

**EL CONTRATO DE REMOLQUE
(Lección impartida en el Curso de Derecho del Mar
en Cartagena, Septiembre 1996)**

SUMARIO.— I. Preliminar: La operación de remolque, supuestos fundamentales que contempla la doctrina jurídica: A. El remolque maniobra. B. El remolque transporte.— II. Concepto y contenido del contrato de remolque. 1. Elementos esenciales . A Desplazamiento por agua. B. Ausencia de peligro. C. Intervención de dos o más buques. D. La remuneración. 2. Fuentes legales aplicables. 3. Caracteres del contrato. 4. Las partes del contrato y sus obligaciones : A. El armador del remolcador. B. El naviero del remolcado. 5. Responsabilidad por daños producidos a terceros en la ejecución del remolque. 6. Requisito para la eficacia del contrato. 7. Fijación del importe de la remuneración y distribución de la misma. 8. Prescripción de la acción para el cobro de la retribución por el remolque. 9. Distinción entre remolque y salvamento por el Tribunal Supremo.

I. INTRODUCCIÓN

En la técnica de navegación marítima se habla de remolque para hacer referencia a la operación consistente en el desplazamiento de un buque o, más ampliamente de un cuerpo flotante, mediante la tracción ejercida por otro buque. Con esta actividad se trata, pues, de atender a la necesidad de desplazamiento de buques o aparatos flotantes que, bien *no están en con-*

diciones de utilizar su fuerza motriz, bien es *insuficiente* para la velocidad que se pretende alcanzar, o bien *carecen* de ella.

La actividad del remolque, así entendida, es una institución muy joven dentro del Derecho marítimo si la comparamos con otras de tradición secular. La *incomunicación del buque* redujo las posibilidades del remolque en alta mar y la *inadecuación de la embarcación a vela* sometida a las variaciones normales de su fuerza propulsora, impedía su utilización como medio de tracción y hacía sumamente arriesgado el remolque a distancia.

El desarrollo de la tecnología aplicada a los medios de *comunicación y tracción* de los buques ha hecho posible la *solicitud* de remolque a larga distancia y la utilización de una fuerza de *tracción poderosa y mecánicamente controlada*.

Actualmente el remolque constituye una actividad lucrativa, consolidada y en pleno desenvolvimiento. (MENÉNDEZ. El contrato de remolque. Madrid 1964 pp. 17 y 20).

La operación técnica del remolque puede tener *diversas finalidades y manifestarse de distintos modos* en su realización, lo que se plasmará en diversas modalidades contractuales que se resisten a ser reconducidas a una concepción unitaria.

En nuestro sistema positivo, el remolque carece de una regulación adecuada en el Código de Comercio (regulación de averías, art. 807). La doctrina jurídica, contempla dos supuestos fundamentales:

1) *El remolque maniobra* en que se obliga esencialmente el remolcador a proporcionar al buque remolcado la fuerza de tracción precisa para la ejecución de las maniobras necesarias para lograr el resultado final del desplazamiento, es habitual en los puertos.

2) *El remolque transporte*, en el que el remolcador presta su fuerza de tracción con una finalidad de transporte. (GARCÍA LUENGO, V., BERNABÉ, R.: Notas sobre el remolque en la Ley de 24 diciembre 1962 RDM nº 130 año 1973, p. 500).

II. CONCEPTO

Contrato en cuya virtud un buque, que no se encuentra en situación de peligro, se desplaza por agua de un lugar a otro por la tracción de otro buque que percibe a cambio una remuneración.

1. ELEMENTOS ESENCIALES

Los elementos esenciales de la definición son :

- A) El desplazamiento o traslado de un lugar a otro.
- B) La ausencia de peligro.
- C) La intervención de dos o más buques
- D) La remuneración.

Vamos a comentar brevemente cada uno de estos elementos:

A) Para que haya remolque es necesario que se realice un transporte por agua, lo que implica un desplazamiento de un buque realizado por la fuerza de tracción de otro buque. Es necesario QUE SE SUMINISTRE UNA ENERGÍA MOTRIZ, exterior al buque que recibe la tracción y generada por el buque que la proporciona (en la práctica, la mayoría de las veces la ejecución material del remolque se efectúa tirando con un cable el remolcador desde su popa. También se puede efectuar amarrándose el remolcador al buque remolcado costado contra costado).

Las partes han de pactar el punto de partida y el de destino.

B) Ausencia de peligro

La finalidad que se pretende en el remolque es el desplazamiento que por sí mismo no puede realizar el remolcado y que lo solicita del remolcador. La situación de peligro no debe existir al inicio, (la excluye el artículo 15 de la L.A.S.) aunque puede ser sobrevenida, por las condiciones en que se realice el remolque, esta circunstancia hace que en ocasiones sea difícil distinguir entre remolque y salvamento. Es reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo que el remolque supone el cumplimiento en circunstancias ordinarias de un servicio sin manifiesto riesgo ni peligro. Es frecuente en la práctica del Tribunal Marítimo Central que al relatar los hechos que constituyen el supuesto enjuiciado, que se califica como remolque, se establezca en los resultandos la frase «sin que se produjese situación de peligro para los citados».

C) La intervención en la operación de dos o más buques:

LA FUERZA DE TRACCIÓN ha de ser prestada por un BUQUE a otro BUQUE ; por lo tanto, en todo remolque hay que distinguir entre:

- A) El prestador del servicio (remolcador).
- B) El beneficiario del servicio (remolcado).

La realización material del remolque exige a veces, cuando el buque es de gran calado, que la operación se realice con dos remolcadores, uno situado a la proa y el otro a la popa del buque remolcado.

Para saber lo que hay que entender por BUQUE hay que acudir al art 146 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, temporalmente vigente hasta la publicación del Registro de Bienes Muebles — (ver disposición transitoria décimo tercera del R.R.M. R.D 1784/1996 de 19 de julio.) «No sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o de altura, sino también los diques flotantes, las grúas, gánguiles, los pontones y plataformas de perforación. No es el momento de entrar en la discusión de dicha definición, pero sí de recordar lo controvertido de la misma por la más autorizada doctrina por la equiparación al buque de artefactos capaces de flotar, aunque su destino no sea la navegación.

D) La remuneración. El remolque es un contrato retribuido, por lo tanto debe pagarse por el naviero del remolcado el precio pactado, según la Ley 60/1962 la remuneración consiste en el «abono del precio justo por el servicio prestado» y el remolcador tiene derecho a exigir además del precio, los gastos, daños y perjuicios sufridos como consecuencia del servicio prestado. (art. 15).

El remolque maniobra portuario suele tener tarifas preestablecidas.

2. FUENTES APLICABLES

El remolque se regula en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas, en el Capítulo II que comprende los artículos 15 a 18, ambos inclusive y cuyo Título es: Del remolque en la mar .

La Ley tiene en general carácter dispositivo, en todo lo no previsto en ella será de aplicación los pactos y convenios que hayan establecido los contratantes de acuerdo con los artículos 1255 y ss del Código civil.

Incorpora la Ley citada el Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 sobre auxilios y salvamento —modificado posteriormente por el protocolo de Bruselas de 27 de mayo de 1967— pero lo amplía incluyendo la

asistencia marítima a aeronaves y la prestada o recibida por buques de guerra o afectos a un servicio público. (V. ARROYO. Enciclopedia Civitas. Voz contrato de remolque T. I p. 1619-20 Madrid 1995)

3. CARACTERES DEL CONTRATO

1. Es un contrato bilateral: Las partes del contrato son el ARMADOR del remolcador y el NAVIERO del remolcado.

2. Es un contrato oneroso y sinalagmático, ya que ambas partes quedan obligadas a realizar una prestación susceptible de valoración económica y debe existir un equilibrio entre ellas: el remolcador se obliga a prestar el servicio del desplazamiento y el remolcado al pago del precio pactado (que debe ser un precio justo).

3. En cuanto a su exteriorización formal puede otorgarse verbalmente o por escrito.

4. LAS PARTES DEL CONTRATO Y SUS OBLIGACIONES

1. *El armador del remolcador*

Normalmente es una sociedad (armador = empresario) cuyo objeto es la actividad de servicios de auxilio, salvamentos y remolques marítimos. (Condición de empresario del remolcador).

Se dan también casos en que es prestado por buques que no se dedican a la industria del remolque.

La prestación de un remolque está de un modo principal subordinada al ejercicio de la empresa de navegación. El buque al prestar un remolque realiza una serie de gastos como combustible, nómina de dotación, pérdida o rotura de cables, etc. Asimismo se le pueden irrogar una serie de perjuicios como pérdidas por desviación de ruta, pérdida de fletamento por retraso en llegar a puerto etc. Es por tanto el armador el que arriesga el buque y corre con otros riesgos más o menos graves.

Es en consecuencia el armador o el capitán que se encuentra ligado a él por una relación de dependencia, quienes pueden o no ordenar que se preste un remolque y coordinar los medios adecuados para ello.

Obligaciones del armador del remolcador

La prestación del servicio de remolque, con los medios con los que lo realiza:

1. El buque que ha de estar dotado de propulsión autónoma y fuerza motriz suficiente para dar tracción a otro buque que solicita su servicio
2. La tripulación completa y convenientemente equipada para prestar el servicio.

El remolcador ha de proceder con la diligencia y pericia requeridas por las reglas del arte náutico. Si la dirección de la maniobra la asume el remolcado ha de seguir las órdenes o instrucciones de éste.

El remolcador no cumple con poner a disposición los medios humanos y materiales sino que además debe ejecutar con sus medios la prestación requerida.

2. *El naviero del remolcado*

Es aquel que contrata los servicios de remolque en el mar para un buque y asume los derechos y obligaciones del contrato. No es necesario que sea el armador o propietario, sino que puede ser el arrendatario, el fletante o el fletador de un buque fletado por tiempo o por viaje. Puede ser persona física o jurídica, empresario o no.

Desde el punto de vista del buque remolcado la contratación del servicio, cuando así lo exijan las necesidades de la navegación, se integran dentro de las facultades inherentes al cargo de capitán, que asumirá también las oportunas responsabilidades que de su decisión pueden derivarse. Estos derechos y obligaciones del capitán recaen sobre los patronos cuando ejercen mando del buque.

Obligaciones del naviero del remolcado

En virtud del contrato queda obligado al pago del precio y en el caso que el remolcador haya sufrido daños y perjuicios por la prestación del servicio, el remolcado está obligado al pago de los mismos.

El remolcado ha de cooperar al remolque, prestando la colaboración necesaria para que la operación pueda llegar a feliz término.

5. *Responsabilidad por los daños producidos a terceros en la ejecución del remolque*

Esta cuestión ha suscitado un fuerte debate, pero como criterio general el armador o naviero responde por separado de su propia culpa en el caso del remolque-maniobra con más frecuencia que en el remolque transporte en el que suele recaer la plena responsabilidad sobre el remolcador. En la disciplina convencional de ambos contratos suelen incluirse cláusulas de indemnización, en virtud de las cuales el naviero del buque remolcado se compromete a resarcir al remolcador de las indemnizaciones que éste tenga que pagar frente a terceros como consecuencia de la operación. (JIMÉNEZ SÁNCHEZ, V.: *Derecho Mercantil*. Barcelona, 1990, p. 244).

6. *Requisito para la eficacia del contrato*

La prestación de servicio ha de ser solicitada por el buque remolcado, así lo establece el artículo 15 de la L.A.S.

El capitán, como persona provista de los conocimientos adecuados, con exacta idea de las condiciones del buque que manda y de los medios disponibles, a bordo, es quien se encuentra en una posición más apropiada para decidir si su nave necesita o no ser remolcada. La prestación del servicio implica que previamente se haya aceptado una petición, que se concierte un acuerdo de voluntades.

La configuración del remolque en la mar, generalmente como un contrato, se manifiesta generalmente por la descripción de los hechos. Cuando el capitán de un buque que se encuentra en situación de anormalidad, pide y conviene con el capitán de otro que le preste la tracción y servicio necesario, mediante el pago de una retribución en determinadas condiciones, surge un contrato entre ambas partes. (art 1.254 Código civil). (GARCÍA LUENGO, V., BERNABÉ, R.: *Notas sobre el remolque en la Ley de 24 diciembre 1962*, RDM, nº 130, año 1973, pp. 497-527).

7. *Fijación del importe de la remuneración y distribución de la misma*

Se estará a lo que hayan convenido las partes interesadas, o en su defecto a lo que resuelva el Tribunal Marítimo Central.

El Tribunal fijará el precio tomando por base los trabajos que haya exigido el remolque, la distancia recorrida y las demás circunstancias concurrentes. (artículo 16 L.A.S.).

El precio del remolque se distribuirá atribuyendo dos tercios al armador del buque remolcador y un tercio a su dotación.

Cuando el servicio fuere prestado por buques dedicados a la industria del remolque, el importe del premio corresponderá íntegramente al armador.

No habrá nunca lugar a remuneración cuando el remolque se preste entre buques que naveguen o pesquen formando unidad pesquera. (art. 17 L.A.S.).

8. *Prescripción de la acción para el cobro de la retribución por el remolque*

La acción para el cobro de la remuneración prescribe a los dos años, a contar del día en que terminaron las operaciones del remolque. (art. 18 L.A.S.).

Por último una breve referencia a una cuestión importante que hay que tener en cuenta en los casos del llamado remolque extraordinario: la distinción entre remolque y salvamento.

9. *Distinción Jurisprudencial entre remolque y salvamento*

Distinción en la doctrina del Tribunal Supremo. En opinión de nuestro Alto Tribunal: La asistencia marítima es un concepto jurídico indeterminado que aparece contemplado en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre en función de diferentes realidades:

I. Cuando un buque, con ocasión de navegación, se encuentra en situación de peligro debido a las circunstancias del mar, esa objetiva realidad da origen al concepto de «auxilio marítimo».

II. Cuando un buque se encuentra en peligro porque no puede navegar sin la ayuda de otro, esa segunda objetiva realidad da origen al concepto de «salvamento marítimo». (Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de octubre de 1993. Aranzadi 8015).

Abundando en el ejemplo en el caso «Esso Transport Company. Inc» v. «Enagas»: El buque «Laieta», que se encontraba en el antepuerto de

Barcelona , con un cargamento de gas y su sala de máquinas incendiada y fué asistido por el remolcador «Cargal» quien llevó a cabo la extinción del incendio con ayuda de sus mangueras y el Tribunal Supremo estimó que no era un mero servicio portuario sino auxilio realizado con alto riesgo y peligro para el buque y su carga.

Luego, la existencia inicial de la situación de peligro que requiere una acción directa y de unos servicios excepcionales prestados con riesgo para el asistente, desplaza la existencia del remolque a favor del salvamento. (STS 22 de diciembre de 1992, Aranzadi 10153).

La distinción entre remolque y salvamento no es una cuestión baladí , por el contrario, desde el punto de vista práctico es de capital importancia ya que el salvamento es retribuido con una remuneración más elevada que el remolque. De ahí el interés del tema.

DRA. GEORGINA BATLLE SALES
Pfra. Titular de Derecho Mercantil de la Facultad de Derecho
Universidad de Murcia