Declarar que, en todo caso, por aplicación de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 1673 del Código de Comercio, y por las razones allí expresadas, le incumbe a Granelco el pago del flete durante dicho período.
6. Declarar que Granelco debe reconocerle y pagarle a CHTSC el valor correspondiente a 312 horas por concepto del derecho especial a realizar reparaciones y a 163 horas por concepto de demora imputable a autoridad nacional competente.
7. Declarar que todo el tiempo durante el cual se extendió la inactividad del remolcador, exceptuadas las horas a las que se refiere el punto anterior, deben ser por cuenta de CHTSC.
8. Declarar que todas las operaciones de reparación y mantenimiento de que fue objeto el remolcador en el astillero de Conastil durante los meses de enero y febrero de 1987, fueron de carácter extraordinario.

9. Declarar que Granelco está obligado a pagarle a CHTSC los costos de la tripulación colombiana, correspondiente a la inactividad de la nave, así: 312 horas por concepto del derecho especial a realizar reparaciones y 163 horas por concepto de demora imputable a autoridad nacional competente.

10. Declarar que, por concepto del precio del fletamento correspondiente a las 312 y a las 163 horas mencionadas, Granelco debe pagarle a CHTSC, la cantidad de cincuenta y tres mil seiscientos noventa y cuatro con ochenta dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (US \$ 53.694.80). Declarar que, por concepto de los costos de la tripulación colombiana correspondientes a dichas 475 horas, Granelco debe pagarle a CHTSC cuatrocientos cincuenta y nueve mil ciento veintiocho pesos con diecisiete centavos (\$ 459.128.17).

c) Disponer que no hay lugar a condena en costas.

d) Disponer de la protocolización del expediente en una de las notarías del Círculo de Bogotá.

Notifíquese y cúmplase.

Terminada la lectura del laudo, este quedó notificado en la misma audiencia a los señores apoderados de las partes, de conformidad con lo prescrito en los artículos 671,10 y 325 del Código de Procedimiento Civil. A continuación, se declaró concluida la audiencia y levantada la sesión, previa firma del acta por quienes intervinieron en la actuación. De ella se entregaron en esta fecha ambas copias a los apoderados de las partes.

Acta 15

Tribunal de Arbitramento

Curacao Harbour Towing & Service Co. N.V. v. Transportadora Colombiana de Graneles S.A.

Bogotá a los diecisiete (17) días del mes de abril de mil novecientos ochenta y nueve (1989), a las dos de la tarde (2 p.m.), se reunieron en la ... (sic) del tribunal el doctor Juan Carlos Esguerra Portocarrero, ... (sic) y la doctora María Cristina Morales de Barrios, secretaria, con el objeto de llevar a cabo la audiencia decretada en auto de 17 de ... (sic) de 1989, notificado personalmente. Asistieron los apoderados de las partes doctores Jorge Suescún Melo y Luis Carlos Neira Mejía.

... (sic) la sesión se decretó reanudado el término del presente proceso arbitral y estando señalada esta audiencia para oír las alegaciones de las partes conforme a lo previsto en el artículo 671.6 del Código de Procedimiento Civil, se concedió el ... (sic) la palabra en primer término al señor apoderado de Granelco, quien pronunció su alegato dentro del término legal y al concluir entregó la ... (sic) escrita del mismo, que se incorpora al proceso como anexo de la presente acta. A continuación el tribunal concedió la palabra al apoderado ... (sic) Curacao Harbour Towing & Service Co. N.V., quien igualmente pronunció su alegación durante el término legal y al finalizar entregó una ... (sic) escrita de este, que también se incorporará al proceso como anexo de esta acta.

Concluida la intervención de los apoderados de las partes, estos manifestaron la ampliación del término del proceso arbitral por 15 días más.

A continuación, el tribunal fijó la fecha del 18 d mayo de 1989 a las 3:00 p.m. para la realización de la audiencia de fallo, fecha para la cual quedaron notificados en audiencia los señores apoderados.

No habiendo más tema para tratar se dio por concluida la reunión previa firma del acta de quienes intervinieron en la actuación.
