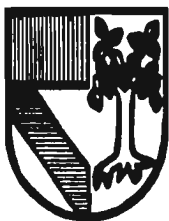


308909⁵¹_{24.}



UNIVERSIDAD PANAMERICANA
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA U.N.A.M.

FACULTAD DE DERECHO

**EL CONTRATO DE REMOLQUE COMO
FIGURA DEL DERECHO MARITIMO**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

RAFAEL ERNESTO SANDOVAL ISLAS

DIRECTOR DE TESIS:
LIC. FRANCISCO XAVIER MANZANERO ESCUTIA

México, D. F.

1997

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

**EL MAR NO TIENE REY,
SOLO DIOS.**



A DIOS Y A LA VIRGEN

PORQUE GRACIAS A ELLOS HE PODIDO LLEGAR A
ESTE MOMENTO.

A MI PAPA

POR TODOS TUS CUIDADOS Y ESFUERZOS, POR
DARME UN EJEMPLO A SEGUIR, PERO SOBRE
TODO, GRACIAS POR TU GRAN AMOR DE PADRE.

A MI MAMA

PORQUE UNO DE LOS MAS GRANDES INTERESES POR
DARTE ESTA SATISFACCION, ES POR NO PODER
EXPRESARTE CON PALABRAS CUANTO TE QUIERO Y
TODO LO QUE SIGNIFICAS PARA MI.
GRACIAS

A MI HERMANO

PORQUE EN VERDAD ADMIRO TODOS
TUS LOGROS, PERO MAS AUN, EL APOYO
QUE SIEMPRE ME HAS BRINDADO.

A MI ABUELO
(Q.E.P.D.)

PORQUE AL FIN TENGO MI PROMESA CUMPLIDA, Y ESTOY
SEGURO QUE EN ESTE MOMENTO VAS A ESTAR JUNTO A MI.
TE QUIERO Y NUNCA TE OLVIDARE.

A MANOLO

POR DEMOSTRARME LO INTERESANTE QUE ES EL
DERECHO MARITIMO E IMPULSARME A SEGUIR
ESTUDIANDOLO.

AL LIC. MANZANERO

POR TODA SU AYUDA E INTERES DEMOSTRADO TANTO COMO
PROFESOR EN LA CARRERA, COMO DIRECTOR EN LA
ELABORACION DE ESTA TESIS

A LA DRA. HERNANY VEYTIA

POR TODO SU APOYO PARA CONTINUAR EN
LA U.P.

A LA MEMORIA DE DON JULIO SERRANO PIEDECASAS

PIONERO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y
MODELO A SEGUIR DE AQUELLOS QUE SENTIMOS PASION POR
EL MAR.

Y DEDICO MUY ESPECIALMENTE ESTA TESIS

A ADRIANA

CIELO. GRACIAS POR TU APOYO Y GRAN AYUDA, CREEME QUE EN CADA PAGINA TE SIENTO A TI, PERO SOBRE TODO, GRACIAS POR PENSAR TU FUTURO JUNTO A MI.
TE AMO.

AL LIC. JUAN CARLOS MERODIO

PORQUE SIN TU GRAN AYUDA, EL ESFUERZO DE CADA PERSONA INVOLUCRADA PARA DAR FIN A ESTA TESIS, NO HUBIERA SIDO POSIBLE PLASMARLO EN LO QUE HOY. CON SATISFACCION LES ENTREGO.

GRACIAS POR TODO.

INDICE

-	PREFACIO	1
-	INTRODUCCION	15
-	CAPITULO I.-	Puerto. Concepto y Consideraciones acerca del mismo	19
-	CAPITULO II.-	Personas que intervienen en una relación marítimo - mercantil	29
-	CAPITULO III.-	El Contrato de Remolque	45
-	CAPITULO IV.-	Obligaciones en el Contrato de Remolque	68
-	CAPITULO V.-	La Responsabilidad Civil y demás implicaciones jurídicas que nacen del Contrato de Remolque	74
-	CAPITULO VI.-	Principales accidentes marítimos y el Contrato de Salvamento	87
-	CONCLUSIONES	119
-	BIBLIOGRAFIA		

PREFACIO

Desde los inicios de lo que podría considerarse mi vida como estudiante, ha llamado mi atención un tema que para la mayoría de los mexicanos es un supuesto conocimiento de lo más normal y sin trascendencia: la geografía de nuestro México.

Si se analiza cualquier fuente de información, llámese enciclopedia, almanaque, diccionario etcétera, se encontrará que uno de los datos que resaltan con mas énfasis en lo que refiere a los Estados Unidos Mexicanos (México), es el geográfico. Se señala su extensión como territorio, sus principales ciudades y capitales, cordilleras y fronteras; pero algo aún mas importante: sus litorales.

En efecto, el territorio mexicano continental, que mide 1'972,546 kilómetros cuadrados, tiene 2760 kilómetros de costas en el Golfo de México y 6608 kilómetros en el Pacífico. Sus islas en el Golfo de México y el Caribe miden 945 kilómetros cuadrados y las del Pacífico 5551 kilómetros cuadrados.

Mas, pese a contar con casi 10,000 kilómetros de litorales y con una posición estratégica con salida a los océanos Pacífico y Atlántico (Golfo de México), el sistema portuario mexicano está descuidado y deteriorado y, a la fecha, carece de un puerto marítimo de altura equiparable a los de Rotterdam, Hong Kong, Singapur, Liverpool, Long Beach o Houston.

Actualmente se ha iniciado lo que podemos llamar la cuenta regresiva para modernizar los puertos, con la modalidad de privatizar la operación de los servicios portuarios a través de concesiones, actos que se iniciaron desde el 31 de mayo de 1991 al requisar el gobierno federal las instalaciones del puerto de Veracruz para dar fin a una cadena de corruptelas y atrofias que hacen del principal puerto de México un ente enfermo y desprestigiado.

Ahora bien, si el propósito de nuestra actual administración y de las que vendrán es colocar a México en posibilidades de competir marítimamente con otros países que, al igual que el nuestro, se encuentran geográficamente situados en ventaja hacia los océanos, será necesario desarrollar, de la misma manera que las instalaciones portuarias, un sistema jurídico apto en su totalidad, para regular todas y cada una de las actividades tanto administrativas, mercantiles y judiciales, así como las de navegación, atraque y desatraque en cada uno de nuestros puertos y aguas territoriales.

Desde los inicios del hombre como un ser racional, una de sus principales actividades ha sido y será el navegar, y como resultado de esto se ha visto de igual manera en la necesidad primordial de regular toda actividad marítima; ya que como lo marca la misma historia, el primer pueblo de la antigüedad en redactar leyes marítimas escritas fue el pueblo rodio.

Rodas era conocida tanto por el famoso coloso que cerraba la entrada de su rada, como por el prestigio de sus leyes marítimas. Si el

coloso fue considerado una de las maravillas del mundo antiguo, el prestigio de las leyes marítimas de Rodas se impuso en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, recogidas por el Derecho Romano, se transmitieron a los pueblos modernos y perduran aún.

Las leyes rodias regulaban diversas instituciones: ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, etc.; pero quizás lo más notable del contenido de este cuerpo de leyes sea la primera reglamentación de una especie de sociedad que es el más legítimo antecedente del contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial, y los principios sobre las averías gruesas, recogidos en el Digesto Romano y presente aún en las leyes modernas.

Herederos de Grecia, los romanos utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación, a los juristas y a las leyes rodias. El mismo Cicerón reconoce: "Rhodiarum usque ad nostram memoriam disciplina navalis et gloria remansit, pro lege manilia" (Los rodios merecen nuestra gloria y permanecen en nuestra memoria por su disciplina naval debido a la Ley Manilia).

Es importante señalar que en el Digesto, se contiene la Ley Rodia de la echazón. El principio fundamental de la avería aparece de la siguiente forma: "Lege Rhodia cavetur, et, si levandae navis gratia

iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est" (La Ley Rodia permite aligerar la nave gracias al acto de arrojar las mercancías, y todos deben contribuir a resarcir por todo lo que les es dado).

Por consiguiente, el hombre ha buscado regular la conducta de cada individuo y sociedad, fortaleciendo sus costumbres y principios buscando así la convivencia humana y el bien común, dando resultado a la eterna relación que existirá siempre entre el hombre y el Derecho.

Si se toma en cuenta que es por demás sabido que no puede concebirse al hombre sin derecho, ni al derecho sin el hombre, a continuación daré una de las muchas definiciones que hay acerca de lo que es el Derecho.

"Todavía buscan los juristas -decía sarcásticamente Kant- una definición de su concepto de Derecho". Y, en efecto, pocas cuestiones referentes a la sociedad humana han sido preguntadas con tanta persistencia y contestadas de formas tan diversas, extrañas e incluso, paradójicas, como la cuestión: "¿Qué es el Derecho?".

"El Derecho es, en términos generales, un conjunto coordinado de construcciones ideales, emanadas de un poder público efectivo y destinado a actuar o realizarse en la vida humana de relación social".¹ Aquí, se enfrenta a uno de los muchos conceptos que se han dado para tratar de definir de una forma simple lo que es Derecho; pero,

¹ CERVANTES AHUMADA, Raúl. *Derecho Manillmo*, ed. Heirero, México, 1989, pag. 5

¿Es que aquí se encuadran todas las figuras e instituciones jurídicas que existen? La respuesta es no; ya que para el estudio del mismo el Derecho, antes que nada, se ha dividido en Derecho Público y Derecho Privado, pero ¿Que diferencia a uno del otro?

Ambos vocablos provienen del latín "privatum jus y publicum jus", respectivamente, que significan, aquél derecho concerniente a los particulares y el derecho que atañe a las cuestiones públicas.

A simple vista, dicha diferencia no representa mayor confusión, pero al subdividirse el Derecho en ramas autónomas como lo son, por ejemplo, el Derecho Constitucional, Mercantil, Civil, Administrativo, Fiscal, etcétera, ¿En qué momento debemos entender que estamos frente a un derecho que atañe a cuestiones públicas o, en su caso, el derecho concerniente a los particulares?

En un "strictu sensu", la diferencia entre Derecho Público y Privado es mayor que la proporcionada anteriormente.

"Por Derecho Privado se entiende el conjunto de normas que regulan las relaciones jurídicas entre personas que se encuentran legalmente consideradas en una situación de igualdad, en virtud de que ninguna de ellas actúa, en dichas relaciones, investida de autoridad estatal.

Por su parte, el Derecho Público se compone del conjunto de normas que regulan el ejercicio de la autoridad estatal, determinando y creando al órgano competente para ejercitarla, así

como el mayor contenido posible de sus actos de autoridad estatal y el procedimiento mediante el cual dichos actos deberán realizarse."²

Es así, que para lograr ese desarrollo al que me refiero en el inicio de mi trabajo, se debe buscar de la misma forma, la modernización de la rama encargada de regular toda actividad que se desarrolle en el mar y cualquier vía de navegación, así como los usos y empleos que en éste puedan realizarse: el Derecho Marítimo.

La existencia de una rama del Derecho como lo es el Derecho Marítimo, no quiere decir que sea esencialmente diferente a las demás ramas; por el contrario, los fenómenos y figuras jurídicas son, en esencia, los mismos; esto es, una compraventa será una compraventa, un testamento será un testamento, un contrato (el que se desee) será un contrato, etcétera. Pero entonces, ¿Qué lo caracteriza? La respuesta es simple: todo acto regulado por esta rama resalta porque es directriz de relaciones entre sujetos o con objetos que tienen que ver directa o indirectamente con actividades marítimas.

Existe aún en nuestros días, la discusión en torno a la denominación que esta disciplina jurídica debe recibir. Aquellos que se han ocupado del tema, no logran ponerse de acuerdo en el calificativo que debe de utilizarse para distinguir a esta materia; pero, como bien se ha señalado, no es, sin embargo, tarea fácil condensar en una etiqueta materias tan complejas y a veces de distinta procedencia.³

² GARCIA MAYNEZ, Eduardo. *Introducción al estudio del Derecho*, ed. Porrúa, México, 1987

³ AZCARRAGA, Jose Luis. *Derecho Internacional Marítimo*, ed. Ariel, Barcelona, 1970.

En ocasiones se ha utilizado el término de Derecho de la Navegación, pero se considera que este concepto ya ha sido superado; ya que como lo señala Farina, dicha definición aparece un poco vaga, ya que el Derecho Marítimo abarca también ordenes jurídicas que no son propiamente de la navegación.⁴

Solis Guillén, autor mexicano, señala que el término adecuado para referirse a esta disciplina es el de Derecho Océánico, en el cual encuadra o trata de encuadrar la marina mercante, las riquezas marítimas uninacionales, las riquezas marítimas multinacionales y, por último, todo cuanto se relaciona a la marina de guerra en lo jurídico naval militar.⁵

La confusión es mayor cuando autores como Azcárraga, al referirse al Derecho Internacional Público del Mar, utilizan el concepto de Derecho Internacional Marítimo.⁶

Desde un punto personal de vista, se considera que el término adecuado para distinguir a esta rama del Derecho es el de Derecho Marítimo, entendiendo por tal el conjunto de normas jurídicas que regulan las actividades de los particulares relacionadas con el aprovechamiento, uso y explotación de los mares y espacios navegables.

⁴ FARINA, Francisco. *Derecho y Legislación Marítima*, ed. Bosch, Barcelona, 1960.

⁵ SOLIS GUILLEN, Eduardo. *Derecho Océánico*, ed. Porrúa, México, 1987.

⁶ *Op.Cit.* (1), pag. 5

Con la anterior definición, es necesario recalcar la diferencia entre el Derecho Marítimo y el llamado Derecho del Mar; ya que este segundo es un apartado del Derecho Internacional Público que ha sido definido como la rama que regula la conducta de los Estados en el ámbito marino, abarcando dentro de sus regulaciones lo referente a los mares territoriales, zona económica exclusiva, ríos, lagos, lagunas y canales navegables que forman parte del territorio de cada nación, siendo además figura importante del Derecho Constitucional Mexicano al plasmarse en nuestra Carta Magna el artículo 27, señalando que "la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originalmente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada". Continuando en el mismo ordenamiento legal, se señala que "son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fijen el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a las corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas, en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; las de los lagos, lagunas o esteros cuyos

vasos, zona o riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la Ley".

Aunado a lo anterior, es importante de igual forma señalar que dentro del mismo artículo 27 Constitucional se señala que, en los casos a que se refieren los párrafos anteriores, el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por las sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrán realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes.

En cuanto a la soberanía nacional sobre los mares, es preciso señalar que la Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas,⁷ medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados.

⁷ Una milla náutica equivale a 1,852 metros.

Otra interrogante que es necesario tratar es la referente a qué situación guarda el Derecho Marítimo entre el Derecho Público y el Derecho Privado. Definitivamente resulta hoy en día absurdo pretender ubicar al Derecho Marítimo bajo alguno de los apartados de la tradicional clasificación que se ha hecho del Derecho Público y Privado.

Basta revisar en forma general la Legislación Marítima vigente y las instituciones propias de esta disciplina jurídica para concluir que, en la misma, se contienen normas que pueden considerarse de carácter público y otras que quedarían ubicadas bajo la clasificación de privadas.

Ciertamente, el Derecho Marítimo ha sido tradicionalmente catalogado como de Derecho Privado, quizá porque el mismo fue creador de diversas figuras jurídicas e instituciones que hoy se atribuyen al Derecho Mercantil, disciplina típicamente privatista.⁸

Pero como afortunadamente expone Ramón Esquivel Avila, tratar de dividir tajantemente las disposiciones de carácter público de las privadas en esta rama del Derecho, representa serias dificultades, pues las materias se entrelazan de tal manera que su separación absoluta no resulta fácil.⁹

En efecto, el conjunto de relaciones e instituciones que regula actualmente el Derecho Marítimo, imposibilita su clasificación en público

⁸ GARRIGUES, Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil*, ed. Porrúa, México, 1990.

⁹ *Diccionario Jurídico Mexicano, Voz "Derecho Marítimo"*, ed. Porrúa. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. México, 1990.

o privado y, por el contrario, nos permite negar su pertenencia exclusiva a alguna de estas dos clasificaciones.

Como bien lo señala el Maestro Cervantes Ahumada, no se podría afirmar que el Derecho Marítimo es Derecho Público o Derecho Privado, porque los problemas marítimos requieren para su solución de elementos de todas las ramas del Derecho¹⁰, dentro de las que destacan principalmente las siguientes: Derecho Mercantil, Derecho Administrativo y Derecho Internacional Privado.

Otro punto que será necesario resaltar, es la autonomía del Derecho Marítimo; y diversas consideraciones nos permiten afirmar dicha autonomía, basándola en tres fundamentos. En primer lugar, acudiendo a las razones históricas; ya que como señala Danjon, el Derecho Marítimo es tan antiguo como el Derecho mismo. Si durante mucho tiempo se distinguió del Derecho Terrestre, esto obedece a que los antiguos no daban la misma importancia que se da en la época moderna a la división y clasificación de las normas.¹¹

Siguiendo esta misma idea, Cervantes Ahumada señala como una de las características notables de la rama jurídico marítima, ser una de las más antiguas, agregando además que **es la más antigua de las ramas especializadas del Derecho.**¹²

¹⁰ Op.Cit. (1)

¹¹ DANJON, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo. ed. Reus, Madrid, 1961.

¹² Op.Cit. (1)

En segundo lugar, se puede afirmar la autonomía del Derecho Marítimo en razón del muy particular contenido de sus normas; a que en ninguna otra especialidad jurídica se encuentran reguladas instituciones tales como la echazón, el abordaje, las averías, el naufragio, el remolque, el fletamento, préstamo a la gruesa, el conocimiento de embarque y tantas otras que constituyen materias típicas y exclusivas del Derecho Marítimo.

La anterior constituye razón que, por sí sola, basta para justificar la autonomía de esta interesante especialidad dentro del universo de lo jurídico.

Finalmente, el tercer fundamento de su autonomía, lo constituye el lugar en que se ha jerarquizado al Derecho Marítimo en el orden jurídico mexicano. Como apunta Esquivel Avila, el Derecho Marítimo es una rama autónoma del Derecho, independientemente de razones de carácter técnico por razones de orden constitucional.

En los artículos 73, fracción XIII y 104, fracción II de la Constitución General, se encuentran las disposiciones fundamentales que rigen al Derecho Marítimo Mexicano, estableciendo el primero de ellos la facultad exclusiva del Congreso para dictar leyes de Derecho Marítimo y fijando el artículo 104, fracción II la exclusividad de la justicia federal para la solución de controversias y conflictos relacionados con el Derecho Marítimo.

En conclusión, por razones históricas, en atención al contenido de sus normas y por orden constitucional, se puede afirmar la autonomía del Derecho Marítimo.

Ahora bien, de entre las muchas figuras jurídicas que regula el Derecho Marítimo, hay una en especial que ha despertado en mí un gran interés, al grado de ubicarla como objeto principal de este estudio: **El Contrato de Remolque Marítimo.**

En efecto, esos pequeños "obreros" que se encuentran en gran número por cada puerto son los que desempeñan las tareas más importantes en la vida de éste; ya sea por sus dimensiones, sus funciones, su movilidad o alguna otra de sus muchas características los remolcadores han cobrado tal fuerza, que "han llegado a convertirse en una verdadera industria que constituye un soporte indispensable para la realización de las actividades marítimas".¹³

La actual Ley de Navegación¹⁴ que entrara en vigor el día 5 de enero de 1994, y que vino a abrogar la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, la Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República, y la Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional¹⁵, así como derogando la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250; los artículos 1º, fracciones I a IV, 169 a 305, 543 a 545 y

¹³ Manzanero Escutla, Francisco Xavier. Algunas reflexiones en torno a las operaciones de remolque. Publicación de la Revista de Investigaciones Jurídicas de la Escuela Libre de Derecho, México, 1989.

¹⁴ Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994, México.

¹⁵ Ley de Navegación, artículo segundo transitorio.

547 a 554 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; los artículos 129, en lo que se opongan a la presente Ley, 21, fracciones XIII y XVI a XVIII, 641 a 944, 1043, fracciones III, V, VII, y 1044 del Código de Comercio; así como todas las disposiciones que se opongan a lo previsto en esta ley¹⁶, tipifica el Contrato de Remolque, y lo hace en sus diferentes clases o modalidades según sea la necesidad de la parte contratante.

De la misma forma, trata sus principales obligaciones de las partes que intervienen en él y, el régimen jurídico de dichas operaciones.

Así, se podrá observar conforme se vaya avanzando en este estudio, que el contrato de remolque se regula con el mismo cuidado e interés que un contrato civil o mercantil, y a su vez, dicha figura proporciona la misma seguridad jurídica que uno de los muchos contratos que se celebran en nuestra constante vida diaria.

Este trabajo es el resultado del Interés profesional que ha ido creciendo día a día en mi historial universitario y, a la vez, espero sea de alguna ayuda para aquellos que como un servidor, desean reivindicar la historia de nuestro país y no continuar dándole la espalda a nuestras actividades marítimas, las cuales constituyen una fuente de riqueza desaprovechada.

¹⁶ Ley de Navegación, artículo tercero transitorio.

INTRODUCCION

Dentro del extenso y a la vez interesante campo del Derecho Marítimo, nos encontramos con un tema o materia concerniente a los remolcadores; que son, como su nombre lo indica, las embarcaciones que llevan a cabo las distintas actividades de conexión entre los barcos y el puerto, realizan labores de apoyo a la construcción en ríos, canales, aguas navegables y alta mar, suministro alimenticio y de tripulación a plataformas petroleras, asistencia y salvamento a buques en estado de emergencia, ya sea en alta mar o en puerto, extinción de incendios tanto en buques como en instalaciones portuarias o plataformas en alta mar, y un sin número de actividades que, según el usuario o solicitante del servicio requiera conforme a sus necesidades.

Para la mayoría de las personas, los remolcadores son los feos botes de trabajo de los puertos o bahías; pero lo que seguramente ignoran, es que estos "feos botes" constituyen casi una quinta parte del tráfico marítimo de tan solo un puerto con gran actividad (vgr: Hong Kong, Japón, Long Beach, Taiwan y Rotterdam).

Dentro de sus treinta metros de eslora (en promedio) hay más potencia por tonelada que la que hay en casi cualquier barco: más de la mitad del espacio de su casco lo ocupan las máquinas. Su línea o curva tan pronunciada entre proa y popa es estrictamente funcional. Su proa esta acojinada para que pueda empujar a los enormes barcos; la

cubierta de popa es grande y lisa porque en ella van los cables remolcadores y su casco es pesado y profundo.

Además de acomodar a los grandes barcos en las bahías, los remolcadores tiran o empujan de largos trenes de barcazas cargadas con toda clase de artículos; desde carros de ferrocarril hasta basura. Los remolcadores de alta mar ayudan a construir plataformas petroleras, a rescatar barcos y a remolcar buques por desmantelar.

Tal vez la importancia de los remolcadores no se aprecie en forma inmediata, y para ello se proporcionan algunos datos referentes a las características técnicas y capacidad de carga de un remolcador; dicha información ha sido preparada por la "División de Planeación e Investigación del Departamento de Transporte de Iowa, Estados Unidos de América en el año de 1986"¹⁷:

Capacidad de carga.

Una barcaza normal con capacidad de carga para mil quinientas toneladas, tiene un soporte equivalente a la de quince furgones de ferrocarril grandes (de cien toneladas cada uno), la cual a su vez equivale a la de sesenta camiones grandes (de veinticinco toneladas cada uno).

¹⁷ Op.Cit. (13)

Potencia.

Un remolcador puede llegar a tener potencia suficiente para movilizar de una sola vez quince barcazas con capacidad de carga para mil quinientas toneladas cada una (veintidós mil quinientas toneladas). Si quisiéramos mover de una sola vez menos de la mitad de esta carga (diez mil toneladas) con máquinas de ferrocarril que fueran necesarias para poner en movimiento cien furgones de cien toneladas cada uno, necesitaríamos cinco locomotoras; y si quisiéramos mover esas mismas diez mil toneladas de una sola vez con camiones de carga, se requeriría de la potencia de cuatrocientos camiones de veinticinco toneladas cada uno.

Con los anteriores datos, es posible ya que una persona, sin necesidad de ser experta en la materia, pueda darse una idea clara de lo que los remolcadores significan para la navegación.

Es por esto, que dentro del Derecho Marítimo los remolcadores han ido ganando terreno y a su vez han extendido su influencia sobre las actividades de navegación más variadas, tales como el tráfico interior en puertos y bahías, canales navegables e inclusive en alta mar con funciones tan complicadas como son maniobra, transporte, asistencia y salvamento.

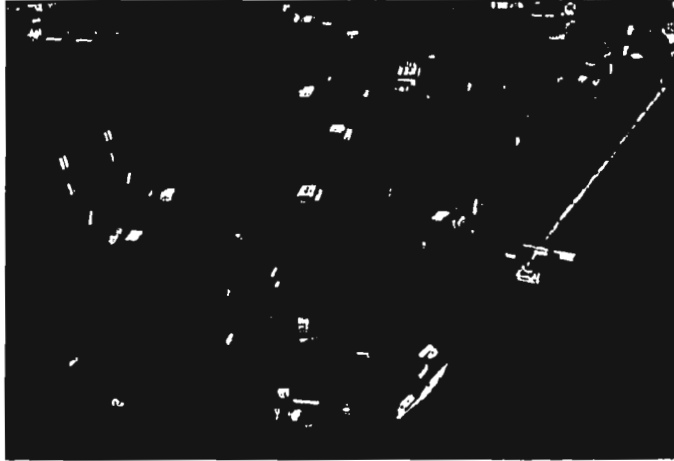
Se aprecia su importancia en el comercio internacional, ya que en algunos países considerados como auténticas potencias

marítimas, existen compañías navieras dedicadas exclusivamente a la prestación de servicios de remolque, siendo así una actividad económica importante para los inversionistas; aunque está expuesta, como lo ha estado toda actividad marítima desde sus inicios, a los riesgos y peligros que conlleva dicha relación entre el hombre y el mar.

Dejando un poco estas ideas (que no dejan de ser importantes), se procede al estudio de las operaciones de remolque, pero no como se ha hecho hasta ahora, sino desde un punto de vista totalmente jurídico.

Así como los remolcadores son catalogados por sus características técnicas, los juristas también los clasifican primeramente desde un concepto legal, sus servicios, la naturaleza jurídica del contrato de remolque, los derechos y obligaciones de las partes que intervienen en dicho contrato, etcétera; deblendo estar cada servicio regulado por la legislación mexicana, legislación que, como se hace actualmente, deberá ser revisada y actualizada para poder estar en igualdad de condiciones frente a los demás países.

**CAPITULO I.- Puerto. Concepto y consideraciones
acerca del mismo.**



Vista aérea del puerto de Spezia, Italia.

1.1.-Concepto de Puerto.

Puerto es todo lugar, natural o artificial apto para deparar abrigo suficiente de la mar y del viento, con fines determinados. Cuando la finalidad buscada es llevar a cabo operaciones comerciales, el puerto recibe el calificativo de comercial; y por lo general hay que preparar en él instalaciones en mayor o menor número y de importancia variable de uno a otro caso para hacer posibles tales operaciones.

El derecho positivo mexicano, en su Ley de Puertos¹⁸ que entrara en vigor el día 20 de julio de 1993, y que viera a abrogar la Ley que crea a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos¹⁹, y a derogar los artículos 9º, fracciones I, Incisos f), g) y h), y IV; 11; 14-H; 14-I; 14-J; 17, fracciones I a IV y VI; 18, fracciones III, IV y VIII; 27; 33; 35; 43 a 52; 272; 273 y 274 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y, todas las disposiciones que se opongan a lo previsto en esta Ley²⁰; en lo referente al artículo 2º, fracción II, define legalmente al puerto como: "El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza".

¹⁸ Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de julio de 1993.

¹⁹ Ley de Puertos, artículo segundo transitorio.

²⁰ Ley de Puertos, artículo tercero transitorio.

A estos conceptos, inicialmente asentados, habrá que hacer una serie de complementos explicativos que permitan pasar del plano o esquema casi teórico sobre las que las antedichas definiciones se proyectan, al práctico o real que se observa de hecho.

En primer lugar, califica y matiza a todos los puertos la índole específica de las operaciones comerciales susceptibles de ser efectuadas en ellos. Los puertos constituyen lugares materiales en los cuales se inicia o termina una fase característica de transporte de bienes o personas o bien, lugar intermedio en dicha fase de transporte, con solución de continuidad en el mismo.

El principio, el fin o la etapa intermedia citadas obligan a la existencia de instalaciones adecuadas, tanto en orden a la manipulación de los bienes objeto del transporte, como a las maniobras que el buque haya de ejecutar. En términos generales, las operaciones de referencia en cuanto a los bienes transportados son las de carga, descarga, transbordo y almacenaje. Este puede ser breve o de largo tiempo y efectuado lo mismo en tierra que a flote, en buques que no sean precisamente el porteador.

En cuanto a los buques, han de disponer los puertos de espacio suficiente para sus evoluciones de entrada y salida; para acercarse a tierra lo suficiente como para efectuar las operaciones ya citadas y, en su caso, abarlotarse a otros buques si hay que llevar a cabo operaciones de transbordo.

Por espacio, en sentido lato, no es solo la dimensión superficial de las aguas interiores del puerto, sino que también hay que aludir a la dimensión vertical o sonda; es decir, a la profundidad correspondiente a cada uno de los puntos de tal superficie.

Todo puerto requiere, según queda dicho, la construcción e instalaciones en mayor o menor número para la utilización de aquél como tal. Por consiguiente, la intervención del hombre es esencial en lo que a actividad portuaria se refiere; desde el acto administrativo que da cimentación a su inicio, hasta el pleno funcionamiento de las operaciones.

1.2.- Los puertos y el derecho positivo mexicano.

Para una persona cuya actividad no está relacionada con el mundo marítimo, los puertos son aquellos lugares sucios y malolientes ubicados en la cabecera de alguna salida hacia el mar abierto, donde llegan los barcos a realizar alguna maniobra de carga o descarga para volver a partir, mas es menester hacer notar que los puertos son mucho más que eso; tanto, que el Poder Legislativo de la Federación se ha visto en la necesidad de clasificar a los puertos conforme a las actividades que se llevan a cabo en ellos. Es por esto que el legislador incluye los artículos nueve y diez en la Ley de Puertos para señalar lo siguiente:

" ARTICULO 9.- Los puertos y terminales se clasifican:

I.- *Por su navegación en:*

a) *De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y*

b) *De cabotaje, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.*

II.- *Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente en:*

a) *Comerciales, cuando se dediquen preponderantemente al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo,*

b) *Industriales, cuando se dediquen preponderantemente al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona de puerto o terminal,*

c) *Pesqueros, cuando se dediquen preponderantemente al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y*

d) *Turísticos, cuando se dediquen preponderantemente a la actividad de cruceros turísticos y marinas. "*

" **ARTICULO 10.-** *Las terminales, marinas e instalaciones portuarias se clasifican por su uso en:*

I.- Públicas, cuando exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

II.- Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines y a los de terceros mediante contrato."

Es importante señalar, que el derecho positivo mexicano se cimenta en el principio jurídico de la igualdad; y como era de esperarse, el régimen legal marítimo no podía quedar fuera de este campo de igualdad, ya que en la nueva Ley de Navegación se establece que los puertos marítimos mexicanos estarán abiertos a la navegación de buques de todas las nacionalidades en tiempos de paz, según lo previenen los artículos 30 de dicha Ley y 12 de la Ley de Puertos.

El Estado al que pertenece el puerto, podrá limitar el arribo de buques por razones de reciprocidad o de interés público; pero ninguna de las medidas que se dicten, sea sobre tráfico marítimo, sobre impuestos o derechos o de cualquier otra índole, podrán ser discriminatorias para los buques de alguna bandera.

Ahora bien, los puertos al ser habilitados por el Ejecutivo Federal, poseen otra característica no menos importante que las demás, siendo ésta fundamentada en la Ley de Puertos de la siguiente forma:

"ARTICULO 14.- En los puertos, terminales y marinas, tendrá carácter de bienes de dominio público de la Federación:

I.- Los terrenos y aguas que formen parte de los recintos portuarios,

II.- Las obras e instalaciones adquiridas o construidas por el gobierno federal cuando se encuentren dentro de los recintos portuarios."

En cuanto a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal²¹, que entrara en vigor el día 1º de enero de 1977, y que abrogara la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado del 23 de diciembre de 1958; y derogara las demás disposiciones legales que se opongan a lo establecido en la presente Ley²², se encuentra que los esfuerzos por respaldar conforme a derecho los actos del Poder Ejecutivo no son para menos, siendo necesaria la creación de la Ley General de Bienes Nacionales²³ que entrara en vigor el día 13 de enero de 1982, y que abrogara la Ley General de Bienes Nacionales del 23 de diciembre de 1968²⁴; y derogara todas las disposiciones expedidas con anterioridad, en lo que se opongan a la presente Ley²⁵, siendo reformada en diversas ocasiones, teniendo como principal fin, regular el patrimonio nacional.

²¹ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de diciembre de 1976.

²² Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, artículo primero transitorio.

²³ Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 8 de enero de 1982.

²⁴ Ley General de Bienes Nacionales, artículo segundo transitorio.

²⁵ Ley General de Bienes Nacionales, artículo tercero transitorio.

Dicha Ley , en su artículo primero, señala lo siguiente:

" **ARTICULO 1.-** El patrimonio nacional se compone de:

I.- Bienes de dominio público de la Federación, y

II.- Bienes de dominio privado de la Federación.

Continuando en este mismo aspecto, el artículo 2º lista los bienes considerados del dominio público, y resaltan de entre sus doce fracciones dos de ellas:

IV.- El lecho y el subsuelo del mar territorial y de las aguas marinas interiores;

V.- Los inmuebles destinados por la Federación a un servicio público, los propios que de hecho utilice para dicho fin y los equiparados a éstos, conforme a la ley".

En lo referente a la delegación de funciones por parte del Ejecutivo Federal hacia sus dependencias, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 32 Bis, fracción VIII señala lo siguiente:

"A la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

VIII.- Ejercer la posesión y propiedad de la nación en las playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar."

Es importante señalar que los bienes del dominio público tienen ciertas características que los hacen considerarse como tal; ya que según el artículo 16 de la Ley General de Bienes Nacionales "los bienes de dominio público son inalienables e imprescriptibles y no estarán sujetos, mientras no varíe su situación jurídica, a acción reivindicatoria o de posesión definitiva o provisional. Los particulares y las instituciones públicas sólo podrán adquirir sobre el uso, aprovechamiento y explotación de estos bienes, los derechos regulados en esta ley y en las demás que dicte el Congreso de la Unión".

Ahora bien, continuando con el mismo ordenamiento legal, en su artículo 2º, fracción II, se especifica que son bienes del dominio público los señalados, entre otros, los que menciona el artículo 27 Constitucional en su párrafo quinto, siendo estos las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional, las aguas marinas interiores, las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquellas, en toda su extensión o en parte de ellas,

sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; las de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzados por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino; o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de la minas; y los cauces lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley.

Un impresionante progreso se ha hecho durante las últimas dos décadas en el perfeccionamiento y expansión de los puertos existentes y en construir otros totalmente nuevos; pero aún así es urgentemente necesario que las mejoras de los puertos y de las rutas de acceso reciban la alta prioridad que realmente merecen y que se hagan todos los esfuerzos concebibles para crear en cada país en desarrollo, cuyas condiciones geográficas lo permitan como es el caso de México, un adecuado y moderno sistema de puertos. El esfuerzo estará dirigido no tanto al tamaño del puerto o al número de muelles, sino más bien a la alta eficiencia de cada muelle, eficiencia que se obtiene por un diseño correcto y funcional y por una apropiada administración de las operaciones portuarias.

CAPITULO II.- Personas que Intervienen en una
relación marítimo-mercantil.



Vista nocturna del puente de mando de un buque-tanque en maniobras de atraque supervisadas por el Capitán al mando.

2.1.- El Capitán.

Desde que el hombre se vio en la necesidad de establecer jerarquías para conservar el orden en la navegación, la figura del capitán ha representado toda una autoridad en el ramo; y nuestra actual Ley de Navegación²⁶ no podía dejar de lado tan importante figura, ya que los artículos 24 y 25 de dicho ordenamiento señalan lo siguiente:

ART. 24.- "Las embarcaciones deberán contar con un capitán según se establezca en los términos de los tratados internacionales, así como en los reglamentos respectivos.

El capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando, y en aguas extranjeras y en altamar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice.

El capitán de la embarcación será responsable de la misma, aún cuando no se encuentre a bordo."

²⁶ Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994.

ART. 25.- "El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

I.- Mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos;

II.- Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deberán llevar la firma del capitán;

III.- Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;

IV.- Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal; y

V.- Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas."

Es necesario fijar la atención en esta fracción V del artículo 25, ya que ésta señala que la autoridad del capitán es ilimitada y concentradora de todas las facultades propias de la autoridad en general, ya que va al frente de la comunidad marítima y, por naturaleza de su encargo, no puede haber sobre él autoridad alguna.

Los actos de autoridad del capitán tendrán el carácter de provisionales y deberán ser sometidos a las autoridades de tierra firme, al arribar el buque a puerto mexicano.

Ahora bien, una vez tratadas las funciones administrativas del capitán, es necesario ocuparse de esta figura pero como elemento personal en el comercio marítimo.

Como se señaló al inicio de este capítulo, históricamente el capitán era una polifacética figura; ya que era el propietario del navío, el dueño de la carga, el principal interesado en la aventura marítima. Poco a poco se fue convirtiendo en empresario del transporte marítimo al transportar mercancías ajenas. Al aumentar la capacidad de los barcos, aparece el armador o naviero, y el capitán se convierte en un dependiente comercial. Con el transcurso del tiempo, van apareciendo las ayudas técnicas como son las radiocomunicaciones, y así, el capitán pierde aún más su autonomía, ya que mantiene un contacto inmediato y constante con su principal, y con la complicación de las relaciones comerciales ve aparecer al agente marítimo y al consignatario que le arrebatan sus funciones mercantiles y así, su autoridad se reduce casi solo a los aspectos de la navegación. Para quien contrataba un fletamento o un pasaje por mar, el capitán era una figura sumamente importante; ya que el pasajero quería ser conducido "bajo la responsabilidad de un viejo lobo de mar"²⁷; y el cargador exigía que su mercancía navegara al cuidado de un marino experimentado; de aquí que en el antiguo derecho el cambio de capitán era motivo para que el cargador o el pasajero pidiéser la rescisión de sus respectivos contratos. Hoy en día, el capitán se ha vuelto un elemento técnico intercambiable, cuya capacidad se asegura administrativamente por intervención estatal.

²⁷ Op.Cit. (1).

Pero tampoco es justo el asegurar, como lo han hecho muchas personas, que el capitán se ha convertido en una simple ayuda para la buena navegación del barco; ya que conserva aún algunas funciones mercantiles: será considerado como representante del naviero, y éste quedará obligado, con persistencia de la acción ejercitoria, por los contratos que el capitán celebre en el desempeño de su función. También cabe mencionar que el capitán deberá tener en su poder un original de cada conocimiento de embarque que se expide al embarcador.

En la legislación comparada no suele encontrarse una reglamentación de las funciones comerciales del capitán; pero los usos y costumbres marítimo-mercantes son unánimes al reconocer que es esencial a su cargo la representación del naviero, y por tanto, su capacidad para contratar no sólo en cuanto a fletamentos, sino en todo lo relativo a la navegación como lo es: aprovisionamiento, reparaciones del buque, etc.

El capitán tiene durante el viaje una doble posición:

a) Como agente del armador tiene el deber de realizar todo lo necesario para dar efectividad al contrato (entendiendo el de fletamento) y tener cuidado razonable de las mercancías que le han sido confiadas. Si fuere necesaria la adopción de medidas extraordinarias tales como venta, tomar dinero en préstamo a la gruesa, acuerdos sobre salvamento, echazón, desviación o demora, etc., el capitán tiene

atribuciones para obligar al armador si no hubo posibilidad de comunicarse con él.

b) De la protección de la propiedad de las mercancías puede pasar el capitán a tener que actuar como agente del propietario del cargamento para la protección de sus intereses. Su deber primordial es transportar en condiciones de seguridad el cargamento en el mismo buque, pero en circunstancias de excepción tiene el capitán el derecho y la obligación de actuar en otra forma con el cargamento. Si es necesario y hay posibilidad de comunicarse con el propietario, su actuación obligará a éste en los casos de celebrar convenios de salvamento, venta, toma de dinero respondiendo de las mercancías, echazón, demora o desviación. El capitán es siempre agente del buque; en casos especiales de necesidad es agente involuntario del propietario de la carga y el fundamento de sus atribuciones es la perspectiva de beneficio directo o indirecto para el propietario del cargamento.²⁸

Se pueden resumir estos puntos al afirmar que el capitán desempeña dos papeles sumamente importantes además de los que le son inherentes a su calidad de autoridad suprema, de "señor de la nave" según la vieja expresión del Consulado del Mar; por una parte, actúa como representante del naviero, y lo obliga en la celebración de los contratos de transporte y de los demás contratos que celebre en ejercicio de sus funciones; y por otra parte, representará a los dueños de la carga en la celebración de los contratos que sean necesarios para la seguridad de la misma.

²⁸ SCRUTTON. *The contract of freightment expressed in Charter-Parties and Bills of Lading*. Citado por Cervantes Ahumada, *Op.Cit.* (1), pag. 817.

Claro está que el capitán es responsable de su gestión , pero en la actualidad el aspecto económico de su responsabilidad se traslada al naviero, el que, a su vez, podrá exigir al capitán su responsabilidad, cuando éste tenga medios económicos suficientes.

El capitán, es designado por el naviero, y el contrato que medie entre ellos estará regulado por las normas del derecho laboral. La ley exige al capitán que éste sea capaz de obligarse por sí mismo, pero además, deberá hacer constar su pericia y capacidad técnica en la forma exigida por los artículos 22 y principalmente el 23 de la Ley de Navegación²⁹ , que a letra dice:

ART. 23.- "El número de tripulantes de una embarcación y su capacitación deberá ser tal que garantice la seguridad de la navegación y de la embarcación. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica o práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con el reglamento respectivo, estableciéndose en éste los requisitos para desempeñar las distintas categorías, en los términos del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

Los propietarios o navleros están obligados a vigilar que el personal a su servicio cumpla con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por la infracción a este precepto,

²⁹ Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994.

con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación incluyendo al personal subalterno".

2.2.- El Naviero.

Antes de entrar a la figura del naviero, es necesario definirlo con palabras sencillas: el naviero es el comerciante marítimo. Tal calidad se adquiere, no por ser propietario de un buque, sino por explotarlo en el tráfico marítimo. El propietario del buque puede no ser comerciante naval, si por ejemplo, arrienda el buque a un naviero para que éste lo explote comercialmente.

La calidad de naviero, es decir, de comerciante marítimo, se adquiere por ser titular de una empresa naval. La ya multicitada Ley de Navegación, nos señala perfectamente en su artículo 16 las diferencias entre las distintas figuras que participan en una inversión marítima; diciendo que:

ART. 16.- "El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal.

El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.

El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.

El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal."

Es necesario hacer mención de igual manera al artículo 17 del ordenamiento antes citado, que a letra dice:

ART. 17.- "Para actuar como naviero o empresa naviera mexicana se requiere:

- I.- Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas;*
- II.- Tener domicilio social en territorio nacional; y*
- III.- Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional."*

La figura del naviero, como se ha visto, no requiere de mayores explicaciones mas que las que se han resaltado en el presente inciso.

2.3.- El agente marítimo.

El agente marítimo o consignatario del buque es un representante de la empresa armadora, que se encarga de atender la recepción y distribución de la carga y, eventualmente, del avituallamiento del buque y de concertar contratos de fletamento, por cuenta del naviero.

Durante mucho tiempo ha existido una discusión doctrinal en cuanto a la naturaleza jurídica del agente marítimo; y nuestros legisladores, previendo futuros problemas, le han dado al agente marítimo la categoría de mandatario mercantil o comisionista de los navieros. Esto se puede fundamentar con el artículo 19 de la Ley de Navegación³⁰ que a letra dice:

ART. 19.- "El agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter

³⁰ Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994.

de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación."

2.4.- Pilotos de puerto.

Los pilotos de puerto o prácticos son miembros de la Marina Mercante Nacional. Con fundamento en el artículo 48 de la Ley de Navegación afirmamos que:

El servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de los buques, de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias.

Ahora bien, dicho ordenamiento legal señala en su artículo 50, que para ser piloto de puerto se requiere ser mexicano por nacimiento y contar con el correspondiente título profesional de marino y certificado de competencia, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que lo acredite para el puerto respectivo, conforme a los requisitos que señale el reglamento.

El piloto de puerto, cuando se encuentre dirigiendo la maniobra a bordo, será responsable por los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones portuarias, salvo caso fortuito o

fuerza mayor. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si en su concepto no expone la seguridad de la embarcación; en caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien queda autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, dando cuenta ambos a la autoridad marítima correspondiente para los efectos que procedan, y deberá sustituirse por otro piloto de puerto si las condiciones de la maniobra lo permiten.

Ahora bien, para los efectos de este estudio, se ha querido resaltar el papel que desempeñan los pilotos de puerto durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo de un buque, ya que la comunicación entre capitán, piloto y remolcador deben ser de forma coordinada, ya que una instrucción mal glrada por parte del capitán o del piloto para el remolcador, o incluso que la instrucción sea mal entendida por el remolcador pueden ocasionar severos daños al propio buque o incluso a las instalaciones portuarias.

2.5.- La tripulación.

De la tripulación se puede mencionar que se encuentra integrada, además del capitán, por la oficialidad y la marinería; cada uno de ellos con funciones y tareas específicas que hacen de la navegación un medio de transporte eficiente y seguro.

El artículo 22 de la Ley de Navegación³¹ nos indica que los capitanes, pilotos navales, patronos, maquinistas navales, operarios mecánicos y, de una manera general, todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana deberá ser mexicano por nacimiento.

En las embarcaciones pesqueras no se considera tripulación al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros.

En los cruceros turísticos y transbordadores no se considera tripulación al personal que sólo realiza funciones de atención a los pasajeros.

2.6.- Dueños de la Carga.

Los propietarios de las mercancías transportadas por agua bajo un contrato de transporte marítimo, han sido, con el paso del tiempo, los grandes propulsores del desarrollo de la navegación mercante.

³¹ Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994.

Actualmente, la Ley de Navegación regula detalladamente la relación marítimo-mercantil que existe entre el naviero y el propietario de la carga transportada.

El artículo 98 del referido ordenamiento legal señala lo siguiente:

"Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación."

Posteriormente, el artículo 99 señala:

"Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos, se sujetarán a lo dispuesto en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Los fletes correspondientes a otros servicios de transporte por agua de mercancías mediante conocimiento de embarque, serán pactados libremente por las empresas navieras y los usuarios."

El conocimiento de embarque, de conformidad a lo establecido en el artículo 100 de la Ley de Navegación, deberá contener:

- I. Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;*
- II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;*
- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;*
- IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;*
- V. El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;*
- VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;*
- VII. La mención de los puertos de carga y destino;*

VIII. *La mención de la modalidad y tipo de transporte;*

IX. *El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y*

X. *El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.*

Es necesario señalar que de conformidad con el artículo 101 de la Ley de Navegación, estas disposiciones se aplicarán a los contratos de transporte por agua siempre que se dé alguno de los siguientes supuestos:

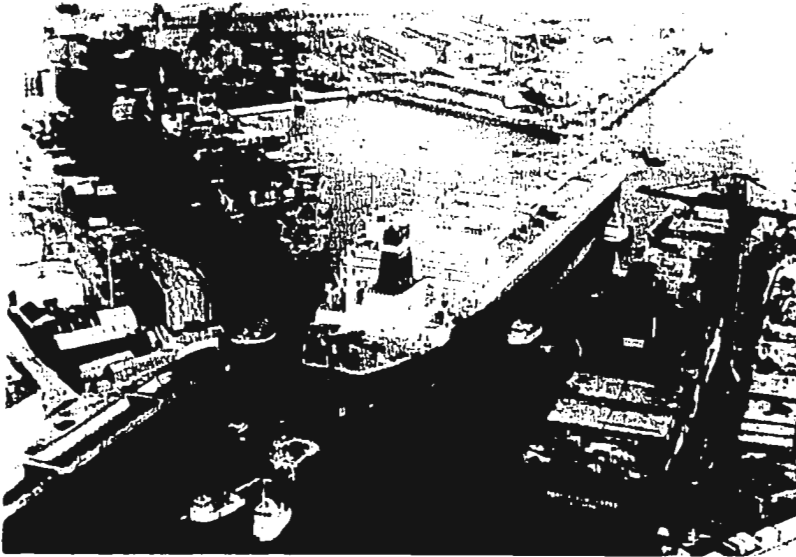
I. *Que el puerto de carga o descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano;*

II. *Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de esta ley; y*

III. *Que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.*

El modelo, contenido y formalismo de un conocimiento de embarque, será el mismo que se expida en cualquier país, ya que estos títulos representativos de las mercancías transportadas deberán ser elaborados de conformidad con las normas, usos y costumbres internacionales.

CAPITULO III.- El Contrato de Remolque.



Remolcadores asistiendo la salida en reversa de un buque-tanque en el puerto de Hamburgo.

3.1.- Elementos del Remolque.

Dentro del extenso campo de temas y materias que componen la rama del Derecho Marítimo, se encuentra el referente a los remolcadores, que son precisamente las embarcaciones que llevan a cabo principalmente las operaciones marítimas internas en la vida del puerto.

El estudio de este aspecto del Derecho Marítimo siempre ha sido de gran trascendencia por el importante papel que han desempeñado y que desempeñan actualmente los remolcadores en las distintas actividades relativas a la navegación, y ha sido tal 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 remolcadores, 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 aún con finalidades de manobra, transporte, asistencia y salvamento. Tan es cierto lo dicho, que 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 floreciente y en pleno

desenvolvimiento, aunque de manera natural e inevitable siempre expuesta a los graves peligros y riesgos que implica toda actividad de navegación.³²

En cuanto a facilitar al lector un concepto de remolque, debe aclararse que existen tantas definiciones de éste como autores de Derecho Marítimo que se hayan ocupado del 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 rama del Derecho Marítimo que nos ocupa.

En primer lugar, el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia, define el 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 "remolcare" y esta palabra a su vez procede de la palabra griega compuesta de "cuerda" y "tracción".³³

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

³² Op. Cit. (13).

³³ MAYO JAIMEZ, Feliciano. Asistencias Marítimas, ed. Naval, Madrid, España, 1980.

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".³⁴

Omar Olvera de Luna 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".³⁵

Para otros autores, remolque es: "un contrato por el cual el propietario de un remolcador conviene en agilizar el viaje de una embarcación remolcada que pertenece a otra persona y está regulado por reglas especiales de contratos marítimos".

Por otra parte, numerosos estudiosos de la materia coinciden en varias características que permiten definir el servicio de remolque como: "aquél en virtud del cual un buque presta a otro contra pago de un precio, tracción que supla la deficiencia de propulsión del buque remolcado".

Feliciano Mayo Jaimez, cita a un coautor llamado A. Menéndez, y lo hace con el objeto de resaltar la definición técnica y

³⁴ Op.Cit. (1).

³⁵ OLVERA DE LUNA, Omar. *Manual de Derecho Marítimo*, ed. Porrúa, México, 1989.

mercantil que hace este segundo de remolque, y dice: "que es la operación consistente en el desplazamiento de un buque, o mas ampliamente, de un cuerpo flotante mediante la tracción ejercida por otro buque".³⁶

Ahora bien, si se tratara de encontrar la definición un poco más completa acerca del servicio de remolque, sugeriría la del autor Rodolfo González Lebrero; ya que 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 zona determinada".³⁷

Las anteriores definiciones del remolque son, como se ha dicho anteriormente correctas, pero sólo en términos generales, pues proporcionan una idea clara de lo que en esencia es esta institución de Derecho Marítimo, aunque desde un punto de vista más estricto, ninguna de ellas es completa, 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:

³⁶ Op.Cit. (32).

³⁷ GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo. *Manual de Derecho de la Navegación*, ed. Depalma, Buenos Aires, Argentina. 1980.

* 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 de remolque (llamado así en la práctica).

* 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 aún teniéndola no la utiliza.

* Pago de una contraprestación o precio.

Con estos elementos complementarios a las definiciones pasadas, se podrá 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 aún teniéndola no la utiliza por diversas causas, a fin de conducirlo o desplazarlo de un lugar a otro".³⁸

En cuanto a la terminología utilizada por lo que hace a los

³⁸ MELO, Luis. *El Remolque*, ed. Depalma, Buenos Aires, Argentina. 1930.

dos extremos de la relación jurídica que implica un contrato de remolque, se encuentran dos sencillos vocablos en español: buque remolcador y buque remolcado. Sin embargo, existen ocasiones en que por la relación contractual que nace, no necesariamente existe un buque remolcado; y también por otro lado, habrá que resaltar las funciones que tienen terceros en el desarrollo del contrato de remolque, como lo es por ejemplo un piloto de puerto; pero estos temas serán estudio de otro capítulo.

3.2.- Generalidades.

Es el remolque 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 de utilizar su propia fuerza motriz, o porque la misma no es suficiente para la operación o velocidad que necesita llevar a cabo.

El objeto de este contrato no es otro que el de conducir hasta un determinado lugar, o hasta su destino último, a un buque imposibilitado por sí para moverse o que se ha perdido el control sobre éste para su autogobierno, y que se ha convertido por razones técnicas, en una simple materia de transporte.

Como se ha indicado, la industria del remolque ha extendido su dominio a las actividades más diversas: tráfico Interior de

puertos, bahías o ríos navegables como en alta mar, y con finalidades de maniobra, transporte o asistencia.

El servicio de remolque se encuentra legislado por nuestra actual Ley de Navegación³⁹, en el Capítulo IV, artículo 52, donde se señala que el servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará, en base a criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y las embarcaciones, según su arqueo bruto o características, que requerirán del uso obligatorio de este servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, así como en la forma que establezca el reglamento respectivo y las reglas de operación de cada puerto.

De la misma manera, la ya mencionada Ley de Puertos⁴⁰, en su Capítulo VI, artículo 44, se menciona que la utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria. Los servicios portuarios se clasifican en servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje; servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales; y por último los

³⁹ Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994.

⁴⁰ Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de julio de 1993.

puertos donde operen, escuchando previamente la opinión del comité de operación.

ARTICULO 59. Los remolcadores estarán dotados con bombas, monitores, mangueras y equipo contra incendio en los términos que fije la Secretaría, para la prestación del servicio contra incendio y contarán con chalecos salvavidas y anulares, en número igual al doble de sus tripulantes, en los términos de la norma respectiva.

ARTICULO 60. Cuando no estén en servicio, los remolcadores permanecerán atracados o fondeados en el lugar que señale el administrador y que hará del conocimiento de la capitania.

Los remolcadores en servicio, atracados o fondeados, tendrán siempre personal de guardia que estará obligado a comunicar a su capitán, en la forma más expedita posible, los llamados que reciban o las novedades de que se percaten.

ARTICULO 61. Las condiciones y remuneración del servicio de remolque se fijarán libremente entre los usuarios y prestadores del servicio, mediante un contrato de carácter mercantil que al efecto celebren las partes o en los términos de este Reglamento, con las excepciones que señala el artículo 60 de la Ley.

ARTICULO 62. Quienes presten el servicio de remolque están obligados a proporcionar servicios contra incendio y de salvamento. En caso de que no se pueda negociar previamente, la remuneración se fijará de acuerdo con lo que determinen las

convenciones internacionales de que México sea parte o en su defecto, por los usos y costumbres.

ARTICULO 63. Las manobras a que se refiere este capítulo no requerirán autorización alguna de la capitania.

ARTICULO 64. El remolque se prestará en el orden que corresponda a las embarcaciones que requieran el servicio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 84 y 85 de este Reglamento.

ARTICULO 84. Los movimientos de entrada y salida de los buques en los puertos, así como cualquier manobra dentro de éstos, quedarán sujetos a las prioridades que correspondan, pero no habrá distinciones al respecto por el pabellón de los buques o por el monto de los cargos que deban pagarse por los servicios.

ARTICULO 85. El administrador asignará áreas de fondeo y posiciones de atraque de los buques, según se indique en las reglas de operación, atendiendo a las prioridades en el estricto orden que sigue:

- i. Por la función o característica de la embarcación:
 - a. Los barcos hospitales en operaciones de salvamento de vidas;
 - b. Los barcos que conduzcan cargamentos para casos de emergencia, y

c. *Los barcos averiados, cuando requieran atraque inmediato y no supongan peligro para el puerto.*

II. *Por la índole del tráfico:*

a. *Los barcos con itinerario fijo, y*

b. *Los barcos que no estén sujetos a rutas o itinerarios fijos.*

III. *Por las características de la carga:*

a. *En las terminales especializadas, los que transporten ese tipo de cargas o den servicio de pasajeros;*

b. *Los barcos que transporten productos perecederos, y*

c. *Los barcos que transporten mercancías clasificadas como carga general.*

Dichas legislaciones han provocado los cambios necesarios para que el país vaya expandiéndose internacionalmente al mundo marítimo, ya que en ninguna ley se había regulado esa materia con tanto cuidado como en nuestros días; lo que se puede explicar por la razón de que las operaciones de remolque tomaron auge recién con el progreso de la navegación mecánica.

Cabe señalar que el remolque no sólo presta servicios

imprescindibles en las maniobras que debe realizar un buque de tonelaje apreciable en el espacio reducido de una dársena, dique o antepuerto para poder atracar o desatracar de un muelle, sino también es utilizado en la navegación de chalanas, chatas o lanchas que, sin medios de propulsión, transportan mercaderías entre puertos fluviales o interiores de un país. En este aspecto, el remolcador desempeña con respecto al ferrocarril, la función de la locomotora con relación al de los vagones.

3.3.- Finalidades del Remolque.

Como se especificó anteriormente, el contrato de remolque puede tener por objeto remolcar chatas, lanchas o chalanas sin medios de propulsión, vacías o cargadas o un dique flotante, muelle flotante o pontón. También puede proponerse el remolque de buque en estado de avería, es decir, que no disponga del uso de sus máquinas, aunque provisto de capitán y tripulación, pero sin que ello constituya una asistencia.

Su objeto puede ser también el de ayudar con su fuerza motriz a las maniobras de un buque que debe entrar o salir de un dique o dársena, atracar o desatracar de un muelle o atravesar un canal estrecho de aguas poco profundas.

La poca extensión referente a este apartado es lógicamente explicativa, ya que cualquier objeto que pueda ser desplazado por agua aplicando una fuerza motriz externa, podrá adecuarse a la

finalidad del remolque; pero recalcando de nueva cuenta los siguientes requisitos:

- * Objeto que pueda ser transportado por agua.*
- * Que a dicho objeto sea susceptible de aplicársele una fuerza motriz externa.*
- * Que con esta maniobra se esté proporcionando al remolcado cierta seguridad en un puerto, bahía, canal navegable, o inclusive en la misma alta mar.*

3.4.- Naturaleza jurídica del contrato de remolque.

La naturaleza jurídica del contrato de remolque, se ha convertido en un punto sumamente controvertido en la doctrina, ya que la mayoría de los autores basan sus opiniones en la finalidad que se propone el remolcador, y en consecuencia de las obligaciones que él asume en el contrato respectivo.

En la práctica la situación puede ser tan variada -según cuál haya sido la intención de las partes, la propiedad de las embarcaciones, la dependencia del personal que las tripule, la dirección de la maniobra, el carecer o no de medios de propulsión o de tripulación, etcétera-, que los principios que se expondrán en este estudio tendrán un carácter muy general.

Es desde luego un contrato, basando dicha afirmación en que lo usual y normal es que remolcado y remolcador pertenezcan

a diferente propietario; pero sus peculiaridades hacen difícil su distinción clara con otra clase de contratos propios del Derecho Marítimo; pero su estudio es importante dentro de la disciplina por el desarrollo alcanzado por la industria relativa; sus particularidades de explotación; por la diversidad e importancia de los distintos servicios a que atiende el remolque, muchos de los cuales son prestados en innumerables casos exclusivamente por el Estado; y porque, en general, su explotación ha llegado con el perfeccionamiento técnico y económico, a constituirse en una actividad lucrativa, consolidada y en pleno desenvolvimiento.

Y así, de un estudio a la Doctrina respectiva, se puede encontrar lo siguiente:

A) *Autores que han considerado el remolque como contrato de transporte.*

Acierto de esta tesis: eleva la significación que tiene el desplazamiento del buque mediante la tracción o la fuerza ejercida por el remolcador.

Error de esta tesis: pasa por alto que en el transporte de cosas, la obligación fundamental del porteador consiste en el traslado de una cosa de un lugar a otro, y la entrega de la misma; es decir, que el porteador no sólo desplaza sino que lleva cosas; y es claro que en la mayor parte de las modalidades del remolque, falta con toda claridad esa entrega de lo remolcado.

B) *Otros autores han identificado al remolque como una variedad del fletamento y sometida como tal a las reglas del mismo, toda vez que el remolcado, en efecto, alquila el buque remolcador y los servicios de su tripulación, para un transporte por mar, lo cual encaja en la noción del fletamento.*

Acerto de esta tesis: identifica el fletamento con el transporte marítimo, y así, con independencia de las salvedades que procedan por su especialidad técnica, y en atención al medio en que se realiza el remolque, encuentra ubicación dentro de los contratos mercantiles.

Error de esta tesis: no considerar que el remolcador no asume la forma simple de una empresa de navegación, sino que es una empresa de transporte en sentido estricto, con toda la trascendencia que esto tiene en orden a las obligaciones de las partes y especialmente al régimen de responsabilidad aplicable al remolque.

Y otro error, desconoce que el remolque tiene frecuente aplicación en ríos y canales navegables, mientras que el fletamento se utiliza solamente para los transportes por mar.

C) *También se ha especulado sobre la idea de identificar al remolque con el contrato de obra, o sea una especie de prestación de servicios mediante un precio determinado, conforme a la cual el contratista proporciona su industria en forma de tracción, quedando el remolque sometido a las reglas del arrendamiento de obras.*

Acierto de esta tesis: precisar la significación del remolque, bien como una especie del contrato de obra, o bien como un contrato "sui generis", pero asimilable a aquél.

Error de esta tesis: el ignorar la existencia o no existencia de una relación de detentación entre el remolcador y lo remolcado, como ingrediente que lógicamente tiene que operar en la determinación de la naturaleza de dicho contrato, y que incide decisivamente en el régimen de responsabilidad de las partes.

Y otro error es ignorar la naturaleza del objeto remolcado, el cual puede ser un buque susceptible de maniobrar por sí mismo o un objeto inerte y que no obstante, pudiera ser una embarcación o incluso un buque.

D) Otra hipótesis frecuente: el remolque como arrendamiento de servicios.

Acierto de esta tesis: que se adecúa con exactitud al remolque efectuado a la entrada y salida de los puertos cuando el capitán y el personal a bordo del remolcador pasan a depender de la empresa del remolcado, quedando bajo su dirección en calidad de auxiliares.

Error de esta tesis: que resulta inaceptable para todos

aqueellos casos de remolque ajenos al que se realiza a la entrada y salida de los puertos.

Visto lo anterior, podría llegarse al absurdo concluido por el Tribunal de Rouen en 1905, cuando expresó: "La expresión contrato de remolque no constituye la designación de una clase de contratos distintos, sino simplemente de una denominación práctica que puede ser aplicada a todos los contratos cuyo objeto sea el empleo de la fuerza de los remolcadores; en general, es un arrendamiento de obras; pero, en ciertos casos, es un contrato de transporte".⁴³ Y así, también podría ser un fletamento, y muchas cosas más.

Con lo ya expuesto, parece acertado distinguir cuatro clases de remolques:

- * Remolque en alta mar.
- * Remolque ocasional en el mar.
- * Remolque en los puertos.
- * Remolque efectuado por servicios públicos.

Como una pequeña conclusión a este apartado, es necesario señalar que en cada caso, la naturaleza jurídica de un contrato de remolque estará determinada por la voluntad de las partes, mas no así por la cuestión técnica.

⁴³ Op.Cit. (34).

3.5.- Remolque y Asistencia.

Estas dos instituciones suelen ser motivo de confusión en la práctica, por la circunstancia de que la asistencia se materializa siempre por medio de un remolque. Influye en el origen de esta confusión el interés de las partes, pues en un caso de asistencia, el asistido siempre tiende a subestimar al auxilio prestado rebajándolo a la categoría de remolque, operación cuya retribución está establecida en tarifas especiales de cada puerto o lugar, mientras que en casos de simples remolques, el remolcador es el que por el contrario sobrestima sus servicios, pretendiendo elevarlos a la condición de asistencia para obtener el salario pertinente, cuyo monto usualmente se fija con generosidad.⁴⁴ La discusión no es difícil cuando el buque auxiliador es un buque mercante cualquiera, pues no siendo su finalidad remolcar, en principio, siempre se estará en presencia de una asistencia. La duda aparece cuando aquél es un remolcador, pues en tal caso el servicio prestado puede ser un remolque, actividad a la que está destinada la embarcación.

Para desentrañar los elementos que diferencian una y otra Institución, deben considerarse separadamente los casos en que ellos pueden confundirse.

A) El caso del remolcador que presta el auxilio en el lugar donde desarrolla habitualmente sus actividades ofrece dificultades de

⁴⁴ Se debe tomar en cuenta también que el remolque siempre debe retribuirse; no así la asistencia, que depende del éxito obtenido.

caracterización. Puede ocurrir que un buque se encuentre con dificultades para moverse con sus propios medios dentro de un puerto o sus proximidades, sin que por ello corra ningún peligro. El remolcador que le presta los servicios necesarios para entrar a puerto, en la misma forma que podría hacerlo con cualquier otro buque que normalmente carezca de medios de propulsión, no realiza sino un remolque de los habituales que debe ser retribuido con el precio fijado en la tarifa para el caso.⁴⁵ Tal clase de auxilio tendría una naturaleza jurídica distinta, que sería la de una asistencia, si el buque auxiliado, a pesar de encontrarse en puerto o próximo a él, corriera algún peligro serio o de encontrarse cerca de rocas, arrecifes, etcétera.

B) Cuando un buque es auxiliado por otro en alta mar, después de un pedido de auxilio, en principio, como ya se ha dicho, siempre existirá una asistencia y no un remolque y salvo, naturalmente, que existiera una operación más seria como salvamento. La circunstancia de que un buque auxiliador sea un remolcador, como en el caso anterior, puede dar lugar también a dificultades de caracterización de auxilio. Pero se debe entender que el punto de contacto para establecer la debida distinción será siempre el peligro o la posibilidad de peligro en que se ha encontrado el buque remolcado. La

⁴⁵ La tesis pronunciada por la Alta Corte Inglesa en conjunción con el Tribunal de Marsella, en el año de 1930, señala lo siguiente: "No existe asistencia, si por una parte el buque asistido, fondeado, no parece haber estado en peligro, y si llamó a un remolcador por medio de luces a cohetes por ser de noche, y no disponía de otros medios de llamada, si no corría peligros más serios que los demás buques fondeados con mal tiempo, en la proximidad de un muelle, si su casco, velamen y timón estaban en perfecto estado, si su ancla estaba sólidamente fijada al fondo y no le permitía garrear y el cable que unía el ancla con el casco era sólido y no se rompió, y si no se alegó que los tripulantes hubieran sufrido con la situación o el cargamento averiado, y, por otra parte, que el remolcador no tuvo más dificultades que las corrientes en esta clase de operaciones."

naturaleza del esfuerzo prestado por el remolcador puede ser indiferente, ya que muchas veces un remolque en ríos o canales puede exigir una pericia y atención superior al que se realiza en el mar, y la misma adaptación especial del remolcador a esa clase de operaciones puede llegar a valorizar el monto del salario respectivo. Pero las circunstancias de que el servicio obedeció a un pedido de auxilio, en un lugar que no es el habitual de las actividades del remolcador, ofrecerá, junto con el peligro en que se encuentre el buque remolcado, elementos de juicio para caracterizar la asistencia y no el simple remolque.

C) *El tercer caso es el del contrato de remolque convertido en un sistema del remolcador al remolcado, lo que ocurre cuando durante el desarrollo de una operación de remolque, realizada en cumplimiento del contrato respectivo, circunstancias excepcionales de peligro para el remolcado obligan al remolcador a realizar actividades no comprendidas, explícita ni implícitamente, en las obligaciones doctrinales o contractuales propias de aquél contrato.*

Si bien, como se expondrá en el capítulo respectivo, entre las obligaciones del remolcador está la de amparar al buque remolcado ante los peligros que se presenten durante la navegación, circunstancias excepcionales que no sean las normales y previstas para la generalidad de los remolques, tenidas en cuenta las condiciones del remolcado y de la zona donde debe realizarse, pueden obligar al remolcador a efectuar operaciones que constituyen una verdadera asistencia marítima.

En realidad, como se ha dicho, el contrato de remolque queda rescindido por causas de fuerza mayor, y sustituido por una asistencia, puesto que ambas instituciones no pueden funcionar al mismo tiempo. Esta transformación de una operación en otra está prevista en el artículo cuarto de la Convención de Bruselas de 1910 sobre Asistencia y Salvamento: "El remolcador sólo tiene derecho a un salario por asistencia o salvamento del buque por el remolcado o de su carga, en caso de que hubiere prestado servicios excepcionales que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque".⁴⁶

Así, como un ejemplo, puede considerarse que se ha operado esta transformación de remolque en asistencia, si en alta mar, al cortarse el cabo del remolque de un buque sin tripulación, en medio de una tempestad, el remolcador, después de dos días de lucha infructuosa para restablecer el remolque, consigue por medio de una maniobra audaz, atracar al buque remolcado en medio del temporal y transbordar dos voluntarios destinados a fijar de nueva cuenta el cabo del remolque; o cuando el buque remolcado vara a causa de la rotura de una de sus bitas y no puede salir por sus propios medios; o si el remolcado es chocado por un tercero y corriendo el peligro de naufragar es salvado por el remolcador; o si el remolcado pierde su estabilidad por corrimiento de la carga y es librado de esa situación peligrosa por el remolcador; o si el remolcado naufraga sin culpa del remolcador y éste consigue recuperarlo.

⁴⁶ Sentencia arbitral, 17 de febrero de 1928.

No se piensa que para que el remolque se transforme en asistencia sea necesario, como dicen algunos autores, que el remolcador corra algún peligro. Este puede encontrarse en algún peligro durante el remolque, aún sin que lo esté el propio remolcado, como sería en el caso de haber sido chocado, haber varado, o haber sufrido un desperfecto en sus mecanismos o casco, etcétera, lo que motivará la rescisión del contrato de remolque si las obligaciones respectivas del remolcador no pueden ser cumplidas.

Los principios sentados en los tres casos que se han analizado, como todos los relativos a esta difícil materia, son de carácter general y, como es lógico, circunstancias de hecho que en cada caso pueden hacer variar las conclusiones a que se están llegando conforme se avanza en el presente estudio.

A continuación, se proporciona un modelo estándar proporcionado por la Gerencia de Transporte Marítimo y Administración Portuaria de Petróleos Mexicanos (PEMEX), pero seguido por la mayoría de prestadores del servicio de remolque y utilizado, principalmente, para prestar el servicio de remolque maniobra en puerto. En este modelo se pueden apreciar los formalismos que se siguen para la firma de dicho contrato y, posteriormente, el clausulado a que se deben someter las partes involucradas.

PETROLEOS MEXICANOS
GERENCIA DE TRANSPORTE MARITIMO Y ADMINISTRACION PORTUARIA

PROPIETARIOS DEL REMOLCADOR _____

The Master, Owners and/or Agent s.s. _____
hereby request the services of a tug and/or tugs to give assistance as details below. Charges to be
made according to Tariff, Terms and conditions as specified on the reverse side of this form.

El Capitán, Armadores y/o Agentes del Vapor _____
solicita el servicio del Remolcador y/o Remolcadores para efectuar trabajo según los siguientes
detalles. Los cargos se harán de acuerdo con la Tarifa, Términos y condiciones según se
especifican al dorso.

DATE: _____ MASTER: _____
FECHA: _____ CAPITAN: _____

DETAILS OF SERVICE: _____
DETALLES DEL SERVICIO: _____

TIME: _____ FROM: _____
TIEMPO: _____ DE: _____
TO: _____
A: _____

REMARKS: _____

I agree that the services specified above have been duly performed.
Estoy conforme en que los servicios arriba especificados han sido debidamente ejecutados.

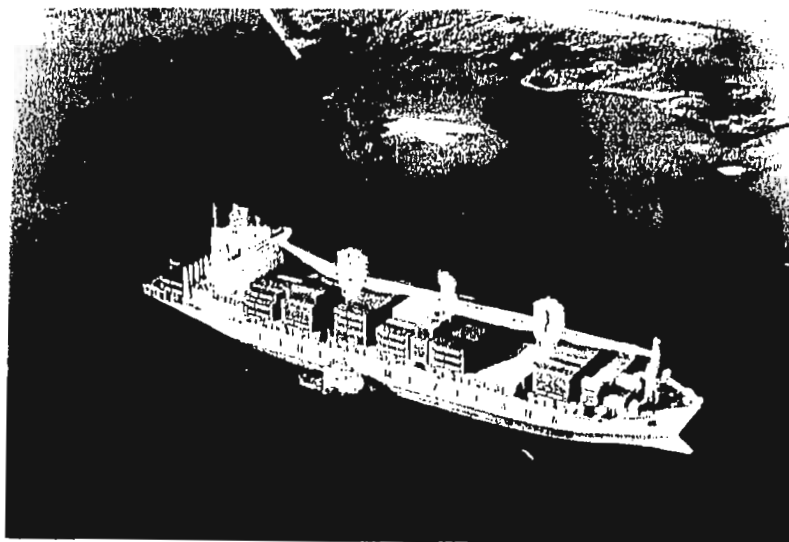
MASTER OF THE S/T.
CAPITAN DEL REMOLCADOR.

MASTER OF S/S.
CAPITAN DEL VAPOR.

LOS TERMINOS Y CONDICIONES DEL SERVICIO DE REMOLCADOR SON LOS SIGUIENTES:

- 1.- Para los efectos de este contrato, se entenderá por "remolcador" al equipo flotante solicitado y suministrado para la asistencia detallada en el anverso, y por "embarcación", el cuerpo flotante para el cual se pide asistencia, aunque de ambas partes o de cualquiera de ellas intervengan varias unidades.
- 2.- La asistencia se presta mediante arrendamiento del "remolcador" con su tripulación en servicio durante las maniobras.
- 3.- El "remolcador", su capitán y su tripulación quedan al servicio de la "embarcación" y sus Armadores, bajo la responsabilidad de éstos y a las ordenes del Capitán de aquella, desde el momento en que este contrato sea firmado por ambas partes debidamente representadas y hasta que la asistencia quede prestada totalmente o sea totalmente imposible y en ambos casos haya quedado el "remolcador" nuevamente atracado en el sitio en que se hallare el principal.
- 4.- La única obligación del "remolcador" y sus Armadores consiste en suministrar fuerza motriz para remolque.
- 5.- Los Armadores de la "embarcación" relevan expresamente a los Armadores del "remolcador" de las siguientes responsabilidades que toman para sí mismos:
 - A.- Las que se derivan de actos u omisiones del Capitán o de la tripulación del "remolcador" o de ambos, o de sus agentes, o de cualquier persona que se encuentre a bordo de la "embarcación" o en cualquier otra parte.
 - B.- Las que provengan de daños, perjuicios, pérdidas o demoras sin consideración a su origen, que sufran la "embarcación", o las propiedades o personas que tengan a bordo, incluyendo lesiones o muertes.
 - C.- Las que surjan de daños, perjuicios, pérdidas o demoras que se causen a otro buque o a otra propiedad fija o móvil o las personas que en uno u otra se encuentren, inclusive lesiones o muerte.
 - D.- Las que resulten de huelgas, paros, disturbios obreros u otros trastornos semejantes, o de su preparación, o de su contaminación, siempre que en cualquier forma afecten al "remolcador", su Capitán, su tripulación o sus Armadores, sin derecho o con él.
- 6.- Los Armadores de la "embarcación" indemnizarán a los Armadores del "remolcador" de los daños, perjuicios, pérdidas y demoras materiales a ella y los que resulten de cualquiera reclamación al respecto, aún cuando provengan de falta de navegabilidad o defectos, o incapacidad o insuficiencia de la fuerza motriz del remolcador, o de su maquinaria, o de sus implementos o cabo de remolque, o de su abastecimiento de combustible, o de cualquiera otra circunstancia, sin que obste que esas deficiencias fueran anteriores a la maniobra o se debieran a culpa o negligencia de los Armadores del "remolcador" o de sus agentes, o personas, o Capitán, o tripulación. También indemnizarán los Armadores de la "embarcación" a los Armadores del "remolcador" del resultado de toda reclamación por daños, perjuicios o pérdidas que hayan sufrido otros buques o propiedades de quien quiera que sean, o por lesiones o muerte causadas a personas que allí o en cualquier otra parte se encuentren.
- 7.- Los Armadores del "remolcador" se reservan los siguientes derechos:
 - a)- Si se tratare de asistencia a varias unidades flotantes, remolcarlas simultánea o sucesivamente.
 - b)- Variar de rumbo durante la prestación de la asistencia.
 - c)- Suspender la asistencia a la "embarcación" para darla a otros cuerpos flotantes dentro o fuera del rumbo del remolque o más allá de él.
 - d)- Substituir una unidad flotante por otra para cumplir el contrato, aún cuando fuera ajena. En este caso, las condiciones aquí señaladas se aplicarán a la unidad que se use.
- 8.- Los Armadores de la "embarcación" relevan a los Armadores del "remolcador" de toda responsabilidad en los casos previstos en el párrafo 7.
- 9.- Cuando la asistencia o el remolque consistan en conducir a la "embarcación" a un muelle, se entenderá totalmente realizada cuando el "remolcador" esté atracado en su sitio, después de haber dejado a la "embarcación" al estado del muelle de destino.
- 10.- Este contrato no incluye más asistencia que la detallada en el anverso y, si resultare necesario otra a la "embarcación" o a su cargamento, los Armadores del "remolcador" tendrán derecho a la compensación adicional correspondiente.
- 11.- Si antes de concluir la asistencia el "remolcador" agotare su combustible, por ineficiencia del tiempo o por cualquier otra circunstancia inevitable, o quedare separado de la "embarcación" por cualquier circunstancia, la retribución se recibirá en proporción al tiempo que el remolque haya durado, tomando como base el que usualmente hubiera durado.
- 12.- Si la asistencia consistiere en servicio de alijo o remolque para conducción de personas, equipajes, efectos, correos o dinero, los Armadores de la "embarcación" se obligan en los términos de los párrafos 5 y 6.
- 13.- Los Armadores de la "embarcación" o los que contrataran para sí el alijo indemnizarán a los Armadores del "remolcador" de todo daño o perjuicio que resulten al "remolcador" o las demás propiedades de sus Armadores y del resultado de toda reclamación por muerte o lesiones causadas a su Capitán o tripulación o personal.
- 14.- Los Armadores de la "embarcación" renuncian a los artículos _____ del Código Civil del Distrito Federal y al fuero de su domicilio, sometiéndose a los Tribunales Federales residentes en las ciudades de México, D.F. o a elección de los Armadores del "remolcador".
- 15.- Para la interpretación y cumplimiento de este contrato, si fuere preciso cualquiera de las partes, a solicitud escrita de la otra, designará un árbitro dentro de 3 días contados desde que reciba la carta relativa que contendrá también designación del árbitro nombrado por quien la firme. Dentro de las 48 horas siguientes, los árbitros designarán un tercero para en caso de discordia. El árbitro o tercero que no llegue a ser nombrado así, lo será en jurisdicción voluntaria por el Juez Primero de Distrito de _____ a petición de la parte que esté solicitando arbitraje. Los árbitros recibirán de las partes las informaciones y comprobaciones que estas puedan aportarles dentro de un plazo de 5 días hábiles y dentro de los 3 siguientes, expedirán su laudo si lograren llegar a un acuerdo o pasarán su documentación y votos particulares al tercero en discordia quien resolverá sin más elementos dentro de otros 3 días. La resolución arbitral será obligatoria para las partes y los honorarios de los árbitros y del tercero, fijados por la persona que haga el nombramiento, en el momento de expedirlo, serán a cargo de cualquiera de las partes, o de ambos, en la proporción en que el laudo les sea adverso, respectivamente.
- 16.- Para toda notificación o correspondencia que las partes deban girarse entre sí, y para el procedimiento judicial si llegare a ser preciso, se señalan los siguientes domicilios. Para Petróleos Mexicanos, sus oficinas principales en la Zona _____ y para los Armadores, las oficinas de sus Agentes en _____

CAPITULO IV.- Obligaciones en el Contrato de Remolque.



Remolcador abarloado a estribor escoltando la salida del B/M "Morelos" (propiedad de Transportación Marítima Mexicana) hacia mar abierto en el puerto de Manzanillo, Col.

4.1.- Obligaciones en el Remolque-Transporte.

Si en los usos marítimos se ha admitido que la naturaleza jurídica del contrato de remolque en unos casos es la de contrato de transporte, las obligaciones del remolcador y remolcado, en principio, serán las mismas que las del fletante y fletador; y cabe decir en principio, porqué esta asimilación no implica aplicar ciegamente todas las disposiciones que rigen al contrato de transporte, sino únicamente aquellas procedentes por la similitud de las situaciones planteadas con las previstas por la ley.

El remolcador debe estar en estado de navegabilidad, y ello implica reunir todas las condiciones necesarias para cumplir el servicio a que se compromete. Muy especialmente deberá tener la potencia de máquinas necesaria para efectuar el remolque convenido. Debe examinar los cabos de remolque, antes de iniciar el viaje, pertenezcan ellos al remolcador o al remolcado.⁴⁷

El remolcador recibe al remolcado en el puerto de salida, en la misma forma que el buque recibe la mercadería. Así como el capitán podría negarse a recibir mercaderías que vinieran con defectos de embalaje que hicieran temer por su llegada a su destino, el remolcador podría también negarse a efectuar el remolque si la embarcación remolcada presentara indicios de innavegabilidad tales como para

⁴⁷ Si se rompen, y el propietario del remolcador omite exhibir los cabos rotos, hay una presunción desfavorable en su contra.

provocar un accidente en la navegación o un naufragio. Tratándose de remolcar varias embarcaciones, la composición del tren de remolque corresponde al remolcador.

Durante la navegación, la embarcación remolcada está confiada a la guarda del remolcador, y éste debe prestarle todos los cuidados destinados a su seguridad, con vistas a la ejecución de la obra que significa el remolque-transporte. Así, en el caso relativamente frecuente de la rotura del cable de remolque, debe permanecer al lado del remolcado, aún en medio de una tempestad, y sin que ello convierta al remolque en asistencia, para tratar de restablecer la unión con un nuevo cabo de remolque.

En el puerto de destino, el remolcador debe entregar al remolcado en las mismas buenas condiciones que lo ha recibido.

De acuerdo con el principio establecido de que en este tipo de remolque la dirección del convoy está en el remolcador, la obligación esencial del remolcado es obedecer las órdenes de aquél y cooperar en la navegación y maniobras que el remolcador realice. Las funciones del remolcado en este aspecto son completamente pasivas, lo que no autoriza a negar que en ciertas circunstancias esta pasividad puede no existir y con ello dar lugar a un accidente.

4.2.- Obligaciones en el Remolque-Locación.

Partiendo de lo asentado con anterioridad en este estudio, en este tipo de contrato la dirección de la maniobra está en el remolcado, la obligación esencial del remolcador es obedecer pasivamente las órdenes que recibe de aquél para las maniobras a efectuar. Con respecto al remolcado habría que decir que está implícita en el contrato su obligación de no poner en peligro ni causar averías al remolcador; hechos siempre posibles durante la ejecución del remolque, puesto que el remolcado es, en general, una embarcación mayor que usa sus medios de propulsión, de maniobra, y que cuenta con un mayor calado que el remolcador.⁴⁸

4.3.- Visión general de las obligaciones del remolcador, del remolcado y frente a terceros.

Del remolcador, la obligación básica es sin duda alguna, el proporcionar fuerza motriz al remolcado, en las condiciones y en el tiempo expresa o tácitamente convenidos.

Del remolcado, la principal obligación: pagar el importe del remolque conforme haya sido convenido con antelación entre las

⁴⁸ La locación (o prestación de servicios) se distingue de la locación de obra en que en ésta el locador (o prestador) promete un resultado, y trabaja con independencia, eligiendo los medios, mientras que en la primera no garantiza el resultado de su trabajo, ya que se realiza bajo la dependencia del localario.

partes.

Cuando el remolque tenga por objeto un buque capaz de maniobrar, el capitán de éste debe acordar con el capitán del remolcador acerca de las maniobras a ejecutar, debiendo acatar el impulso dado por el remolcador al remolcado, y secundar a aquél en las maniobras en conjunto.

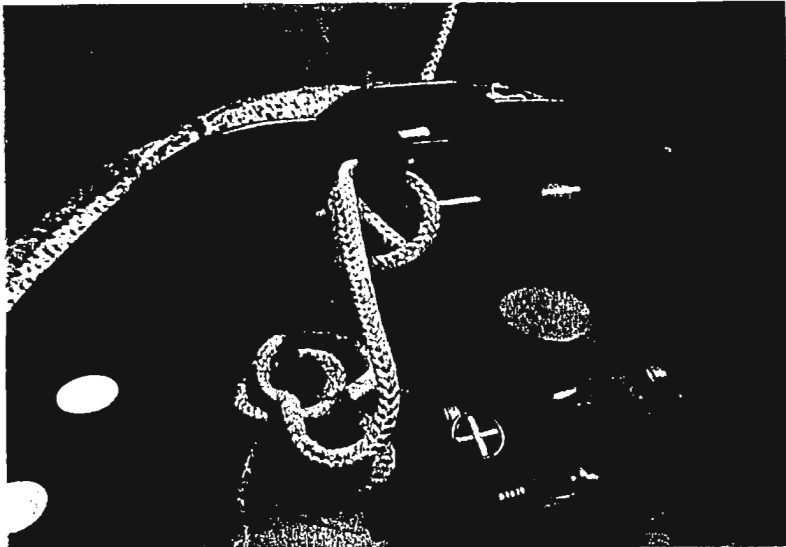
Respecto a terceros dañados al efectuar las maniobras de remolque, podrían proceder los mismos ya contra el remolcador, contra el remolcado, o de igual forma contra los dos; pues si los terceros pudieran probar que el accidente sufrido ha sido causado por culpa común de las partes en operación, ellas tendrán que responder solidariamente, en virtud del Derecho común.

Pero no siendo ese el caso, se vuelve a la necesidad de distinguir en cada caso concreto, si el remolcado es cuerpo inerte, incapaz de moverse o desprovisto de tripulación; si se trata del remolque de una draga (embarcación de construcción y maquinaria especiales para limpiar el fango y la arena que se acumulan en el fondo de puertos, ríos y barras); del remolque de una chalana (embarcación menor, de fondo plano, proa aguda y popa cuadrada, que sirve para transportes en parajes de poco fondo); o de un buque previsto de tripulación y susceptible de maniobrar.

En los supuestos planteados en primer término,

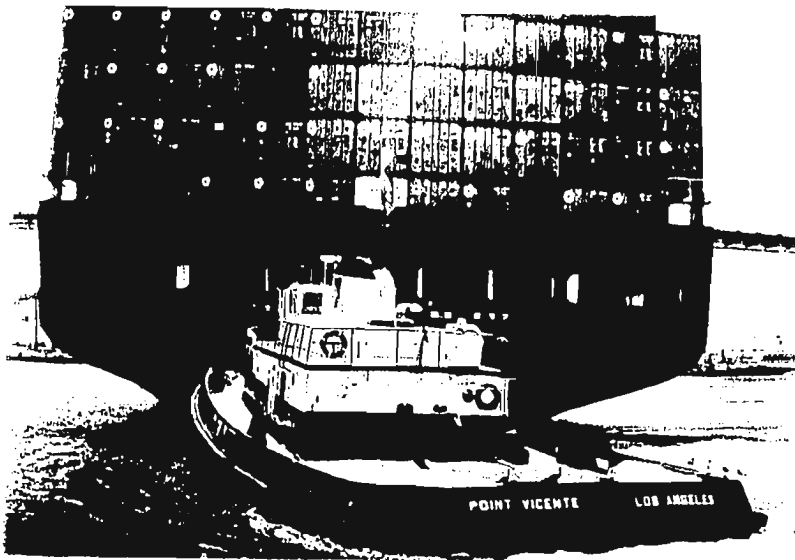
indudablemente es el remolcador el responsable, como un auténtico conductor.

Y en el último supuesto, será el remolcado siempre responsable ante terceros, porque en tal caso, tendrá que reparar las consecuencias de su propia falta, y porque el remolcador habrá procedido únicamente como auxiliar de aquél y como agente suyo.



Cabos de un remolcador en posición de iniciar maniobras de desatraque.

**CAPITULO V.- La Responsabilidad Civil,
Responsabilidad Objetiva y demás
Implicaciones jurídicas que nacen
del Contrato de Remolque.**



Maniobras de atraque de un buque porta-contenedores asistido por el remolcador "Point Vicente".

La mayoría de los estudiosos del Derecho han definido la responsabilidad civil como la obligación de soportar la reacción del ordenamiento jurídico frente al hecho dañoso; y en términos generales se concibe la responsabilidad civil, como la consecuencia de la violación del deber jurídico de no dañar a nadie, mientras que la responsabilidad objetiva se planteó a través de la teoría del riesgo creado que postulada por Saleilles y Josserand a fines del siglo XIX, ensanchó el ámbito de la responsabilidad civil aplicándola no sólo a casos en que se causaban daños como consecuencia de hechos culposos o realizados con imprudencia, sino también a todos aquellos en que el autor del daño obraba ilícitamente.

Antes de entrar al estudio de la responsabilidad civil desde el punto de vista legislativo, es necesario señalar que la responsabilidad civil requiere de la concurrencia de tres puntos que se consideran, a opinión de los juristas, la base piramidal de toda responsabilidad civil:

- 1) Un hecho ilícito.
- 2) La existencia de un daño.
- 3) Un nexo de causalidad entre el hecho y el daño.

El concepto de hecho ilícito significa que se ha realizado una conducta dolosa o culposa; es decir, que el agente ha obrado con intención de causar el daño o éste se ha producido por imprudencia, inadvertencia, falta de atención o de cuidado, o impericia. En la doctrina francesa, el daño causado intencionalmente constituye un delito civil y el que se origina por culpa o negligencia se denomina

cuasidelito.

La ilicitud de la conducta, es el dato característico de la responsabilidad civil y se considera como resultado de esto un daño causado sin justificación alguna, es decir violando los principios del orden y la justicia en los que se sustenta la convivencia social. El artículo 1830 del Código Civil⁵⁰ postula el concepto de ilicitud declarando: "Es ilícito el hecho que es contrario a las leyes de orden público o las buenas costumbres".

Es necesario señalar que para que proceda la reparación del daño se requiere la prueba de que el demandado ha obrado ilícitamente, sin derecho, por dolo o culpa.

El daño causado por caso fortuito o fuerza mayor, que excluyen la culpa o el dolo, no dará lugar a responsabilidad porque no ha podido ser previsto o porque habiendo sido previsto no ha podido ser evitado. Tampoco surge la responsabilidad civil, si el daño se ha causado en el ejercicio de un derecho o se produjo por el hecho de la víctima no siendo imputable al autor materia de él.

Como segundo elemento de la responsabilidad civil es el daño o menoscabo que sufre una persona en su patrimonio. El daño reparable, comprende también la privación de cualquier ganancia lícita que se podría haber obtenido por el cumplimiento de la obligación.

⁵⁰ Se deberá entender el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, a menos que se señale lo contrario.

El tercer elemento es, como se dijo anteriormente, el nexo o relación de causalidad, y éste atañe al juzgador, ya que será éste el que determina si la causa que produjo el daño es imputable al demandado.

El nexo de causalidad entre el hecho ilícito y el daño reparable (que es el daño que interesa al derecho), debe ser entendido que consiste en establecer la consistencia de los supuestos necesarios para imputar las consecuencias de derecho que produce un daño injusto, "non iure".

Ahora bien, el artículo 1910 del Código Civil dispone que el que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause un daño a otro, está obligado a repararlo a menos que demuestre que el daño se causó por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Se entiende por hecho ilícito la conducta violatoria del deber jurídico de no causar daño a nadie. La conducta del responsable es indebida porque ha violado directamente ese deber impuesto por el ordenamiento (responsabilidad extracontractual) o porque esa violación se ha producido en manera indirecta, faltando al cumplimiento de una obligación concreta previamente contraída (responsabilidad contractual).

En ambos casos la conducta es igualmente ilícita y además, si con ella se ha causado daño, el responsable está obligado a repararlo y a indemnizar de los perjuicios a quien los resiente.

5.1.- La reparación del daño.

La reparación del daño consiste en la obligación de restituir o en la de restablecer la estimación anterior y, cuando ello no sea posible, en el resarcimiento en dinero por el equivalente del menoscabo del daño patrimonial causado, en la indemnización de los perjuicios y en el pago de los gastos judiciales, siendo fundamentado esto con el artículo 1915 del Código Civil.

La cuantía de la reparación del daño material o patrimonial será fijada por el juez, de acuerdo con el resultado de la prueba pericial que justiprecie el valor del menoscabo causado por la conducta dañosa.

Continuando con el Código Civil vigente, encontramos que el artículo 2116 ordena que al fijar el valor y el deterioro de una cosa no se atenderá al precio estimativo o de afección a no ser que se pruebe que el responsable destruyó o deterioró la cosa con el objeto de lastimar la afección del dueño.

5.2.- Personas responsables de la reparación del daño.

En este aspecto es necesario señalar que las personas responsables de la reparación del daño son en primer lugar, quien ha

causado ilícitamente el daño, aunque se trate de un incapaz, salvo que la responsabilidad recaiga en las personas encargadas de él.

En igual responsabilidad y bajo la llamada culpa "in vigilando" incurren los maestros y artesanos, los patrones y dueños de establecimientos mercantiles por los daños y perjuicios causados por sus operarios, obreros o dependientes en el ejercicio de sus funciones, encontrando fundamento a esto en el artículo 1923 y 1924 de nuestro Código Civil.

Un aspecto importante para el tema principal de este estudio es el que señala que las personas morales responden directamente por los daños que causen sus representantes en ejercicio de sus funciones (artículo 1918 del Código Civil). Esta responsabilidad es consecuencia de que el representante obra en nombre y por cuenta de la persona por quien actúa, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27 del Código Civil.

No obstante el Estado tiene solo una obligación subsidiaria de responder de los daños causados por sus funcionarios o empleados en el ejercicio de las funciones que les están encomendadas. La acción sólo procederá en contra del Estado cuando el funcionario o empleado directamente responsable, no tenga bienes o éstos sean insuficientes para responder del daño causado (artículo 1927 del Código Civil).

Todos estos son casos de la responsabilidad por el hecho de las cosas, existiendo además un sinnúmero de sujetos que deben

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

responder frente a una responsabilidad civil, pero dado el tema principal materia de este estudio no serán tratados.

Por otra parte, y adentrándonos en el estudio de la responsabilidad objetiva, cabe mencionar que esta responsabilidad se fundamenta fuera de toda culpa, por el sólo hecho de causar el daño, surgiendo así la idea de responsabilidad objetiva por basarse en un hecho material que es el causar el daño independientemente de todo elemento subjetivo como es la culpa, o sea una conducta antijurídica. Para fundar la responsabilidad se requiere sólo que el daño se cause por haber creado el autor un riesgo a través del empleo de aparatos o substancias que son peligrosos en sí mismos, a pesar de que se hayan utilizado con las precauciones necesarias. Hubo así una sustitución de la idea de culpa por la del riesgo que origina la responsabilidad. Se sostuvo que todo el que cause un daño, por ser responsable de sus propios actos debe indemnizar al perjudicado, debe soportar el riesgo haya o no haya culpa, en virtud de que ese autor del hecho de alguna manera se beneficia con el empleo de cosas peligrosas y por ello su patrimonio debe sufrir la disminución equivalente a la indemnización que debe recibir el perjudicado, quien sólo tendrá que demostrar el hecho, el daño y la relación de causa a efecto entre uno y otro.

Fue aproximadamente a partir de 1880, durante el pleno desarrollo de la histórica Revolución Industrial, en que se pensó que el que trabaja con líquidos inflamables, explosivos, herramientas, máquinas o conduce un vehículo que puede marchar a grandes velocidades o desarrollar potenciales superiores a los que pueden ser controlados rápidamente, aunque lo haga con los cuidados necesarios, crea un

riesgo, y como cada vez es mayor el empleo de substancias, objetos o mecanismos que por sí mismos son peligrosos, la responsabilidad debe ser soportada por quien los utilizó.

Sucedía anteriormente que cuando un trabajador sufría un accidente de trabajo, y esto era frecuente, estaba impedido para reclamar una indemnización, a menos que probara que se había producido por culpa del patrón, lo cual resultaba además de difícil, injusto, puesto que éste obtenía provecho con el empleo de los objetos peligrosos, situación que necesariamente debía resolverse y los juristas encontraron la solución excluyendo de la responsabilidad el elemento de la culpa, ya fuera intencional o por imprudencia o negligencia, y concluyendo que se es responsable independientemente de toda culpa. Desde el momento en que se crea el riesgo, debe indemnizarse cuando el daño se produce. Así, el riesgo creado se convierte en el fundamento de la responsabilidad, sin necesidad del análisis de elementos subjetivos.

Como consecuencia de esto, varias objeciones se formularon en contra de esta teoría, tales como que tendría consecuencias peligrosas e injustas porque acabaría con la iniciativa del hombre en sus actos en general, pero especialmente en cuanto se refiere a la industria. Se dijo que es equitativo repartir riesgos, pero también que es necesario un sacrificio en favor de la producción y que no se podía declarar al hombre responsable en todo caso, aún de sus actos lícitos ejecutados sin ninguna culpa ni imprudencia. Igualmente se objetó que se pretendía aplicar al mundo jurídico una ley física de causalidad y además que la teoría no debe generalizarse porque se hace responsable al que actúa por la sola razón de su actuación y si la

víctima no debe sufrir, tampoco el autor que ha actuado en forma irreprochable, pues el daño se causa tanto por la actividad de la víctima como por la del autor.

A pesar de las objeciones, la teoría del riesgo creado ha sido sostenida por muchos juristas que influenciaron en la jurisprudencia y en los legisladores.

El legislador de 1928, recoge esta teoría para el Código Civil, donde en su artículo 1913, impone la obligación de reparar el daño causado por el uso de instrumentos, aparatos, mecanismos o sustancias peligrosas, aunque no obre ilícitamente, siendo ésta la llamada responsabilidad objetiva o por riesgo creado. La responsabilidad en este caso no requiere que la causa del daño sea imputable a culpa o dolo de quien resulte responsable del daño producido por una cosa peligrosa. La responsabilidad objetiva nace de la creación de un riesgo por el uso de una cosa peligrosa y se impone a quien ha creado ese riesgo al emplear el aparato o mecanismo que ha producido un daño que no debe ser soportado por la víctima. Quien debe estar obligado a repararlo es el propietario de la cosa peligrosa cuyo empleo ha provocado el accidente lesivo.

Es criticable la ubicación del artículo 1913, en que se funda la responsabilidad objetiva, por encontrarse en el capítulo que se titula "De las obligaciones que nacen de los hechos ilícitos" puesto que dicha responsabilidad presupone la no existencia de culpa.

Sin embargo, existe la circunstancia de que el autor del daño está excluido de responsabilidad a pesar de que se haya causado un daño, cuando "se demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima" y puede agregarse que también existe excluyente en el caso de que el daño se produzca por caso fortuito o fuerza mayor de acuerdo con el artículo 2111 del Código Civil, que a la letra dice: "Nadie está obligado al caso fortuito sino cuando ha dado causa o contribuido a él, cuando ha aceptado expresamente esa responsabilidad, o cuando la ley se la impone".

En cuanto a la responsabilidad objetiva adquirida por causas de fuerza mayor y aplicada a las embarcaciones, es necesario resaltar que existe una Tesis sostenida por los órganos judiciales mexicanos, donde se excluye de dicha responsabilidad a las embarcaciones, cuando estas causaren un daño derivado de una fuerza mayor y esta no estuvieren navegando. Dicha Tesis es la siguiente:

**DAÑOS OCASIONADOS POR LAS EMBARCACIONES. FUERZA MAYOR
(RESPONSABILIDAD OBJETIVA).**

No obstante que un barco puede ser considerado un objeto o máquina peligrosa cuando funciona o camina normal o anormalmente por la velocidad, energía o fuerza que desarrolla, si cuando se causaron los daños no navegaba, sino que era arrastrado por el viento o huracanes y las corrientes impetuosas; y no ejecutaba, por lo mismo, sus maniobras ordinarias, no puede decirse que "una persona hacía uso", en los términos del artículo 1913 del Código Civil, de tai

embarcación, y esa situación es equivalente a la prevista por el artículo 1914 del mismo Código, ya que el empleo del mecanismo, instrumento, etc., no debe ser obligado por una fuerza mayor.

Sexta Epoca, Cuarta Parte. Vol. III, Pág. 105. A. D. 2787/56.
Petróleos Mexicanos. Unanimidad de 4 votos.

5.3.- Obligaciones según el derecho positivo mexicano.

El derecho civil se refiere a la persona, entre otras cosas, en relación con su actividad económica y ésta puede ser en un plano de exclusividad o en un plano de colaboración. Cuando los actos económicos se realizan en exclusividad estamos en presencia de derechos reales, mas cuando la actividad se realiza en colaboración con otros hombres, estamos en presencia de derechos personales que ameritan la distinción entre deudor y acreedor y vínculo que los relaciona.

Las obligaciones han sido desde tiempos del Derecho Romano, parte fundamental de toda relación inter-humana.

Según la Instituta de Justiniano⁵¹ (Libro III, título XIII): "Obligatio est iuris vinculum, quo necessitate adstringimur alicuius solvendae rei secundum nostrae civiltatis iura." (La obligación es un vínculo de derecho,

⁵¹ Resumen de las dos primeras partes del Código de Justiniano (Codex Constitutionem y Digestae a Pandectae). Fue realizado por los juristas Triboniano, Teófilo y Doroteo. Tiene una Introducción general y luego cuatro secciones: personas, cosas, sucesiones y obligaciones contractuales, obligaciones no contractuales (delitos) y acciones judiciales. Aparecido en el año 833, es hasta hoy la principal fuente de estudio del Derecho Romano.

por el que somos constreñidos con la necesidad de pagar alguna cosa según las leyes de nuestra ciudad).

Los autores modernos, partiendo de los conceptos del Derecho Romano, han dado definiciones que no difieren mucho de la Instituta de Justiniano, encontrando una opinión general resumida en lo siguiente: "Obligación es la relación jurídica entre dos personas en virtud de la cual una de ellas, llamada deudor, queda sujeta para con otra, llamada acreedor, a una prestación o a una abstención de carácter patrimonial que el acreedor puede exigir al deudor."

5.3.1.- Elementos de las obligaciones.

Según la definición proporcionada párrafos anteriores, tres son los elementos que dan nacimiento a una obligación.

Primer elemento.- Un sujeto activo y uno pasivo cuando menos, pudiendo haber pluralidad de acreedores, de deudores o de unos y otros.

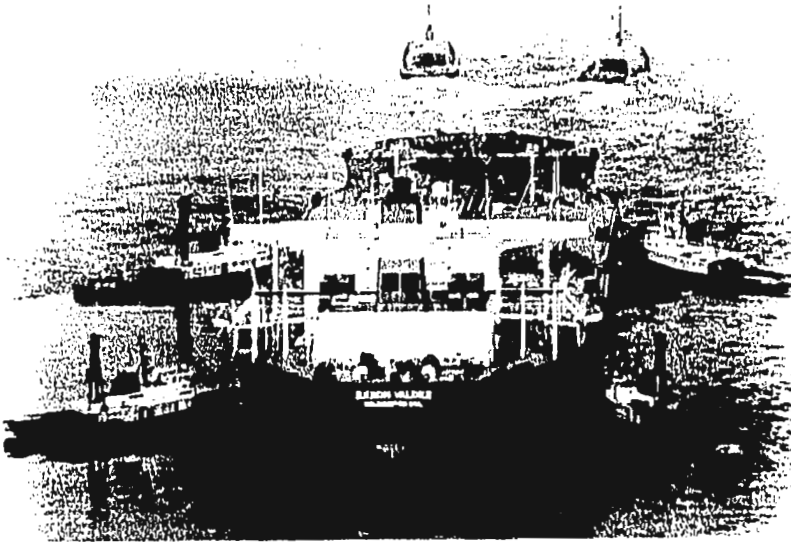
Segundo elemento.- Una relación jurídica, es decir, protegida por el derecho objetivo que da al acreedor una acción que ejercitar ante el juez para obtener la prestación objeto de la obligación o su equivalente. Este carácter diferencia la obligación de los deberes morales o del trato social, que no cuentan con la sanción del poder público.

Tercer elemento.- Una prestación o una abstención. Se llama objeto de la obligación lo que puede exigir el acreedor al deudor. Este objeto puede ser un hecho positivo, como la ejecución de un trabajo o la entrega de dinero: se le llama entonces prestación; puede ser también un hecho negativo, es decir, una abstención. Entre las obligaciones que tienen por objeto una prestación positiva, se hace una subdistinción; se colocan aparte las que tienen por objeto prestaciones de cosas, o sea, una traslación de propiedad, un derecho de uso de las cosas, etcétera, y se les llama obligación de dar, tomando esta palabra en un sentido semejante al de las palabras latinas "dare y praestare". Las obligaciones positivas que no son de dar, son las que tienen por objeto prestaciones de hecho, y se llaman obligaciones de hacer. Las obligaciones negativas indistintamente toman el nombre de obligaciones de no hacer. Hay pues tres objetos posibles para las obligaciones: dar, hacer y no hacer. Un punto que cabe resaltar es que el objeto debe ser apreciable en dinero.⁵²

Por consiguiente, al analizar el contenido de un Contrato de Remolque, se podrá apreciar claramente que este es un vínculo de obligaciones al abarcar los tres elementos que se enumeraron con anterioridad, y generando, según sea el caso en especial, obligaciones de dar, hacer o no hacer; contando además con el punto primordial de que el objeto de cada una, es apreciable en dinero, esto es, se prevé una indemnización como reparación del daño causado.

⁵² BORJA SORIANO, Manuel. *Teoría General de las Obligaciones*, ed. Porrúa, México, 1994

**CAPITULO VI.- Principales accidentes marítimos y
el Contrato de Salvamento.**



Vista de las maniobras de asistencia proporcionadas al buque-tanque "Exxon Valdez" después de la colisión sufrida en el puerto de Alaska en el mes de marzo de 1989.

Antes de dar inicio al estudio de los accidentes marítimos, debe decirse que son aquellas situaciones que ponen en peligro a las personas, el buque y las mercancías. Ahora bien, es necesario resaltar la diferencia que existe entre **asistencia y salvamento**, ya que esta terminología será utilizada de la misma forma cuando interviene un remolcador.

Ambas situaciones se dan como resultado de un accidente marítimo, pero sus fines son los que marcan la diferencia. **La asistencia** tiene lugar cuando se trata de superar al peligro; mientras que **el salvamento** ocurre cuando se trata de rescatar cosas perdidas o naufragadas.

Una vez aclarados tan simples conceptos, se procederá a una muy breve explicación de los principales accidentes de mar.

6.1.- Arribada forzosa.

Se considera una arribada forzosa cuando el buque regresa a su puerto de salida o recala a otro puerto no previsto en su itinerario. En la mayoría de los casos, la arribada forzosa es consecuencia de un accidente marítimo y uno de los problemas que se han planteado los estudiosos de la materia es si esta arribada se considera o no legítima. Esta situación se ha enfrentado de considerando legítima la arribada cuando las causas que la motivaron no sean imputables al naviero o al

capitán; y será ilegítima por consecuencia cuando las causas que la originaron les sean imputables, debiendo en este caso responder de los daños que se hayan ocasionado, a contrario "sensu" si fue legítima entonces cada parte reportará sus propios daños.

6.2.- El Abordaje.

El abordaje es llamado por los italianos "choque" y por ingleses y otros pueblos europeos "colisión", pero ambos conceptos pueden conceptualizarse internacionalmente como "el choque producido por dos o mas buques o embarcaciones susceptibles de navegar, ocasionándose daños y dando como resultado un siniestro marítimo".⁵³

De esta definición se concluye que no existe abordaje, técnicamente hablando, cuando un buque choca contra un cuerpo fijo, por ejemplo un iceberg o un buque sumergido; pero si nos remitimos a nuestra Ley de Navegación⁵⁴ se descubre al tenor del artículo 111, que por abordaje se entiende a la colisión ocurrida entre dos o mas embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes, entendiendo por artefacto naval según el artículo 2º del mismo ordenamiento como toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar,

⁵³ Op. Cit. (34).

⁵⁴ Generalmente la remuneración es tratada en libras esterlinas. Si en el momento de la firma de este Convenio no es posible decidir acerca de la cifra que ha de insertarse en la cláusula 1, el espacio puede dejarse en blanco ya que la cuestión de la fianza se trata en la cláusula 4 y el impreso estipula que el importe de la remuneración, si la hubiere, se decidirá bien por convenio o por Arbitraje.

cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.

Ahora bien, continuando con el estudio de la Ley de Navegación en lo referente al Título Sexto de los riesgos y accidentes de la navegación, en su Capítulo I donde se trata el Abordaje, se encuentra el artículo 113 que particulariza el Abordaje en el caso de una embarcación en remolque, señalando lo siguiente: "Para los casos de abordaje con otra embarcación en remolque, si la dirección del remolque estaba a cargo de la remolcada, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente a terceros. Si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la remolcadora, la responsabilidad recaerá sobre ésta".

El abordaje está regido por normas estatales coexistentes con otras de índole internacional, adoptadas por mutuo consenso; y unas y otras tienen carácter sustantivo cuando engloban deberes para evitar el abordaje, y carácter adjetivo cuando tienden a sancionar las consecuencias del siniestro; y es que el abordaje da nacimiento a muchas otras figuras jurídicas como por ejemplo: si a causa del abordaje se produce el hundimiento de uno de los buques, se presenta un naufragio; si el capitán después de la colisión encalla el buque deliberadamente o recurre a una asistencia para salvarlo junto con el cargamento, podrá dar lugar a averías comunes, etcétera; y de la misma forma es como de un abordaje pueden surgir responsabilidades de carácter civil o penal. Por ello, el o los afectados pueden ejercitar un

derecho al reclamar indemnización por los daños o perjuicios causados a quien resulte responsable; ya que la culpa en el abordaje es de naturaleza extracontractual y puede tener carácter de delito o de cuasidelito. "La responsabilidad derivada de la culpa es, en todo caso, una garantía para la seguridad social llevada al ambiente marítimo."⁵⁵

6.2.1.- Abordaje Fortuito y Abordaje Culposo.

El tema del abordaje se ha estudiado internacionalmente dividiéndolo en dos tipos: fortuito y culposo.

En el abordaje fortuito, el acaecimiento del mismo no aparece imputable a inobservancia de las normas preventivas de las que se hablarán un poco más adelante en este mismo numeral, ni a conductas náuticas que acusen negligencia, error de juicio o impericia; realmente son casos excepcionales que no representan duda acerca de las causas productoras del accidente, sino que por el contrario, ofrecen plenamente probada la exclusiva Intervención de un factor causal que excluye cualquier culpa.

En tal caso, tradicionalmente se ha considerado que el daño sea soportado, sin derecho a reclamación, por aquél buque que lo haya sufrido, lo que se considera equitativo y conforme al Derecho común.

Por su parte, el abordaje culposo surge, si los daños han sido ocasionados con dolo, o sin concurrir éste, interviniendo culpa.

⁵⁵ Op.Cit. [34].

El abordaje culpable da lugar, en realidad, a dos recursos a la vez: una acción en reclamación de daños y perjuicios contra el o los autores de la falta que lo ocasionó, cuando son conocidos personalmente; y una acción en responsabilidad contra el o los propietarios o armadores de los buques, que son los superiores de los autores de los abordajes.

Esta doble acción es ejercitable para todos los interesados que sufrieron algún daño por el abordaje culpable en sus bienes o personas.

En las legislaciones de carácter penal, se sanciona como la forma más grave del abordaje el producido intencionalmente para causar un daño. En tal caso, el dolo representa no sólo el acto intencional de la colisión, sino el propósito de lesionar intereses ajenos. Pero claro está que no concurriendo el dolo como elemento, puede existir abordaje culposo pero no penalmente sancionable.

6.2.2.- Normas internacionales relativas al abordaje.

A partir de 1840, con el invento de la máquina de vapor, se dejó sentir en todos los países la necesidad de prevenir en lo posible las colisiones en el mar. En base a ello, fueron completándose y perfeccionándose en su técnica y en su obligatoriedad ciertas reglas de la navegación que las costumbres y la antigua jurisprudencia habían sentado.

Después, para hacer tales medidas más eficaces, se intentó generalizarlas imponiéndolas por medio de un convenio internacional. La iniciativa de esta reglamentación fue tomada por Francia e Inglaterra donde a partir de 1848 adoptaron un sistema uniforme de alumbrado para los buques de vapor; en 1862 decretaron en común un Reglamento sobre luces y señales, y sobre la marcha de los buques, proponiendo exitosamente tal Reglamento a las demás potencias marítimas de la época.

Este reglamento fue revisado por la Conferencia Internacional de Washington convocada por los Estados Unidos en 1889, y sobre tales regulaciones se decretaron los diversos reglamentos nacionales que en 1897 redactaron la mayoría de las naciones marítimas.

En 1929, y al aprobarse el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en Alta Mar, se glosó en él un proyecto de nueva reglamentación para prevenir abordajes, que no llegó a tener vigencia, pero en 1948, al ser adoptado el Reglamento de Seguridad de la Vida Humana en Alta Mar, incluyendo en su anexo "B" la nueva reglamentación preventiva, se dejó a Inglaterra la fijación de la fecha en que la misma empezaría a regir, determinándose que a partir de 1954 quedara vigente.

*Después de las definiciones preliminares, el **Reglamento de Prevención de Abordajes** publicado en el año de 1960, trata de las precauciones que deben adoptar todos los buques, relativas*

principalmente a luces y señales, estableciendo las que les corresponden según su clase y navegaciones.

La utilidad de la coordinación de las señales visuales y acústicas, perceptibles por los buques durante su navegación es evidente; el sistema ofrece bastante sencillez y asegura en lo posible contra numerosas eventualidades. Pero su eficacia depende de la colaboración mutua de los buques, de la vigilancia eficiente y de la correcta interpretación de las señales.

Los remolcadores, por el hecho de ser más pequeños en sus dimensiones que un buque de gran calado, no están exentos de cumplir con los requisitos que señala el Reglamento de Prevención de Abordajes, ya que cada artículo está enfocado a mantener la seguridad en la navegación tanto interna, de cabotaje o altura, así como proteger la vida humana en el mar.

A continuación, se transcriben algunos de los artículos contenidos en el Reglamento de Prevención de Abordajes, que norman la navegación marítima para evitar el abordaje; debiendo ser acatadas por todas y cada una de las embarcaciones que naveguen por un puerto, bahía, canal navegable o alta mar.

LUCES

"Art. 2º.- a) Un buque de propulsión mecánica en movimiento llevará:

I) En el palo trinquete o a proa de este palo, o si el buque carece de trinquete, en su parte de proa, una luz blanca brillante dispuesta de manera que proyecte su luz sin interrupción en un sector de horizonte de 20 cuartas de la rosa, 10 cuartas a cada banda del buque; es decir, desde la proa hasta dos cuartas a popa del través de cada costado. Esta luz tendrá un alcance o será visible a cinco millas, como mínimo.

II) A proa o a popa de la luz prevista en el párrafo anterior, una segunda luz blanca de construcción y característica semejantes. Esta segunda luz no es obligatoria para los buques de eslora inferior a 45.75 metros ni para los dedicados a faenas de remolque, pero pueden llevarla.

III) Estas dos luces blancas se colocarán en el plano longitudinal del buque, de manera que la de más a popa esté elevada 15 pies como mínimo sobre la situada más a proa. La distancia horizontal entre ambas luces blancas será por lo menos igual a tres veces su distancia vertical. La más baja de ellas, o la única en su caso, estará a una altura sobre la borda no inferior a 20 pies, y si la manga del buque es superior a 6.10 metros, dicha altura sobre la borda será por lo menos igual a la manga, sin que sea necesario que exceda de 40 pies. En todos los casos la luz o luces de tope irán situadas por encima y suficientemente alejadas de las otras del buque y superestructura que puedan perturbar su clara visión.

IV) A estribor, una luz verde dispuesta de manera que se proyecte de modo ininterrumpida en un sector de horizonte de diez

cuartas de la rosa; es decir, desde la proa hasta dos cuartas a popa del través de estribor. Esta luz será visible a una distancia de dos millas como mínimo.

VJ) A babor, una luz roja dispuesta de manera que se proyecte de modo ininterrumpido en un sector de horizonte de diez cuartas de la rosa, es decir, desde proa hasta dos cuartas a popa del través de babor. Esta luz será visible a dos millas como mínimo.

VIJ) Las indicadas luces de situación, verde y roja, irán provistas de pantallas colocadas entre la luz y el buque, que avancen como mínimo tres pies a proa de la luz de manera que no se vean éstas desde la proa del buque."

SEÑALES FONICAS

"Art. 15.- a) Todo buque de propulsión mecánica debe ir provisto de un piloto o sirena de sonoridad suficiente, accionado por vapor u otro medio que pueda reemplazarlo, y colocado de forma que su sonido no pueda ser interceptado por ningún obstáculo. Igualmente debe estar dotado de una bocina de niebla accionada mecánicamente, y de una campana; ambas suficientemente potentes. Todo buque de vela, de arqueo superior de más de 20 toneladas o más, debe estar provisto de una bocina de niebla y una campana como las definidas anteriormente.

b) *Las señales prescritas por este artículo para buque en movimiento, se harán por medio de pito en los buques de propulsión mecánica.*

c) *Tanto de día como de noche y con tiempo de niebla, bruma, llovizna, nieve o fuertes chubascos, así como en cualquier otra circunstancias que disminuyan la visibilidad, las señales descritas en este artículo se harán del modo siguiente:*

I.- *Todo buque de propulsión mecánica en movimiento, con sus máquinas en función, hará oír un sonido largo con intervalos de dos minutos como máximo.*

II.- *Todo buque de propulsión mecánica en movimiento, pero con las máquinas paradas y sin arrancada, emitirá con intervalos no superiores a dos minutos, dos sonidos largos separados por un intervalo de un segundo aproximadamente."*

MODERACION DE VELOCIDAD

"Art. 16.- a) *Todo buque en movimiento, que se encuentre en una zona de niebla, bruma, llovizna, nieve, fuertes chubascos de agua o cualquier otra circunstancia que aminore la visibilidad, navegará a velocidad reducida, teniendo en cuenta las circunstancias y condiciones del momento.*

b) *Todo buque de propulsión mecánica, cuando oiga la señal de niebla de otro buque cuya posición no conozca con exactitud pero que estime que demora a proa de su través, parará su máquina tan pronto como las circunstancias del caso se lo permitan, y navegará después con precaución hasta que el peligro de abordaje haya pasado."*

RUMBO Y GOBIERNO

"Art. 18.- a) Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada con rumbos opuestos o casi opuestos, existiendo el peligro de abordaje, las dos meterán a estribor con objeto de pasar por babor del otro. Este artículo no se aplica mas que en los casos en que los buques estén enfilados por la proa, de manera que sea de temer el abordaje; pero no se aplica a dos buques que, conservando sus rumbos, puedan pasar francos uno del otro. Los únicos casos previstos en este artículo, son aquellos en que los buques están aproados o casi aproados; es decir, cuando cada uno de ellos vea, de día, los palos del otro enfilados con los suyos, o de noche, cuando cada buque pueda ver simultáneamente las dos luces de color del otro. No se aplicará a los casos en que un buque, durante el día vea por su proa a otro que corta su derrota, ni durante la noche, cuando la roja de un buque se oponga a la roja del otro o la verde de uno se oponga a la verde del otro, ni tampoco cuando un buque vea por la proa la luz roja de otro sin ver la verde, o la verde sin ver la roja; ni, por último, cuando vea ambas luces de color simultáneamente por cualquier otra marcación que no esté en las inmediaciones de su proa."

"Art. 25.- a) En los canales y pasos estrechos, todo buque de propulsión mecánica navegará por la mitad de estribor del mismo, o por su medlanía, siempre que esta prescripción sea posible y sin peligro para él.

b) Cuando un buque de propulsión mecánica se aproxima a un recodo de un paso estrecho donde no le sea posible ver a otro barco de propulsión mecánica que se aproxime en sentido opuesto, el primer buque debe emitir, al estar a una distancia de media milla del recodo, un sonido largo con su pito. Todo buque de propulsión mecánica que perciba esta señal del otro lado del recodo, contestará con una señal análoga. El primero de ellos, haya o no oído la señal de contestación a la suya, debe pasar el recodo con precaución y buena vigilancia."

VARIOS

"Art.28.- a) Cuando estén a la vista dos o más buques, el de propulsión mecánica que tenga que enmendar su rumbo de acuerdo con lo autorizado o prescrito en este Reglamento, deberá indicar este cambio de rumbo por medio de las siguientes señales emitidas con el pito: Un sonido corto para indicar "caiga a estribor". Dos sonidos cortos para indicar "Caiga a babor". Tres sonidos cortos para indicar: "Estoy dando atrás".

b) Cuando un buque de propulsión mecánica que de acuerdo con las prescripciones de este Reglamento

deba conservar su rumbo y velocidad y se halle a la vista de otro buque y no esté seguro de que éste está tomando las medidas necesarias para evitar el abordaje, puede expresar su duda emitiendo con el pito una serie rápida de cinco sonidos cortos, por lo menos. Esta señal no lo exime de las obligaciones que le imponen los artículos 27 y 29 o cualquier otro, ni de la obligación de señalar toda maniobra que efectúe, de acuerdo con este Reglamento, mediante las señales sonoras apropiadas prescritas en el párrafo anterior.

c) La aplicación de los presentes artículos no deberá *obstaculizar de ninguna manera las reglas especiales establecidas por el gobierno de cualquier nación, relativas al empleo de señales sonoras complementarias entre buques de guerra o buques en convoy."

"Art.31.- Señales de auxilio.- Cuando un buque amarrado se encuentre en peligro y pida auxilio a otros buques, lo hará por medio de las siguientes señales, conjunta o separadamente:

a) Cañonazos u otras señales detonantes a intervalos de un minuto aproximadamente,

b) Un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla,

c) Cohetes o bombas que proyecten estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos,

d) Una señal emitida por radiotelegrafía o cualquier otro sistema de señales formada por el grupo "... - - - - -" del Código Morse,

e) Una señal radiotelefónica consistente en la palabra "MAYDAY",

f) La señal de socorro del Código Internacional (SOS),

g) La señal de gran distancia, consistente en una bandera cruzada izada sobre o bajo una bola u objeto análogo,

h) Llamadas a bordo (como las que pueden producirse quemando un barril de alquitrán, aceite, etcétera),

l) Un cohete con paracaídas de luz roja.

Está prohibido el uso de cualquiera de estas señales salvo para indicar que un buque está en peligro, así como cualquier otra señal susceptible de ser confundida con las anteriores."

"Art.32.- Las órdenes al timonel deben interpretarse del siguiente modo: Caña a la derecha o estribor significa poner la pala del timón a estribor, Caña a la izquierda o a babor significa poner la pala del timón a babor.

6.3.- El Naufragio.

Según la Academia de la Lengua Española, naufragio significa "pérdida o ruina de la embarcación en el mar, río o lago navegable". La Doctrina ha intentado derivar de esta definición un concepto jurídico y así ha llegado a considerar el naufragio como la extinción de la estructura del navío y de su valor náutico; así se abarcan las dos ideas generales de la definición: destrucción del buque por causas internas (incendio, explosión, etcétera), y la sumersión completa del mismo. Es necesario hacer notar que en la práctica el naufragio es también la varada del buque, y el abandono del mismo por la tripulación, sin la esperanza de salvarlo.

Ahora bien, cabe afirmar que la mayoría de los naufragios son de origen culposo, por lo que resultan materia penal, pues tienen su causa en el desacato a las normas que tanto en los ordenamientos jurídicos internos, como en el internacional, existen para garantizar la seguridad de los buques, y las más variadas jurisprudencias tienen declarada la responsabilidad penal en algunas personas, en función de su desobediencia a las leyes y reglamentos náuticos.

Actualmente, los Estados no sólo regulan la situación jurídica de los restos náuticos bajo el principio de propiedad inmutable de los mismos, sino que organizan o protegen entidades especiales, con la única o principal misión de acudir donde fuera preciso practicar un salvamento de personas, buques o efectos.

6.4.- Asistencia y Salvamento.

Según algunos tratadistas, el contrato de asistencia se produce cuando la tripulación de una nave interviene en el salvamento de otra que ha lanzado demanda de socorro, hallándose en peligro de perderse.

El cuasi-contrato de salvamento aparece en cambio, cuando una nave consigue llevar a salvo a otra que no cuenta ya con tripulación propia.

En ambos casos, el servicio de asistencia y salvamento, para dar derecho a una compensación a favor de la nave salvadora, debe ir seguido de la obtención de un resultado útil.

Ha sido afirmado que la asistencia no es contrato cuando se ofrezca espontáneamente por el asistente, y que en todo caso, no lo podría ser faltando un acuerdo sobre la compensación y no siendo esta debida en los casos en que no obtenga un resultado útil.

Se considera que el contrato es perfecto si el ofrecimiento es aceptado por el asistido, sea o no precedido de una llamada de socorro; el perfeccionamiento y la aceptación se producen en el momento en que se emprenden las operaciones de asistencia.

Se ha acordado que en el salvamento no cabe hablar "a priori" de contrato, si la nave salvadora procediese de su

espontánea iniciativa para conseguir salvar el casco y eventualmente el cargamento de una nave abandonada por su tripulación y en condiciones de no poder ser ya por esta gobernada. Se trata aquí de una "negotiorum gestio", y el salvador o gestor se considera como un presunto mandatario del armador y de los cargadores, siéndole debida la compensación por éstos solamente si el negocio ha sido bien administrado. Al respecto, la Convención de Bruselas en su artículo segundo, refiere que en ningún caso la cantidad debida puede superar el valor de las cosas salvadas.

6.4.1.-El Salvamento y la Ley de Navegación.

La actual Ley de Navegación, dedica su Capítulo III al Salvamento. El artículo 120 de dicho ordenamiento señala que "se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas."

Posteriormente el artículo 121 refiere a la obligación de los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, de prestar auxilio; existiendo solo como excusa cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Continuando con el artículo 124, el mismo indica que "el salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierto o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses".

Por último, el artículo 125 refiere el carácter internacional del salvamento, al indicar que "toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se regirán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo".

Dicho Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, es también conocido en su modalidad de "Lloyd's Open Form", cuyo modelo se proporciona como apéndice I a este Capítulo.

APENDICE I AL CAPITULO VI. (LLOYD'S OPEN FORM)

MODELO STANDARD DE CONVENIO DE SALVAMENTO
(APROBADO Y PUBLICADO POR EL COMITE DE LLOYD'S)

NO CURE - NO PAY
(Si no se salva, no se paga)

A bordo del..... el
día.....de.....de 19.....

QUEDA CONVENIDO entre el Capitán⁵⁶
por y en representación de los Armadores del "....." su
cargamento y flete y.....
por y por cuenta de⁵⁷
(que aquí se denominará "el Contratista"), lo que sigue:

1.- El Contratista conviene en hacer cuanto sea posible
para salvar el..... y su cargamento y conducirlos a
..... u otro lugar que será posteriormente
concertado con el Capitán, suministrando a su propio riesgo el vapor

⁵⁶ Se debe insertar el nombre de la persona que firma en representación de los dueños de los bienes objeto del salvamento. El Capitán debe firmar siempre que sea posible.

⁵⁷ El nombre del Contratista deberá insertarse siempre en la línea tercera y en todos los casos en que el Convenio sea firmado por el Capitán del buque salvador u otra persona en representación del Contratista, también debe indicarse en nombre del Capitán u otra persona en la línea tercera antes de las palabras "por y en representación de". Las palabras "por y en representación de" deben tacharse cuando el Contratista firme personalmente

adecuado y demás auxilios y mano de obra. Los servicios serán prestados y aceptados como servicios de salvamento en base de la fórmula "No Cure - No Pay" (si no se salva, no se paga) y la remuneración del Contratista en caso de éxito será de⁵⁸ , salvo que esta suma sea después impugnada, como posteriormente se indica, en cuyo caso la remuneración por los servicios prestados se fijará mediante Arbitraje en Londres en la forma que más adelante se prescribe; y cualquier otra diferencia que surja de este Convenio o de las operaciones bajo el mismo se someterá en igual forma a Arbitraje. En caso de que los servicios a que se alude en este Contrato o cualquier parte de los mismos, hayan sido ya prestados en la fecha de este Convenio por el Contratista al citado buque o a su cargamento, se acuerda que las disposiciones de este Convenio se aplicarán "mutatis mutandis" a dichos servicios.

2.- El contratista podrá hacer uso razonable del aparejo, anclas, cadenas y otros utensilios del buque durante y para efectuar las operaciones, libre de gastos, pero no deberá innecesariamente dañar, abandonar o sacrificar aquellos elementos o cualquier otro de la propiedad.

3.- A pesar de lo anteriormente establecido, si las operaciones tuvieran únicamente un éxito parcial, sin mediar negligencia, impericia o descuido por parte del Contratista o de

⁵⁸ Generalmente la remuneración es tratada en libras esterlinas. Si en el momento de la firma de este Convenio no es posible decidir acerca de la cifra que ha de insertarse en la cláusula 1, el espacio puede dejarse en blanco ya que la cuestión de la fianza se trata en la cláusula 4 y el impreso estipula que el importe de la remuneración, si la hubiere, se decidirá bien por convenio o por Arbitraje.

cualquier persona empleada por él en las operaciones y se salvara por él cualquier parte del cargamento del buque o provisiones, tendrá derecho a una remuneración razonable sin exceder de una suma igual al.....por 100 del valor estimado de la propiedad salvada en o si dicha propiedad salvada se vendiera allí, entonces no excederá de un porcentaje igual de los productos netos de tal venta después de deducidos todos los gastos y derechos de aduana u otros impuestos pagados u ocasionados, pero no tendrá derecho a ninguna otra remuneración, reembolso o compensación y tal razonable remuneración se fijará, en caso de diferencia, por Arbitraje en la forma prescrita anteriormente.

4.- El Contratista inmediatamente después de la terminación de los servicios o antes, notificará al Comité de Lloyd's el importe por el cual exige que se dé garantía y a falta de tal notificación, no después de las cuarenta y ocho horas (excluidos domingos u otros días considerados festivos en el Lloyd's) de la terminación de los servicios, se considerará que la fianza requerida es la cantidad mencionada en la cláusula 1 o si no se menciona cantidad alguna en la cláusula 1 entonces se hará por la suma que el Comité de Lloyd's en su absoluta discreción considere suficiente. Esta fianza será dada de tal forma y modo como el Comité del Lloyd's en su absoluta discreción considere suficiente, pero el Comité del Lloyd's no será en modo alguno responsable de la suficiencia (sea en el importe o en otro modo) de la fianza aceptada por él ni de la falta o insolvencia de cualquier persona, firma o corporación que haya dado la misma.

5.- Pendiente de que se complete la fianza en la forma anteriormente dicha, el Contratista tendrá un derecho de retención sobre la propiedad salvada, en concepto de su remuneración. Sin el consentimiento escrito del Contratista, la propiedad salvada no podrá ser retirada de o del lugar de refugio al cual la propiedad haya sido conducida por el Contratista al terminar los servicios de salvamento, hasta que se haya dado al Comité del Lloyd's fianza en la forma en que queda dicha. El Contratista conviene en no arrestar o detener la propiedad salvada a menos que la fianza no sea dada dentro de los catorce días (excluyendo los domingos y otros días considerados como festivos en el Lloyd's) de la terminación de los servicios (no siendo el Comité del Lloyd's responsable de que las partes interesadas dejen de establecer la fianza requerida dentro de los citados catorce días) o que el Contratista tenga razón para suponer que la remoción de la propiedad salvada se está proyectando contrariamente al citado Convenio. En caso de que no se preste fianza en la forma anteriormente expresada o de que se haga algún intento para retirar la propiedad salvada en forma contraria a lo convenido, el Contratista podrá adoptar medidas para hacer valer su citado derecho de retención. El Arbitro o Arbitros o Arbitro de Discordia (incluyendo el Comité de Lloyd's si éste actúa con el carácter de cualquiera de ellos) nombrados bajo las cláusulas 7 u 8 siguientes tendrán poder en su absoluta discreción, para incluir en la suma concedida en el Laudo al Contratista, la totalidad o parte de los gastos como crean conveniente, en que haya incurrido el mismo para hacer valer su derecho de retención.

6.- Después de la expiración de cuarenta y dos días a partir de la fecha en que se completó el depósito, el Comité de Lloyd's

solicitará de la parte o partes interesadas el pago del importe de aquélla y en caso de falta de pago lo realizará o lo hará valer y pagará de ello el importe al Contratista salvo que el referido Comité haya entre tanto recibido aviso por escrito de la impugnación y que se reclame arbitraje por alguna de las partes que tengan derecho y sean autorizadas para efectuar tal impugnación y demanda, o al menos que el mismo considere conveniente impugnar y demandar Arbitraje. El recibo del Contratista constituirá suficiente descargo para el Comité de Lloyd's por cualquier suma así pagada y no incurrirá en responsabilidad alguna con ninguna de las partes interesadas por efectuar tal pago y ninguna impugnación o demanda de Arbitraje será tomada en consideración ni tomará efecto, salvo que se haya recibido por el Comité de Lloyd's dentro de los cuarenta y dos días mencionados anteriormente.

7.- En el caso de impugnación y solicitud de Arbitraje, la remuneración por los servicios prestados se fijará por el Comité de Lloyd's como Arbitros o a opción del mismo, por un Arbitro a designar por él a menos que reciban dentro de los treinta días a partir de la fecha de este Convenio aviso por escrito o telegráfico del Contratista designando un Arbitro en representación suya, en cuyo caso tal noticia será comunicada por el Comité a los armadores del buque que enes dentro de los quince días a partir de la recepción del mismo, pasarán noticia escrita al Comité de Lloyd's nombrando otro Arbitro en representación de todas las partes interesadas en la propiedad salvada o, si lo considera oportuno, dispondrá que actúe como único Arbitro el designado por el Contratista y en consecuencia, el Arbitraje tendrá lugar en Londres por los Arbitros o Arbitro así designado. Si los Arbitros no pueden ponerse de acuerdo, lo notificarán inmediatamente al Comité de Lloyd's quien

actuará como Amigable Componedor o designará a otra persona que actúe como tal. Cualquier Laudo de los Arbitros o Arbitro o Amigable Componedor será final (subordinado a apelación como se estipula en este Convenio) y obligará a todas las partes interesadas y ellos o él tendrán facultades para convocar, recibir y obrar sobre cualquier prueba oral o documental o información (sea o no la misma, estrictamente admisible como prueba) como ellos o él puedan considerar conveniente y para conducir el Arbitraje en todos los respectos y en tal forma como consideren oportuno y mantener, reducir o incrementar la suma, si la hubiere, que se menciona en la Cláusula I y si en opinión de ellos o de él el importe del depósito es excesivo, tendrán poder en absoluta discreción para condenar al Contratista por la totalidad o parte de los gastos para proveer tal fianza y a deducir el importe por el cual el Contratista sea así condenado, de la remuneración por salvamento. A menos que los Arbitros o Arbitro o Amigable Componedor lo disponga de otro modo, las partes estarán en libertad para aportar pruebas técnicas al Arbitraje. Los Arbitros o Arbitro y el Amigable Componedor (incluido el Comité del Lloyd's si este interviene con la facultad de cualesquiera de ellos) podrán cargar aquellos gastos que consideren razonables y el Comité de Lloyd's podrá en cualquier caso gravar honorarios razonables por sus servicios en relación con el Arbitraje y todos estos gastos se tratarán como parte de las costas del Arbitraje y Laudo y se pagarán por dichas partes como estipule el Laudo. Se pagará al Contratista un interés al tipo del 5 por 100 por año desde la expiración de los catorce días (incluyendo domingos y otros días que se consideren festivos en el Lloyd's) después de la fecha de la publicación del Laudo por el Comité del Lloyd's, hasta la fecha del pago a dicho Comité (supeditado a apelación como se dispone en este Convenio) sobre el importe de

cualquier suma admitida en el Laudo después de deducirse cualquier pago efectuado a cuenta. Salvo lo anteriormente dispuesto, se aplicarán las estipulaciones estatutarias relativas al Arbitraje que se hallen en vigor en el momento oportuno en Inglaterra. Dicho Arbitraje se denominará en este Convenio "el Arbitraje Original" y el Arbitro o Arbitros o Amigable Componedor "el Arbitro Original" o "los Arbitros Originales" o "el Amigable Componedor", y el Laudo de tal Arbitro o Arbitros o Amigable Componedor, "el Laudo Original".

8.- Cualquiera de las personas citadas en la cláusula 14, excepto el Comité del Lloyd's, podrán apelar al Laudo Original dando Aviso de Apelación por escrito al Comité de Lloyd's dentro de los catorce días (excluidos domingos u otros días que se consideren festivos en el Lloyd's) a partir de la publicación por el Comité del Lloyd's del Laudo Original; y cualesquiera de las demás personas citadas en la cláusula 14, excepto el Comité del Lloyd's podrán (sin perjuicio a su derecho de apelación de acuerdo con la primera parte de esta cláusula) dentro de los siete días (excluidos domingos u otros días que se consideren festivos en el Lloyd's) después de recibido por ellos del Comité de Lloyd's la noticia de tal apelación (tal aviso si se envía por correo se considerará recibido al día siguiente de aquél en que el aviso fue cursado), dar por escrito Aviso de Contrapelación al Comité del Lloyd's. Tan pronto como sea posible después de recibido tal aviso o avisos, el Comité de Lloyd's por sí solo o conjuntamente con otra persona o personas designadas por él (salvo que sean ellos los impugnadores) oirá y resolverá la apelación o si lo considera conveniente hacerlo así o si fuesen los impugnadores, dejarán la apelación al cuidado de una persona o personas elegidas por ellos. Cualquier Laudo de Apelación

será final y obligará sobre todas las partes interesadas. Ninguna otra prueba que no sean los documentos presentados en el Arbitraje Apelación en su absoluta discreción soliciten otro testimonio. El Arbitro o Arbitros de la Apelación, podrán llevar el Arbitraje de Apelación en la forma y modos que se consideren conveniente y podrán mantener, incrementar y reducir la suma reconocida por el Laudo Original con igual poder que en conferido por la cláusula 7 al Arbitro Original o Arbitros o Amigable Componedor, para condenar al Contratista por la totalidad o parte de los gastos de proveer fianza y para reducir la cantidad denegada de la remuneración por salvamento. Y él o ellos podrán también ordenar, como él o ellos consideren conveniente respecto al pago de los intereses (al tipo del 5 por 100 anual) sobre la suma concedida al Contratista. El Arbitro o Arbitros de Apelación (incluyendo al Comité de Lloyd's si actúa con esta facultad) podrán ordenar la forma en que serán soportadas y pagadas las costas del Arbitraje Original y del Arbitraje de Apelación y podrán cargar los honorarios que consideren razonables y asimismo, en cualquier caso, el Comité de Lloyd's por sus servicios en relación con el Arbitraje de Apelación y todos estos gastos se tratarán como parte de las costas del Arbitraje y Laudo de Apelación y serán pagados por tales partes conforme ordene el Laudo de Apelación. Salvo lo anteriormente indicado se aplicarán las disposiciones legales relativas al Arbitraje que se hallen Original y las notas y apuntaciones taquigráficas del Arbitro Original o Arbitros Originales y/o pruebas de Amigables Componedores, si las hubo, de los procedimientos y/o pruebas orales, si las hubiere, en el Arbitraje Original, será utilizada en la Apelación, salvo que el Arbitro o Arbitros de en vigor en el momento oportuno en Inglaterra.

9.- a) *En caso de Arbitraje, si no fuese recibido ningún aviso de Apelación por el Comité de Lloyd's dentro de los catorce días después de la publicación por el Comité del Laudo Original, el Comité requerirá de la parte o partes interesadas el pago de las sumas establecidas en el Laudo y en el caso de falta de pago, se realizará o hará efectiva la fianza y se pagará de ella al Contratista (cuyo recibo constituirá una descarga válida para aquél) el importe asignado en el Laudo junto con los intereses estipulados anteriormente.*

b) *Si el Comité de Lloyd's recibiese aviso de Apelación de acuerdo con las estipulaciones de la cláusula 8, tan pronto como sea posible, pero no antes de la publicación del Laudo o Apelación, solicitará de la parte o partes interesadas el pago de la suma concedida en el Laudo y a falta de pago realizará o hará efectiva la fianza y pagará de ella al Contratista (cuyo recibo constituirá una descarga válida para el Comité) la suma concedida por el Laudo junto con los intereses, si los hubiere, en la forma adecuada a fin de cumplir las disposiciones del Laudo de Apelación.*

c) *Si el Laudo de Apelación estipulara que las costas del Arbitraje Original o del Arbitraje de Apelación o cualquier parte de ellas deben ser soportadas por el Contratista, tales costas serán deducidas del importe concedido en el Laudo antes de efectuarse el pago al Contratista, por el Comité de Lloyd's, salvo que dicho Contratista aporte una garantía satisfactoria para el pago de dichas costas.*

d) Sin perjuicio de las estipulaciones de la cláusula 4 aquí incluida, la responsabilidad del Comité de Lloyd's quedará limitada en todo caso al importe de la fianza retenida por él.

10.- El Comité de Lloyd's podrá, a su discreción, pagar a cuenta al Contratista con cargo a la fianza (que podrá realizar o hacer efectiva con este fin) antes de la publicación del Laudo Original y/o Laudo de Apelación, aquella suma que pueda estimar como razonable, por cualquier cantidad que en concepto de gastos, éste haya tenido que desembolsar en relación con los servicios.

11.- Ni el Capitán ni otra persona que firme este Convenio en nombre de la propiedad objeto del salvamento, está autorizado para actuar o entregar y el Contratista no demandará ni tomará ningún giro u orden por o a cuenta de la remuneración.

12.- Cualquier disputa entre las partes interesadas en la propiedad salvada respecto a la proporción por la que corresponde a cada uno establecer la fianza o contribuir a la suma concedida en el Laudo respecto de cualquier otro asunto, se someterá y determinará por el Comité de Lloyd's o por alguna otra persona o personas designadas por el Comité cuya decisión será final y obligará con carácter inmediato.

13.- El Capitán u otra persona firmante de este Convenio en nombre de la propiedad objeto de salvamento, suscribe como agente del buque, su cargamento y flete y de los respectivos dueños de ello y obliga a cada uno (pero no el uno por otro o a él personalmente) al debido cumplimiento de lo estipulado.

14.- Cualquiera de las siguientes partes podrá impugnar la suma citada en la cláusula I como excesiva o insuficiente, habida cuenta de los servicios que resultaren necesarios para efectuar el Convenio, o al valor de la propiedad salvada a la terminación de las operaciones y podrán reclamar Arbitraje:

1) Los armadores del buque.

2) Cualesquiera otras personas interesadas conjuntamente como propietarios y/o aseguradores de cualquier parte, que no sea inferior a la cuarta parte del valor estimado de la propiedad salvada, como el Comité del Lloyd's en su absoluta discreción pueda en razón del carácter sustancial de su interés o por otra causa, autorice a Impugnar.

3) Contratista.

4) El Comité del Lloyd's. Cualesquiera de estas impugnaciones y el Laudo Original, consecuencia del Arbitraje (subordinado a Apelación como se establece en este Convenio) obligan no solamente a los impugnadores, sino a todos los interesados estipulándose en todo momento que los Arbitros o Arbitro o Amigable Componedor, podrán en caso de impugnación por sólo alguna de las partes interesadas, ordenar que las costas sean pagadas solamente por los impugnadores, quedando entendido también que si el Comité del Lloyd's fuese el Impugnador no podrá actuar por sí mismo como Arbitro o Amigable Componedor.

15.- Si las partes en este Arbitraje o alguna de ellas deseara ser oídas o aducir pruebas en el Arbitraje original, deberán dar aviso a este efecto al Comité del Lloyd's y nombrarán respectivamente una persona en el Reino Unido que les represente a todos los fines del Arbitraje y a falta de tal noticia y nombramiento los Arbitros o Arbitro o Amigable Componedor podrán proceder como si las partes en falta hubiesen renunciado a su derecho de ser oídas o de aportar pruebas.

16.- Cualquer Laudo, aviso, autorización, orden u otro documento firmado por el Presidente del Lloyd's o por un oficial del Comité del Lloyd's en representación de éste se considerará como si hubiese sido debidamente hecho o dado por el Comité del Lloyd's y tendrá la misma fuerza y efecto en todos los respectos como si hubiera firmado por cada uno de los miembros del Comité del Lloyd's.

Por y en representación del Contratista

.....

(A firmar, bien por el Contratante personalmente o por el Capitán del buque salvador u otra persona cuyo nombre se inserta en la línea 3 de este Convenio.)

**Por y en representación de los dueños de los bienes objeto
del salvamento.**

*(A firmar por el Capitán u otra persona cuyo nombre se inserta en la línea
I de este Convenio.)*

CONCLUSIONES

Un impresionante progreso se ha hecho durante las últimas dos décadas en el perfeccionamiento y expansión de los puertos existentes y en construir otros totalmente nuevos; pero aún así es urgentemente necesario que las mejoras de los puertos y de las rutas de acceso reciban la alta prioridad que realmente merecen.

Todos los puertos, al ser considerados lugares materiales en los cuales se inicia, termina o se da continuidad a una fase característica del transporte de bienes o personas, deben estar habilitados de forma tal que sean susceptibles de prestar el servicio que sea requerido por alguna embarcación en cualquier momento, evitando así interrupciones o demoras en las operaciones marítimo-portuarias.

Dentro de las principales operaciones que se realizan en un puerto y que tienen su inicio antes de que el barco entre a la zona portuaria, así como la última que es llevada a cabo hasta que la embarcación se considera apta para iniciar el viaje por sí misma, manteniendo así la seguridad del tráfico interno y del mismo puerto, están las operaciones de remolque.

El servicio de remolque reviste su importancia debido a las particularidades de su explotación, su perfeccionamiento técnico y demás características propias, siendo en conjunto un verdadero soporte para las actividades de navegación más diversas, tales como el tráfico

interior en puertos, bahías, ríos y canales navegables, tráfico marítimo en alta mar, maniobra, transporte, asistencia y salvamento.

Dada la importancia que tienen dichas actividades, y puesto que se encuentran de manera natural e inevitable siempre expuestas a los graves peligros y riesgos que implica toda maniobra de navegación, ha sido necesario que las legislaciones de cada nación implicada en actividades portuarias, consideren todas las consecuencias jurídicas que conlleva una operación de remolque; desde un simple remolque de barcaza hasta la asistencia o salvamento de una embarcación.

El Derecho Marítimo, al ser un conjunto de normas jurídicas que regulan las actividades de los particulares relacionadas con el aprovechamiento, uso y explotación de los mares, se ha encargado de cimentar los conceptos que deben de tomarse en cuenta para tratar de manera internacional una actividad de remolque, caracterizándose en la actualidad por ser: un servicio regulado por reglas especiales de Derecho Marítimo, la existencia de un buque remolcador, el ejercicio de una fuerza motriz externa empujando o jalando mediante la utilización de una cuerda o cable de remolque, la existencia de un cuerpo flotante remolcado que carece de tracción o propulsión propia; o que aún teniéndola no la utiliza, la conducción o desplazamiento por agua de un lugar a otro de este cuerpo flotante remolcado y el pago de un precio o contraprestación.

El Contrato de Remolque es conceptualizado internacionalmente como aquel 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 jalando mediante una cuerda o cable de remolque, a otro cuerpo flotante que carece de propulsión propia o que aún teniéndola no la utiliza por diversas causas, a fin de desplazarlo o conducirlo de un lugar a otro.

Las operaciones y el mismo contrato de remolque se encuentran reguladas principalmente en la actual Ley de Navegación, así como en la Ley de Puertos y el Reglamento de dicha Ley.

Tanto en las legislaciones señaladas así como en el clausulado del mismo contrato de remolque, se señala que la principal obligación del remolcador es sin duda alguna el proporcionar fuerza motriz al remolcado, en las condiciones y tiempo expresa o tácitamente convenidos; y del remolcado la principal obligación es pagar el importe del remolque conforme haya sido convenido con antelación entre las partes.

Cuando el remolque tenga por objeto aplicar su fuerza a un buque capaz de maniobrar, el capitán de éste debe acordar de manera conjunta con el piloto de puerto y el capitán del buque las maniobras a ejecutar, debiendo acatar las órdenes que se le giren.

La transferencia de responsabilidad que señala el clausulado de cualquier contrato de remolque por parte del remolcador hacia el remolcado si llegare a ocurrir alguna eventualidad en las maniobras de remolque, además de su fundamento legal en el artículo 1913 del Código Civil, es legalmente improcedente, y aunque el principio que rige todo contrato es el acuerdo de voluntades de las partes, ningún

contrato podrá contener cláusulas que contravengan disposiciones de orden público; y es aquí donde se fundamenta dicha conclusión, ya que tal transferencia de responsabilidad ataca por completo toda dogmática jurídica de orden público, al ir en contra del conjunto de instituciones jurídicas que identifican o distinguen el derecho de una comunidad, entendiendo por ello los principios normas e instituciones que no pueden ser alteradas **ni por la voluntad de los individuos (ya que no están bajo el imperio de la autonomía de la voluntad), ni por la aplicación del derecho extranjero.**

Nuestro Derecho, al cimentarse en instituciones tan antiguas como el mismo Derecho Romano, sustenta la postura de que cada individuo debe ser responsable de sus propios actos o fallas, convirtiéndose esta idea en **todo un principio jurídico** fuente de nuestras actuales legislaciones, y, por consiguiente, no sujeto a ser **alterado o ignorado por acuerdo de voluntades.**

Respecto a daños ocasionados a terceros al efectuarse las maniobras de remolque, éstos podrán proceder contra el remolcador, el remolcado o de igual otra forma contra los dos, siempre y cuando los terceros pudieren probar que el daño sufrido ha sido causado por culpa común de las partes en operación; y ellas tendrán que responder solidariamente en virtud del derecho común, pero no siendo así, se tiene la necesidad de distinguir en cada caso concreto si el remolcado es cuerpo inerte, incapaz de moverse o desprovisto de tripulación.

Para que exista la figura de la responsabilidad civil en las operaciones de Remolque, es necesario que coincidan tres supuestos que fungirán como los cimientos fundamentales de ésta: un hecho ilícito,

la existencia de un daño y un nexo de causalidad entre el hecho y el daño; y de la misma forma, una obligación requiere de una conjunción tripartita de elementos definidos por la ley y que de una forma clara se conocen como los sujetos (uno activo y otro pasivo pudiendo existir pluralidad en ambos), una relación jurídica protegida por el derecho y, finalmente una prestación o una abstención.

Es necesario concluir con igual importancia, y aplicando por analogía a las maniobras de remolque, dada la precisión que se requiere para ellas, que para la ley basta que si al usarse un mecanismo peligroso se causare daño, el titular de dicho mecanismo estará en la obligación de repararlo, teniendo el propietario de dicho mecanismo peligroso, la carga de probar para poder excluirse de la responsabilidad que la culpa o negligencia inexcusable fue de la víctima.

La responsabilidad objetiva no procederá, aunque el buque sea considerado por la ley como objeto peligroso y no exista culpa o negligencia de la víctima, cuando los daños ocasionados fueren resultado de una fuerza mayor y el buque no estuviere realizando maniobras o, en su caso, navegando; esto es, fuere arrastrado por vientos o corrientes o alguna otra fuerza mayor.

En este aspecto, se concluye que la responsabilidad civil objetiva no se refiere solo a la persona física que maneja los mecanismos peligrosos, sino que comprende también a la persona moral que los pone al servicio público y no siendo necesario que en su manejo se obre ilícitamente; pues aunque haya un obrar lícito no podrá eximirse de la responsabilidad, aquí se adecúa a las empresas prestadoras del servicio

que buscan responsabilizar de todo daño o accidente a la tripulación del buque remolcador.

Ahora bien, dando un seguimiento lógico a todas y cada una de estas conclusiones, en resumen se llega a lo siguiente:

1) El Contrato de Remolque es una figura jurídica que, como tal, deberá adecuarse a las condiciones que imponga el Derecho con objeto de nunca ir en contra del orden público.

2) La naturaleza jurídica de cualquier contrato de remolque estará determinada por la voluntad de las partes y no por sus razones técnicas.

3) Al ser el Contrato de Remolque un contrato bilateral, oneroso y conmutativo, debe de apreclarse desde el momento de contratar, las consecuencias, derechos y obligaciones que cada parte contratante asume o está dispuesta a asumir.

4) Conforme a Derecho (a. 1839 del Código Civil para el D.F.), las partes contratantes podrán pactar las cláusulas que crean convenientes; pero las que se refieran a requisitos esenciales del contrato, o sean consecuencia de su naturaleza ordinaria, se tendrán por puestas aunque no se expresen.

5) El clausulado de un Contrato de Remolque que exime de manera parcial o total de toda responsabilidad al prestador del servicio de remolque, se estará a lo dispuesto por el artículo 2226 del Código Civil; esto es, estará calificado de una nulidad absoluta.

6) Aún cuando hubiere algún daño o daños causados al mismo solicitante del servicio o de terceros y se haya acordado una transferencia de responsabilidad, se deberá siempre de someter el caso y la decisión final a un órgano judicial que decida y juzgue conforme a derecho, ya que un clausulado que contenga tales condiciones y suponiendo ocurriere algún ilícito al prestar el servicio teniendo como consecuencia un daño y no sea sometido al arbitrio de un juez, se estarán violando normas que tendrán como consecuencia la alteración de un orden público.

En cuanto a la procedencia de la responsabilidad objetiva, ésta no es aplicable por el mero hecho de que se esté utilizando un objeto peligroso o se estén realizando maniobras que puedan ocasionar graves daños. Esta responsabilidad y su consecuente reparación del daño únicamente procederá cuando no se pueda demostrar la culpa o negligencia inexcusable de la víctima y exista una orden emanada de un órgano judicial de reparar el daño.

7) Los buques se encuentran exentos de toda responsabilidad objetiva, cuando los daños causados por éste fueran consecuencia de una fuerza mayor.

Como frase final de este trabajo, me atrevo a citar aquella frase que engloba la razón de someterse a un estudio y acatar la decisión de un juez al respecto y ésta es:

**"En caso de duda o controversia,
presentadme los hechos,
que yo os daré el Derecho".**

BIBLIOGRAFIA

- 1.- **ALFARO PEREZ, JUAN.** Diccionario Marítimo y de Construcción Naval. Editorial Garriga. Barcelona, España. 1994.
- 2.- **AMICH, JULIAN.** Diccionario Marítimo. Editorial Juventud. Barcelona, España. 1981.
- 3.- **AZCARRAGA, JOSE LUIS.** Derecho Internacional Marítimo. Editorial Ariel. Barcelona, España. 1970.
- 4.- **BONNECASE, JULIAN.** Elementos de Derecho Civil. Editorial Jus. Traducción de José María Cajica. Puebla, México. 1945.
- 5.- **BORJA SORIANO, MANUEL.** Teoría General de las Obligaciones. Editorial Porrúa. México. 1991.
- 6.- **BOSCH GARCIA, CARLOS.** México Frente al Mar. Editorial UNAM. México. 1981.
- 7.- **CARDENAS DE LA PEÑA, ENRIQUE.** Marina Mercante. Curso Impartido en la S.C.T. México. 1988.
- 8.- **CERVANTES AHUMADA, RAUL.** Derecho Marítimo. Editorial Herrero, S. A. México. 1989.
- 9.- **CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL.** Editorial Porrúa. México. 1996.

- 10.- **COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS.** La Reforma Portuaria. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. México. 1976.
- 11.- **DANJON, DANIEL.** Tratado de Derecho Marítimo. Editorial Reus. Madrid, España. 1941.
- 12.- **DIGESTO ROMANO O PANDECTAS.** Parte correspondiente a las obligaciones contractuales. Documento Histórico.
- 13.- **FARINA, FRANCISCO.** Derecho y Legislación Marítima. Editorial Bosch. Barcelona, España. 1968.
- 14.- **GARCIA BENAVIDES, ROBERTO.** Mitos de las Comunicaciones y Transportes en la Historia de México. Curso impartido en la S.C.T. México. 1988.
- 15.- **GARRIGUES, JOAQUIN.** Curso de Derecho Mercantil. Editorial Porrúa. México. 1990.
- 16.- **GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO.** Manual de Derecho de la Navegación. Ediciones Depalma. Buenos Aires, Argentina. 1980.
- 17.- **INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS.** Diccionario Jurídico Mexicano. Editorial Porrúa. México. 1991.
- 18.- **LEY DE NAVEGACION.** Editorial Porrúa. México. 1995.
- 19.- **LEY DE PUERTOS.** Editorial Porrúa. México. 1996.

20.- **LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES.** Editorial Porrúa. México. 1994.

21.- **MANZANERO ESCUTIA, FRANCISCO XAVIER.** Algunas Reflexiones en torno a las Operaciones de Remolque. Publicación de la revista de Investigaciones Jurídicas de la Escuela Libre de Derecho. México. 1989.

22.- **MAYO JAIMEZ, FELICIANO.** Asistencias Marítimas. Editorial Naval. Madrid, España. 1980.

23.- **MELO, LUIS.** El Remolque. Ediciones Depalma. Buenos Aires, Argentina. 1930.

24.- **OLVERA DE LUNA, OMAR.** Manual de Derecho Marítimo. Editorial Porrúa. México. 1989. 2 Tomos.

25.- **ORRIO ALARCON, MIGUEL.** Los Transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano. Curso impartido en la S.C.T. México. 1984.

26.- **ORTIZ, FEDERICO.** Los Puertos Mexicanos. Editorial Fondo de Cultura Económica. México. 1976. Colección "Testimonios del Fondo".

27.- **PINA, RAFAEL DE.** Diccionario de Derecho. Editorial Porrúa. México. 1987.

28.- **SOLIS GUILLEN, EDUARDO.** Derecho Oceánico. Editorial Porrúa. México. 1987.

29.- **SZEKELY, ALBERTO.** Derecho del Mar. Editorial UNAM. México.
1981.