

ALGUNAS REFLEXIONES EN TORNO A LAS OPERACIONES DE REMOLQUE

Francisco Xavier MANZANERO ESCUTIA

SUMARIO: I. *Introducción.* II. *Concepto de remolque y terminología utilizada.* III. *Clases de remolque.* IV. *Naturaleza jurídica del contrato de remolque.* V. *Principales obligaciones de las partes que intervienen en el contrato de remolque.* VI. *Régimen jurídico de las operaciones de remolque en el Derecho Positivo Mexicano.*

I. INTRODUCCIÓN

Dentro de la extensa e interesantísima variedad de temas y materias que componen la disciplina del Derecho Marítimo, encontramos el atinente a los remolcadores, que son precisamente las embarcaciones que llevan a cabo las distintas operaciones de remolque.

El estudio de este aspecto del Derecho Marítimo siempre ha sido de gran trascendencia por el importante papel que han desempeñado y que desempeñan remolcadores en las distintas actividades relativas a la navegación y ha sido tal la relevancia que han cobrado los remolcadores, que han llegado a convertirse en una verdadera industria que constituye un soporte indispensable para la realización de las actividades marítimas. En efecto, por las particularidades de su explotación, por su perfeccionamiento técnico y por las características propias de los remolcaderos, esta industria se ha desarrollado notablemente y ha extendido su dominio e influencia sobre las actividades de navegación más diversas, tales como el tráfico interior en puertos, bahías, ríos y canales navegables, el tráfico marítimo en alta mar y aun con finalidades de maniobra, transporte, asistencia y salvamento.¹ De hecho en algunos países que constituyen verdaderas potencias marítimas a nivel mundial, existen compañías navieras o marítimas dedicadas de manera exclusiva a la prestación de servicios de remolque en todas sus modalidades, siendo ésta una actividad económica

¹ Olvera De Luna Omar, *Manual de Derecho Marítimo*. Ed. Porrúa, S. A., México, D. F., 1981, p. 183.

florecente y en pleno desenvolvimiento, aunque de manera natural e inevitable siempre expuesta a los graves peligros y riesgos que implica toda actividad de navegación.

A manera de ejemplo y para comprender mejor la gran importancia que tienen los remolcadores en las actividades de comercio marítimo a gran escala, por su extraordinaria potencialidad y capacidad para movilizar carga, a continuación se proporciona la siguiente relación comparativa de capacidad de carga preparada por la División de Planeación e Investigación del Departamento de Transporte de Iowa, Estados Unidos de América (1986):

Capacidad de carga

Una barcaza normal con capacidad de carga para 1 500 toneladas, tiene una capacidad de carga equivalente a la de 15 furgones de ferrocarril grandes (de 100 toneladas cada uno), cuya capacidad de carga a su vez equivale a la capacidad de carga de 60 camiones de carga grandes (de 25 toneladas cada uno).

Potencia

Un remolque puede llegar a tener potencia suficiente para movilizar de una sola vez 15 barcasas con capacidad de carga para 1 500 toneladas cada una (22 500 toneladas); si quisiéramos mover de una sola vez menos de la mitad de esta carga (10 000 toneladas) con máquinas de ferrocarril que fueran necesarias para poner en movimiento 100 furgones (de 100 toneladas cada uno) y si quisiéramos mover esas mismas 10 000 toneladas de una sola vez con camiones de carga, se requeriría de la potencia de 400 camiones (de 25 toneladas cada uno).

De las anteriores comparaciones puede derivarse una idea clara de lo que son los remolcadores y de lo que representan, por ejemplo, para la navegación con fines de movilización de carga en grandes volúmenes.

Bajo este orren de ideas, el propósito de este breve estudio es presentar algunos de los aspectos más importantes en torno a los remolcadores y a las operaciones de remolque, pero ya no desde un punto de vista técnico, sino desde un punto de vista eminentemente jurídico, refiriéndonos al concepto de remolque, sus clases, naturaleza jurídica de contrato de remolque, principales obligaciones de las partes que intervienen en dicho contrato y finalmente haciendo una breve

referencia al régimen jurídico de las operaciones de remolque en el Derecho Positivo Mexicano.

II. CONCEPTO DE REMOLQUE Y TERMINOLOGÍA UTILIZADA

Existen tantas definiciones de remolque como autores de Derecho Marítimo que se hayan ocupado de este tema. Sin embargo, a continuación se proporcionarán algunas definiciones de remolque para tratar de obtener con base en ellas, un concepto en el que se incluyan los elementos esenciales y característicos más importantes de la institución de Derecho Marítimo que nos ocupa.

En primer lugar, encontramos que el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia, define al remolque en su acepción primera, como "acción y efecto de remolcar"; y remolcar, también en su primera acepción, como "llevar una embarcación u otra cosa sobre el agua, tirando de ella por medio de un cabo o cuerda". Por otro lado, etimológicamente remolcar procede del latín "remolare" y esta palabra a su vez procede de la palabra griega compuesta de "cuerda" y "tracción",² Mayo Jaime Feliciano.

Una vez expuestos los anteriores significados de las palabras remolque y remolcar, a continuación expondremos los conceptos que sobre esta materia específica proporcionan algunos autores de Derecho Marítimo, tanto nacionales como extranjeros.

Raúl Cervantes Ahumada señala que "En el remolque, un buque remolcador agrega a una embarcación remolcada (que puede no ser otro buque), una fuerza externa, para conducirla por agua de un lugar a otro".³

Olvera De Luna Omar define al remolque como "la operación que consiste en el desplazamiento de un buque u otro objeto flotante, mediante la tracción ejercida por otro, sea porque aquél no está en condiciones para utilizar su propia fuerza motriz, o porque la misma no es suficiente para la operación o velocidad que necesita llevar a cabo".⁴

Para Frank L. Maraist, remolque es un contrato por el cual el propietario de un remolcador conviene en agilizar el viaje de una em-

² Mayo Jaime Feliciano. *Asistencias Marítimas*, Ed. Naval, Madrid, España, 1980, p. 159.

³ Cervantes Ahumada Raúl. *Derecho Marítimo*, Ed. Herrero, S. A., México, D. F., 1984, p. 117.

⁴ Olvera de Luna Omar, *op cit.* (1), p. 183.

barcación remolcada que pertenece a otra persona y está regulado por reglas especiales de contratos marítimos.⁵

Santiago Hernández Yzal establece que "contrato de remolque es aquél en virtud el cual un buque presta o depara a otro contra pago de un precio, tracción que supla la deficiencia de propulsión del buque remolcado".⁶

Doctor Lushington, citado por Lord Chorley y O.C. Giles, indica lo siguiente: "Un servicio de remolque puede describirse como el empleo de un buque para facilitar el viaje de otro, cuando no se requiere nada más que la aceleración de su marcha".⁷

Joaquín Garrigues, entiende por contrato de remolque aquel "en el que el capitán de un buque llamado remolcador, dotado de fuerza motriz, se obliga a arrastrar tras de sí, por medio de un cable o remolque, a otro cuerpo flotante desprovisto de fuerza".⁸

Por su parte, A. Menéndez, citado por Feliciano Mayo Jaimez, señala que la definición técnica y mercantil del remolque es la "operación consistente en el desplazamiento de un buque, o más ampliamente, de un cuerpo flotante, mediante la tracción ejercida por otro buque".⁹

Finalmente, Rodolfo A. González Lebrero establece que el "Contrato de remolque consiste en aquél en virtud del cual una parte, el armador del buque remolcador, se obliga frente a la otra parte, el armador de un buque remolcado, mediante el pago de un precio, a aplicar su fuerza motriz bajo las órdenes de este último a fin de facilitar, complementar o llevar a cabo las operaciones de atraque, desatraque y movimiento del buque respectivo dentro de un puerto o de una zona determinada".¹⁰

Todas las anteriores definiciones del remolque son correctas en términos generales pues proporcionan una idea clara de lo que en esencia es esta institución de Derecho Marítimo, aunque, desde mi personal punto de vista y en estricto sentido, ninguna de ellas es completa

⁵ Maraist Frank L. Admiralty in a Nut Shell. West Publishing Co., Saint Paul. Minnesota, U.S.A., 1983, p. 117.

⁶ Hernández Yzal Santiago. *Derecho Marítimo II*, Ed. Cadi, Barcelona, España, 1969, p. 183.

⁷ Lord Chorley y O.C. Giles. *Derecho Marítimo*. Trad. de la 4a. Ed. Inglesa y notas de Derecho Español de Fernando Sánchez Calero. (Título original de la obra: *Shipping Law*). Bosch, Casa Ed. Barcelona, España, 1962, p. 322.

⁸ Garriguez, Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, Ed. Porrúa, S. A., México, D. F., 1981, p. 699

⁹ Mayo Jaimez Feliciano, *op cit.* (2), p. 159.

¹⁰ González Lebrero Rodolfo A. *Manual de Derecho de la Navegación*, Ediciones Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1979, p. 413.

pues de alguna u otra forma omiten alguno o algunos de los elementos del remolque.

Sin embargo, con base en ellas es posible elaborar un concepto de remolque que reúna todos los elementos que le son propios y que son los siguientes:

- Contrato regulado por reglas especiales de Derecho Marítimo.
- Existencia de un buque remolcador.
- Ejercicio de una fuerza motriz externa, empujando o jalando mediante la utilización de una cuerda o cable comúnmente llamado de remolque.
- Conducción o desplazamiento por agua de un lugar a otro, de otro cuerpo flotante que puede ser una embarcación o no.
- Existencia de un cuerpo flotante remolcado que carece de tracción o propulsión propia, o que aun teniéndola no la utiliza.
- Pago de una contraprestación o precio.

Así pues, podríamos definir al remolque diciendo que es el contrato regulado por reglas especiales de Derecho Marítimo, en virtud del cual un buque denominado remolcador se obliga, mediante el pago de un precio, a ejercer una fuerza motriz externa, empujando o más comúnmente jalando mediante una cuerda o cable de remolque, a otro cuerpo flotante que es el buque remolcado —aunque algunas veces no se trate de un buque—, que carece de propulsión propia o que aun teniéndola no la utiliza por diversas causas, a fin de conducirlo o desplazarlo por agua de un lugar a otro.

En cuanto a la terminología utilizada por lo que hace a los dos extremos de la relación jurídica que implica un contrato de remolque, nos encontramos sencillamente con los vocablos en español "buque remolcador" y "buque remolcado". Sin embargo, por tratarse éste de un tema de Derecho Marítimo que por su naturaleza misma es una disciplina que se ha desarrollado principalmente a nivel internacional, de manera necesaria e inevitable tenemos que referirnos con un afán meramente informativo a la terminología que en el idioma inglés le corresponde a los vocablos antes mencionados, toda vez que el inglés es precisamente el idioma en el que usualmente se manejan los casos y situaciones de Derecho Marítimo que se presentan a nivel internacional, amén de que los Estados Unidos de América, la Gran Bretaña y Canadá, son algunos de los países que se catalogan dentro de las potencias marítimas más importantes y significativas a nivel mundial.

En tal virtud, en inglés nos encontramos con los siguientes términos:

Contrato de Remolque — Towage Contract or Contract of Towage

Compañía Remolcadora — Towing Company

Cable de Remolque — Tow, Hawser, Towing Line y Towing Rope

Buque Remolcador o Conjunto de Remolcador y Remolcado — Tug

Buque Remolcado — Tow

Buque Remolcador que empuja (por ejemplo a una barcaza) — Tow-boat

Buque Remolcador que jala (a una barcaza o a otro barco) — Tug-boat

III. CLASES DE REMOLQUE

Las operaciones que pueden realizarse en virtud de un Contrato de remolque, pueden llegar a complicarse por muy diversas circunstancias. Las operaciones de remolque pueden ocurrir en el mar, para entrar a un puerto o para salir de él; pueden ser fluviales o en canales navegables. Asimismo, la embarcación remolcada puede llevar a bordo a su tripulación o no o aun puede darse el caso de que ni siquiera tenga tripulación como en tratándose de barcazas para movilizar carga, o bien puede suceder que las operaciones respectivas se dirijan desde el remolcado o desde el remolcador. También puede suceder que el contrato de remolque se haya celebrado con anterioridad a su ejecución, se celebre posteriormente o ni siquiera se pacte de manera expresa.

Tal complejidad plantea la cuestión de si existe un solo contrato de remolque con distintas variedades, o si, por el contrario, existen de hecho diversos contratos de remolque. La doctrina existente en Derecho Marítimo no es uniforme al respecto y hay posturas y tendencias que se inclinan hacia uno u otro sentido.

Por nuestra parte, pensamos que existe un solo contrato de remolque aunque con diversas variedades, las cuales principalmente son las siguientes:

1. Remolque portuario o como servicio en puerto.
2. Remolque en el mar, o en alta mar que a su vez puede subdividirse en las siguientes clases:
 - A) Remolque salvamento o de auxilio y
 - B) Remolque fletamento.

1. Remolque portuario

Como su nombre lo dice, es el que se presta en las zonas de los puertos o en los canales navegables, como el de Panamá, y su fina-

lidad es el ayudar a la realización de las maniobras de los barcos grandes que por sus dimensiones y tonelaje no pueden movilizarse o maniobrar por sí mismos y por ende necesitan del auxilio de los remolcadores. Piénsese por ejemplo en el caso de un buque que sea tan grande que no sea lo suficientemente manejable como para navegar por sí solo en aguas limitadas y que requiera la ayuda de uno o varios remolcadores para atracar y zarpar. O bien, en el caso de un barco cuya máquina sea tan fuerte y potente que su propela ponga en peligro a las instalaciones portuarias como diques y muelles o aun a otras embarcaciones más pequeñas que se encuentren en el mismo puerto, en cuyo caso tales barcos deben abandonar su propia fuerza de propulsión.

En este tipo de remolque el precio que debe pagar el buque remolcado por los servicios de remolque recibidos no son fijados normalmente por las partes, sino que por el contrario, son las autoridades portuarias respectivas las que fijan las cuotas correspondientes para el pago de tales servicios, con base en las tarifas preestablecidas.

2. Remolque en el mar o en alta mar

Este tipo de remolque a su vez puede subdividirse en las siguientes especies:

A. Remolque salvamento o de auxilio

Esta es una de las formas más antiguas de remolque y se presenta cuando presta asistencia en el mar a una embarcación que ha quedado imposibilitada para navegar normalmente, por ejemplo porque sus máquinas se hayan averiado.

Por su naturaleza misma, muchas veces los servicios de remolque en estos casos no son prestados por remolcadores especializados, sino que se prestan por barcos comunes u ordinarios que no se dedican a realizar operaciones de remolque pero que en el curso de su travesía se encuentran en el mar con un buque en dificultades y además están en posibilidad física de ayudarlo.

En relación a este tipo específico de remolque, diremos que debe distinguírsele del Auxilio o Salvamento (assistance or Salvage), que como tal es otro tema independiente de Derecho Marítimo y que a su vez es materia de regulación específica por otras reglas de la disciplina mencionada.

En términos generales el auxilio o salvamento como tal, se distingue del remolque de Auxilio o de Salvamento en razón del fin. El fin concreto y específico del remolque es la tracción del buque remolcado por el remolcador, en tanto que el fin específico del salvamento es el extraer a un buque de una situación de emergencia originada por alguno de los peligros del mar, mediante una tracción. Por lo tanto en el primer caso el remolque es el fin, y en cambio en el segundo el remolque sólo es el medio o el elemento instrumental utilizado.

En el remolque salvamento o de auxilio las partes pueden tener libertad de contratación acerca del precio de los servicios de remolque; pero si no fijan tal precio de común acuerdo o si alguna de ellas está en desacuerdo con la fijación que del precio quiera hacer la otra parte, entonces el tribunal que conociera de la controversia que sobre este punto llegare a surgir, tendría que resolver determinando el precio respectivo con base en algunos criterios objetivos, tales como la distancia y el esfuerzo, así como otros elementos de juicio entendiendo a cada caso concreto, como serían por ejemplo las condiciones climatológicas que hubieran imperado.

B. Remolque fletamento

Este supuesto de remolque se presenta cuando se conducen o desplazan cuerpos flotantes sin propulsión propia, como barcasas o chalanes, los cuales pueden llevar algún tipo de carga. En estos casos, el precio por los servicios de remolque se fija de manera convencional por las partes, atendiendo básicamente al volumen de la carga transportada por los chalanes o barcasas remolcados y la distancia del remolque.

Como ya se ha dicho, las anteriores son las clases de remolque generalmente aceptadas y reconocidas; sin embargo, existen algunas otras clasificaciones que hacen distintos autores atendiendo a diversos criterios, entre los que se encuentra principalmente el referente a la naturaleza misma del contrato de remolque. A este respecto, para completar esta sección y de manera meramente ilustrativa, citaré al profesor A. Menéndez, quien a su vez es citado por Feliciano Mayo Jaimez en los términos siguientes:

Criterios de clasificación del remolque atendiendo a su naturaleza jurídica

Tentativas en favor de la concepción unitaria:

El remolque como contrato de transporte.

El remolque como contrato de fletamento.

El remolque como contrato de obra.

El remolque como contrato de arrendamiento de servicio.

Clasificación como contrato atendiendo a la estructura de cada operación de remolque:

Según Le Clerc, se incluyen todos los supuestos de remolque en la figura del arrendamiento de servicio, y distingue:

Remolque en alta mar.

Remolque ocasional en la mar.

Remolques portuarios y los efectuados por los servicios públicos.

Según Dor y Villeneau, no es posible establecer a priori ninguna calificación jurídica, y en consecuencia puede ser:

Contrato de transporte.

Contrato de arrendamiento de obra.

Contrato de arrendamiento de servicio.

Calificación del contrato atendiendo a los distintos supuestos del remolque:

Según Bonnacase, hay que distinguir entre:

El remolcado puede moverse por sus propios medios: Arrendamiento de servicio.

El remolcado no puede moverse por sus propios medios: Contrato de transporte.

Según Danjon, la distinción se basa:

Presencia de la tripulación en el remolcado: Arrendamiento de obra.

No presencia de tripulación en el remolcado: Contrato de fletamento o de transporte marítimo.

Según Mazeaud y Josserand, se distinguen:

Remolque transporte de mercancías (o contrato de fletamento si se trata de transporte marítimo), cuando el remolcador dirige la operación.

Remolque arrendamiento de servicio, cuando la dirección corresponde al remolcado.

Remolque transporte, cuando la dirección de la operación es compartida por el remolcador y el remolcado. Es análogo al contrato de transporte de personas.

Según Brunetti, el remolque se incluye en el arrendamiento de obra, aunque acepta algunas excepciones en favor del contrato de transporte.

Clasificación según se entregue o no el remolcado:

Planteadas esta distinción por Ricardello, es aceptada por Dor y Villeneau, Wüstendorfer, De Juglart, Schlegelberg-Liesecke, Abraham, Uria, etcétera.

Se fundamenta en un paralelismo entre la entrega al portador del objeto a transportar y la entrega al remolcador del remolcado, de modo que el porteador y remolcador deben detentar la custodia e integridad de lo entregado, quedando así configurada la figura del remolque transporte. En cambio, el remolque sin entrega queda configurado como contrato de arrendamiento de obra o servicio.¹¹

IV. NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE REMOLQUE

Como puede inferirse de los diferentes criterios de clasificación del contrato de remolque que se mencionan en la última cita de la sección III anterior, los distintos autores de Derecho Marítimo que han tratado la institución que nos ocupa, al estudiar el punto relativo al análisis y determinación de la naturaleza jurídica del contrato de remolque, han llegado a la conclusión más o menos generalizada de que el remolque puede ser considerado como contrato de transporte, como contrato de fletamento, como contrato de obra o como contrato de servicios, y obviamente dan diversos argumentos para soportar sus posturas, sin que pretendamos entrar en mayor detalle al respecto.

Otra parte de la doctrina sostiene que en esencia no hay diferencia alguna entre el contrato de transporte y el contrato de fletamento y al respecto concluyen que aunque no es posible establecer de manera a priori ninguna calificación jurídica para el contrato de remolque, este puede ser catalogado como contrato de transporte, contrato de arrendamiento de obra o contrato de arrendamiento de servicio.

Algunos otros, opinan que el contrato de remolque es en general un contrato atípico y por tanto debe ser regulado por las estipulaciones pactadas por las partes y a falta de éstas o subsidiariamente, deben aplicársele las reglas generales de las teorías de las obligaciones y de los contratos.

Por nuestra parte y siguiendo a los maestros Joaquín Garriguez y Feliciano Mayo Jaimez, quien a su vez cita al primero, consideramos que el contrato de remolque no es un contrato atípico, sino que por el contrario es un contrato que sí tiene una naturaleza jurídica propia, aunque ésta *per se* no es determinada *ab initio*, sino que es determinable, en el entendido de que tal determinación dependerá de manera lógica y necesaria de las formas y circunstancias que concurran en la

¹¹ Mayo Jaimez Feliciano, *op. cit.*, (2), pp. 162 y ss.

realización de las operaciones referentes a cada remolque en particular, así como a las estipulaciones, términos y condiciones que las partes contratantes hayan pactado para la prestación de los servicios de remolque en cada caso concreto.

Así pues, específicamente el contrato de remolque puede tener cualquiera de las tres calificaciones jurídicas que a continuación se indican:

1. Será un contrato de transporte marítimo cuando la cosa remolcada sea completamente inerte (como una boya, una gabarra o un buque completamente desprovisto de capacidad de maniobra), en tal caso hay, como en el transporte, entrega total de una cosa (en este caso un buque u otro aparato flotante) para ser conducida de un lugar a otro; pero será un transporte *sui generis*, por falta del elemento de la custodia de las cosas contenidas en el buque remolcado, salvo que del contrato se deduzca otra cosa.

2. Habrá, en cambio, un arrendamiento de obra y no de transporte en sentido propio cuando —como ocurre casi siempre— el navío remolcado sigue bajo la dirección técnica de su capitán y de su dotación. Y un arrendamiento de servicios cuando este capitán sea quien dirige la operación de remolque. Este dato de la dirección del remolque servirá, además, para decidir de qué lado está la responsabilidad por el remolque: en el capitán del buque remolcador en el caso 1 y en el capitán del buque remolcado, o en el del remolcador, según sea aquél o éste el que lleve la dirección del «tren de remolque», en el caso 2.¹²

V. PRINCIPALES OBLIGACIONES DE LAS PARTES QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO DE REMOLQUE

El contenido de esta sección está íntimamente relacionado con las distintas variantes o modalidades que pudieren llegar a surgir en las operaciones de remolque en atención a los términos y condiciones conforme a los cuales se hubiese negociado y celebrado el contrato de remolque respectivo, y por ende también estrechamente vinculado con la naturaleza jurídica que de manera específica se le haya atribuido a tal acto en cada caso concreto.

En efecto, pueden presentarse un sinnúmero de situaciones diferentes, lo cual redundará en la determinación y asignación de las diversas obligaciones que en cada caso particular deben asumir a su cargo las partes que intervienen en la relación jurídica que nace por virtud de la celebración de un contrato de remolque.

¹² Garriguez Joaquín, *op. cit.*, (8), p. 700.

En primer lugar, tenemos que distinguir si estamos ante un remolque portuario o ante un remolque concertado en el mar, pudiendo éste último ser, como ya se ha dicho, un remolque fletamento o un remolque salvamento, porque de lo anterior dependerá, por ejemplo, la forma de determinar el monto de la contraprestación que deberá pagársele al remolcador por las operaciones de remolque que realice, siendo sobre este punto importante precisar asimismo si el contrato de remolque se propaló con antelación a su ejecución o con posterioridad, o si simplemente ni siquiera se pactó expresamente, en cuyo caso el precio podría ser determinado mediante arbitraje, por ejemplo.

También debemos saber si la embarcación remolcada lleva a bordo a su tripulación o no, y si las maniobras correspondientes son dirigidas desde el remolcado o desde el remolcador.

Igualmente, debe determinarse si los elementos necesarios para realizar el remolque, como son los cabos, cables o cadenas, son proporcionados por el remolcado o por el remolcador.

Como puede verse, el contrato de remolque es sumamente casuístico y en consecuencia no es fácil proporcionar lineamientos que puedan ser aplicados a todos los casos. Sin embargo, existen algunos principios elementales de aceptación generalizada que marcan la pauta para determinar cuáles son las obligaciones más importantes de las partes de un contrato de este tipo y a las cuales me referiré en las líneas subsiguientes.

La obligación principal del remolcado es pagar el precio del remolque, de conformidad con los criterios establecidos con anterioridad en este estudio, así como cubrir el importe de los gastos que se originen por tal motivo. También tiene el remolcado la obligación de colaborar, cuando así sea el caso, en las maniobras y operaciones que dirija el remolcador en aras de lograr una mayor rapidez y más seguridad.

Por su parte, el remolcador tiene como obligación básica el proporcionar fuerza motriz al remolcado, en los términos o condiciones expresa o tácitamente aceptadas. A este respecto es de capital importancia el dejar claramente asentado que el remolcador debe ser capaz de ejecutar las operaciones de remolque respectivas. Esta garantía implícita de capacidad e idoneidad para navegar prestando servicios de remolque incluye al remolcador mismo y se extiende a su tripulación, equipo, aparejos y accesorios, los cuales deben ser completamente aptos para la tarea que pretendan realizar en el tiempo y circunstancias razonablemente esperadas, y con el cuidado y destreza que se requiera. Si el remolcador o su tripulación no cumplen

sus obligaciones como es debido, entonces el elemento remolcado puede reclamar daños y perjuicios.

Todas las anteriores obligaciones nacen cuando comienzan las operaciones de remolque, por lo que es necesario determinar con exactitud el momento preciso en que dan inicio tales operaciones. Sobre el particular se ha resuelto genéricamente que el servicio de remolque no comienza mientras los cables de remolque no hayan sido lanzados.¹³

Ahora bien, por lo que hace a otros aspectos de responsabilidad, puede afirmarse que si el buque remolcado tiene el control o dirección de las maniobras y operaciones de remolque, él es el responsable de los daños y perjuicios que se le pudieran llegar a causar a un tercero; no obstante tal principio, el remolcador será responsable si tales daños y perjuicios son producidos por su culpa o negligencia.

Para concluir el aspecto atinente a la responsabilidad de que en un momento determinado pueda incurrir un remolcador, se hará una breve referencia a las cláusulas conocidas como exculpatorias o exonerativas de responsabilidad en los contratos de remolque.

Los contratos de remolque contienen normalmente algunas cláusulas en virtud de las cuales se establece que el remolcador no será responsable de ningún daño material o personal ni de ninguna pérdida material o personal por lo que hace al remolcador, al remolcado o a terceros, aun cuando mediare culpa por parte del remolcador o su tripulación. Obviamente se ha discutido la validez o nulidad de éstas cláusulas en diversos casos de Derecho Marítimo que han surgido respecto de operaciones de remolque y que se han ventilado en los tribunales de casi todos los países del mundo que tienen alguna actividad marítima. La tendencia general, aunque con varias excepciones, en los tribunales de la mayoría de los países, es la de reconocer la validez de tales cláusulas excepto en aquellos casos en que haya existido una culpa grave o dolo por parte del remolcador, en el entendido de que en términos generales la tendencia jurisprudencial dominante en los Estados Unidos de América, es la de desconocer la validez de tales cláusulas.

Algunos autores consideran que debe admitirse la validez de las cláusulas exculpatorias o exonerativas de responsabilidad por parte del remolque, en los casos en que las cláusulas hayan sido expresamente aceptadas o reconocidas por el remolcado, cuya aceptación en todo caso debe ser probada por el remolcador, lo cual es relativamente fácil cuando el contrato de remolque consta por escrito.

¹³ Lord Chorley y O. C. Giles, *op. cit.*, (7), p. 325.

Sin embargo, no debe perderse de vista el hecho de que aun cuando pudiera celebrarse un contrato de remolque en el que el remolcado hiciera alguna reserva al respecto o bien rechazare la inclusión de tales cláusulas exonerativas, podría suceder que la empresa de remolque se negara a prestar sus servicios a menos que se aceptaran los términos del contrato propuesto, de manera lisa y llana como si fuese un mero contrato de adhesión. Esto se debe a que en muchas ocasiones no existe una auténtica libertad para contratar por los remolcados puesto que todos los contratos de remolque incorporan en su texto las cláusulas a que nos hemos referido y eso se hace más evidente aun en los casos de remolque portuario en que muchas veces existen auténticos monopolios por parte de las embarcaciones que prestan los servicios de remolque, mismas que muchas veces son incluso del Estado.

En relación a este punto podemos concluir que aun cuando se llegare a aceptar la validez de estas cláusulas, esto no significa el que deba reconocérseles aplicación ilimitada, ya que en todos los casos el remolcador seguirá siendo responsable por los actos originados de manera dolosa o cuando medie culpa grave de su parte.

VI. RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS OPERACIONES DE REMOLQUE EN EL DERECHO POSITIVO MEXICANO

Para concluir este breve estudio, haremos una somera referencia a las disposiciones legales que conforman el marco jurídico aplicable a las operaciones de remolque en el Derecho positivo mexicano.

En primer lugar encontramos las disposiciones conducentes contenidas en el Libro Tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación (publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940), denominado "Comunicaciones por Agua", entre las que se incluyen específicamente las siguientes en relación al tema que nos ocupa:

Artículo 195, que establece que la navegación puede ser marítima o interior, subdividiéndose la primera en navegación de altura y navegación de cabotaje.

El artículo 196 por su parte establece que las navegaciones antes referidas comprenden diversos tráficos y en su fracción IV menciona de manera expresa al remolque.

El artículo 189 dispone que la navegación en los mares territoriales del país es libre para las embarcaciones de todos los países, en los términos del Derecho y tratados internacionales, en el entendido de

que las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas quedan sujetas por este solo hecho al cumplimiento de las leyes y reglamentos vigentes en nuestro país.

El artículo 192 permite a las embarcaciones mercantes extranjeras traer a remolque embarcaciones del extranjero y remolcar nuevamente a las mismas después de haber hecho las operaciones de carga y descarga, así como remolcar embarcaciones a puertos extranjeros cuando no se disponga de remolcadores nacionales que puedan hacer este servicio (fracciones III y IV).

El artículo 240 en su última parte establece que es obligatorio el uso de remolcadores para las embarcaciones nacionales o extranjeras de 500 toneladas en adelante, en los puertos que determine la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con el reglamento respectivo.

Por otro lado, encontramos el Reglamento para el Servicio de Remolque en Aguas y Puertos Nacionales (publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de junio de 1952), que es precisamente el reglamento a que se refiere la última parte del artículo 240 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y que básicamente contiene las siguientes disposiciones:

Establece que el servicio de remolque en los puertos y aguas de jurisdicción nacional estará a cargo de remolcadores autorizados por la Secretaría de Marina, y contempla 3 casos de remolcadores: de servicios públicos, de servicio particular y de servicios oficiales (artículos 1 y 2).

La Secretaría de Marina es la dependencia competente para fijar en cada una de las clases de remolcadores mencionadas, la jurisdicción en que deban desempeñar sus servicios, la velocidad de remolque y los tonelajes brutos que se permita remolcar a cada remolcador, atendiendo a las circunstancias que concurran en cada caso (artículo 3).

Este Reglamento ordena que los remolcadores de servicio público que operan en las jurisdicciones respectivas serán de matrícula del puerto correspondiente, sus cascos estarán pintados de negro, estarán dotados con bombas y mangueras contra incendio y de chalecos salvavidas y salvavidas anulares en un número igual al doble de sus tripulantes (artículos 5 y 6).

Los artículos del 9 al 16 de este Reglamento se refieren al Servicio Público de Remolque; los artículos del 18 al 22 se refieren al Servicio Particular de Remolque; y los artículos del 23 al 27 regulan el Servicio Oficial de Remolque.

Por lo que hace a las maniobras, este Reglamento señala en su artículo 28 que el servicio de remolque comprende las maniobras siguientes:

- Remolque de Embarcaciones a Flote;
- Remolque de Embarcaciones semihundidas, dragas, diques, balsas, restos de buques o cualquier otro cuerpo flotante o en suspensión;
- Auxilios y salvamentos de buques; salvamento de náufragos, servicio contra incendio y maniobras de embarcaciones varadas, rastreos o cualquier otro trabajo no especificado.

Este Reglamento dispone que en la ejecución de las maniobras de los remolques, además de observarse lo dispuesto en el artículo 29 por lo que hace al precio de los servicios de remolque, deberá tenerse presente lo estipulado en los Contratos que las empresas celebran con los usuarios de los servicios, en la inteligencia de que tales contratos no contendrán cláusulas que contravengan disposiciones de orden público y se deberá prever en las mismas que los tripulantes del remolcador se consideran como servidores de las embarcaciones remolcadas (artículos 30 y 31).

El ordenamiento en cuestión contiene por último un capítulo de sanciones (artículos 39 al 45), mismas que en cuanto a sus montos actualmente resultan completamente absoletas.

Finalmente tenemos a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (publicada en el Diario Oficial de la Federación del día 21 de noviembre de 1963), que en su artículo 14-F inciso d) incluye al remolque como uno de los servicios portuarios en dársenas y fondeaderos y en sus fracciones VI y VII señala las maniobras que puede comprender el servicio de remolque en puerto y además faculta a la Secretaría de Marina para que vigile la correcta prestación de tales servicios de remolque.

Asimismo, el artículo 63 de esta Ley establece que el remolque en los puertos y en alta mar sólo puede prestarse mediante autorización, excepto en los casos de salvamento.

Las anteriores disposiciones legales y reglamentarias son las que en síntesis configuran el marco jurídico del remolque en nuestro país.