

---

## REMOLQUE MARÍTIMO I. CONCEPTO

El remolque es un contrato por virtud del cual una de las partes, naviero-remolcador, se obliga a cambio de la contraprestación económica pactada, a emplear su propio buque bien para desplazar otro buque o cuerpo flotante (remolque transporte) bien para proporcionar al buque remolcado la fuerza motriz necesaria para maniobrar en el área portuaria o en otras zonas de navegación restringida o dificultosa (remolque maniobra). Se trata de un contrato que carece, en sentido estricto, de regulación normativa propia en el ámbito del Derecho español, que se encuentra sometido a los términos de los pactos habidos entre las partes y, en defecto de tal pacto, al régimen de los contratos de obra y de servicios.

En sentido amplio, el remolque marítimo puede ser entendido como el desplazamiento de un buque mediante la tracción de otro. Su evolución en el marco del sector le ha permitido desarrollar tres actividades diversas, a saber: la maniobra, el transporte y la seguridad.

El Código de Comercio no reguló esta figura contractual, mientras que la [Ley 60/1962, de 24 de diciembre](#), sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, sólo se ocupaba, propiamente, del aspecto remuneratorio de las prestaciones. Posteriormente, el [artículo 263 f\) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre](#), por el que se aprueba el [Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante](#) (y que sustituye a la [Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante](#)), pasó a disponer que las competencias sobre remolques pasarían al Ministerio de Fomento, en tanto que el [artículo 108.2 de la Ley de Puertos 2/2011](#) se ocupaba del remolque portuario, a saber, el ejecutado por la Autoridad Portuaria. Al respecto, existen formularios-tipo, que son conocidos bajo las expresiones inglesas Towco y Towhire.

La [Ley 14/2014, de 24 de julio](#) de 2014, de Navegación Marítima (en lo sucesivo LNM), lo regula de manera completa en sus [arts. 301 a 306 LNM](#), a la vez que deroga la citada [Ley 60/1962, de 24 de diciembre](#), sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas (excepto las disposiciones del título II, que continúan en vigor en calidad de normas reglamentarias), así como el mencionado art. 263 f) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Por el contrato de remolque, señala el [art. 301 LNM](#), el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque, embarcación o artefacto naval, o bien a prestar su colaboración para las maniobras del buque remolcado o, en su caso, el acompañamiento o puesta a disposición del buque.

---

## II. TIPOLOGÍA DEL REMOLQUE MARÍTIMO

Sobre el contrato de remolque, la ley distingue varios supuestos:

- **1.** Remolque-transporte, que concurre, según el [art. 302 LNM](#), cuando el armador del buque remolcador se haya comprometido al desplazamiento del buque o artefacto remolcado se entenderá que, salvo pacto expreso en contrario, la dirección de la maniobra corresponde al capitán del remolcador. Serán de aplicación en tanto sean congruentes con el objeto del contrato las normas contenidas en los [arts. 211 y ss LNM](#), relativas a la puesta a disposición del buque en el contrato de fletamento. En los casos en que los elementos remolcados hayan sido entregados al remolcador se entenderá que este asume la custodia de ellos, con la consiguiente responsabilidad.
- **2.** Remolque de fortuna, contemplado en el [art. 305 LNM](#), como aquel supuesto en el cual se solicitan servicios de remolque en situación extraordinaria, y que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esta remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación, y un precio adecuado al servicio prestado; y no estará condicionada al éxito de la operación.
- **3.** Remolque-maniobra, que según el [art. 303 LNM](#), concurre cuando el remolque tenga por objeto la asistencia del remolcador a la maniobra del remolcado, se entenderá que, salvo pacto en contrario, la dirección de la maniobra recae sobre el mando del buque remolcado.

Desde un punto de vista práctico, a la vista de la propia finalidad perseguida por las partes en este tipo de contratos y a tenor de lo establecido en el [artículo 1289 del Código Civil](#) respecto de la interpretación de los contratos onerosos, parece más acertado considerar que se trata de un verdadero contrato de obra, por lo que no sólo no le sería aplicable la normativa del abordaje a los daños causados con las maniobras preliminares, sino que incluso se posibilita a las partes, si lo estiman oportuno, en aras del principio de la autonomía de la voluntad y libertad de pactos imperantes en el ordenamiento jurídico privado, incluir o no cláusulas de exoneración de responsabilidad de la empresa remolcadora por los daños causados en las citadas maniobras. No obstante, tanto en las condiciones generales de las empresas de remolque, como en algunas legislaciones actuales, existe la tendencia a considerar que la dirección de las maniobras de ambos buques corresponde al capitán del buque remolcado, por lo que éste responderá de los daños causados al remolcador, lo que supone la consideración del contrato como de arrendamiento de servicios.

---

### III. ABORDAJE CON TERCERO AJENO AL TREN DE UN REMOLQUE

En los casos en que durante las operaciones de remolque se produce una colisión entre el remolcador y el remolcado, nos encontramos en la esfera de la responsabilidad contractual, siendo de aplicación el [art. 304.1 LNM](#), según el cual los armadores de cada uno de los buques serán responsables de los daños causados al otro como consecuencia de la negligencia en el cumplimiento de las prestaciones que le incumben. Pero por el contrario, si la colisión se produce entre el convoy y un tercero, resulta de aplicación el apartado segundo del mencionado precepto legal, según el cual ambos armadores serán solidariamente responsables ante terceros por los daños causados por el tren de remolque, salvo en la medida en que alguno de ellos pruebe que tales daños no derivan de causas imputables a su elemento en el tren de remolque. En todo caso procederá el derecho de repetición entre armadores en atención al grado de culpa respectivo.

El [art. 306 LNM](#) determina una prescripción de un año, para las acciones nacidas del contrato de remolque.

---

### IV. LAS CLÁUSULAS DEL INSTITUTO DE ASEGURADORES DE LONDRES

Las Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres para buques son muy variadas, debiéndose de clasificar principalmente en cláusulas por tiempo y por viaje. Haremos alusión, únicamente, a aquella que se estima más relevante para el objeto de nuestro estudio.

Cláusula 1. Navegación (*Navegation*). Contiene tres apartados diferentes: El primero de ellos, apartado 1.1, tradicionalmente conocido como “Cláusula de Remolque y Asistencia” (*Tow and Assist Clause*), es una auténtica cláusula de libertad (*Liberty Clause*), en la medida en que autoriza a:

- a) Navegar con o sin práctico.
  - b) Efectuar pruebas de mar.
  - c) Remolcar y asistir a buques en situación de peligro.
  - d) Permite se efectúen las operaciones de remolque, que sean usuales, en relación con la carga y descarga del buque. Correlativamente y por el contrario, le está al asegurado radicalmente prohibido:
    - • Que su buque sea remolcado, excepto cuando ello constituye práctica habitual en el tráfico, o bien hasta el primer puerto o lugar seguro en caso de una asistencia marítima.
    - • Llevar a cabo con su buque servicios de remolque o salvamento formalizados mediante contratos suscritos por el asegurado, propietario, naviero o fletador por tiempo.
- 

### V. DISTINCIÓN DE OTRAS FIGURAS. EL CASO DEL SALVAMENTO

El salvamento marítimo es el conjunto de actividades prestadas a personas, a un buque o a cosas, a fin de superar una situación de peligro en el mar. La [Ley 14/2014, de 24 de julio](#), de Navegación Marítima contempla el salvamento, en su [art. 358 LNM](#), como todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima.

Tradicionalmente, la doctrina ha señalado que deben concurrir dos requisitos esenciales a fin de poder entender que nos encontramos ante la figura del salvamento marítimo, a saber: (i) la situación de peligro y (ii) el resultado útil. La situación de peligro diferencia este supuesto del relativo al remolque. La jurisprudencia (anterior a la entrada en vigor de la [Ley de Navegación Marítima](#)) perfiló el concepto de peligro, bien entendido que no puede formularse una noción unitaria pues debe atenderse a las circunstancias concurrentes del caso concreto. No obstante ello, eran relevantes algunas ideas manejadas de ordinario por la jurisprudencia en orden a determinar la existencia, la intensidad o el grado de peligro. Así, no cabía hablar de salvamento si no había peligro de pérdida o peligro de sufrir graves daños; debía ser de entidad suficiente para causar la pérdida del bien salvado; no era imprescindible que el peligro fuera inminente, bastando que fuera efectivo y previsible o actual y concreto. Es cuestión que se discutía la relativa a si el peligro debe suponer también una amenaza cierta para el buque y la tripulación del salvador.

Las situaciones de peligro pueden derivar de circunstancias ajenas al mar, como podría ser, sin ánimo de exhaustividad en la enumeración, un incendio, un abordaje o la pérdida de gobierno. La jurisprudencia negó la existencia de la situación de peligro que conforma presupuesto del salvamento cuando el buque se encuentra en aguas del recinto portuario; este planteamiento ha sido objeto de severa crítica por parte de la doctrina más autorizada, que entiende que si bien el puerto, entendido desde la perspectiva administrativa, debe entenderse como lugar seguro, la realidad de las cosas puede ser, en una perspectiva física, muy distinta.

El resultado útil consiste en la superación de la situación de peligro. De ello se deriva que sin salvamento no hay remuneración (*no cure no pay*), con la excepción de que el auxilio se haya prestado en orden a la protección del medio

ambiente ([artículo 14 del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989](#)). No obstante ello, en algunas ocasiones la concurrencia de ambos presupuestos no resulta bastante en orden a que la ayuda pueda venir calificada como salvamento. Tal es el caso que se plantea en los supuestos de auxilio desenvuelto por la propia tripulación en beneficio del buque o de la carga, el prestado por imperativo de norma legal o en cumplimiento de una orden de la autoridad marítima, y aun el prestado en cumplimiento de una obligación anterior. Este último caso sería el supuesto del remolque extraordinario. Este planteamiento nos lleva a poder distinguir una serie de supuestos en razón a la voluntariedad en la prestación del servicio. Y es que el auxilio puede prestarse en cumplimiento de un mandato legal o una orden administrativa, en los casos de salvamentos obligatorios; o bien tal auxilio puede desenvolverse espontáneamente (salvamento espontáneo) o a petición del armador o del capitán del buque o del titular de la carga en peligro (salvamento contractual).

La remuneración o premio del salvamento, excluido el supuesto del salvamento obligatorio, presenta una disciplina particular, siendo objeto de pacto entre los contratantes, de ordinario por medio del formulario del [Lloyd`s Open Form](#). En su defecto, o si su resultado se considera desproporcionado y ha sido concertado en el momento del peligro, las partes pueden acudir al Tribunal Marítimo Central, que fijaba su importe atendiendo a los criterios que se contemplan en los [artículos 6.1 y 9 de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre](#), sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos (es derogada por la [DD única de la LNM](#)), esto es: el resultado obtenido, los esfuerzos realizados, la intensidad y gravedad del peligro corrido, los gastos y daños sufridos, y el valor de las cosas salvadas.

Y en este punto de la exposición, no puede dejarse de hacer consideración a la situación que se conforma en el marco del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, hecho en Bruselas el 10 de abril de 1926 (denunciado por España el 25 de mayo de 2004, con efecto a partir del 27 de mayo de 2005). En el tercer escalón de prelación, el artículo 2 de dicho instrumento contempla “[las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la parte correspondiente al buque en las averías gruesas](#)”. Se trata de dos tipos distintos de créditos, ninguno de los cuales estaba ni siquiera contemplado en el mencionado [artículo 580 del Código de Comercio](#), relativo a la prelación de créditos en caso de venta judicial del buque. El primero de tales privilegios protege a los titulares del derecho a una remuneración por los servicios prestados a un buque en peligro, de acuerdo con las normas que regulan la institución del salvamento marítimo.

Se trata del Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 de unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento marítimo, también denunciado por España el 10 de enero de 2005, con efecto a partir del 19 de enero de 2006 (no contempla el abordaje) y, en el ámbito interno español, de la indicada, y derogada, [Ley 60/1962 de 24 de diciembre](#). Resulta necesario señalar que los conceptos de asistencia y salvamento están hoy en día unificados por los citados textos normativos, de forma que ambos se refieren a los auxilios prestados con éxito a los buques de navegación marítima que se hallan en peligro de perderse o de sufrir daños. Dicho auxilio, cuando es útil, genera el derecho a una remuneración, comprensiva tanto de un premio como del resarcimiento de daños, gastos y perjuicios sufridos por los salvadores, derecho éste que viene protegido por el privilegio. Por el contrario, los derechos derivados de las extracciones y hallazgos marítimos, como instituciones diversas del salvamento, no están incluidos en el objeto del privilegio.

El privilegio referente a la avería gruesa adorna el derecho de los propietarios del cargamento transportado a exigir del propietario del buque la cuota de contribución que corresponda a la nave en la liquidación de una avería gruesa. Surgirá, por tanto, en aquellos casos en que la avería gruesa comprenda sacrificios o gastos a cargo de los efectos cargados en el buque (echazón, daños por extinción de incendio, y otros de semejante consideración), cuando los titulares de estos efectos exigen al buque su cuota de contribución proporcional.

Se integran en este apartado (artículo 2-4 del citado Convenio de Bruselas de 1926) los créditos derivados de daños, tanto contractuales como extracontractuales, causados a personas o cosas que se encuentren a bordo del buque o fuera de él. A pesar de que la formulación legal no se revela demasiado afortunada, ésta es la conclusión rotundamente mayoritaria que alcanza la doctrina cuando interpreta el precepto, que enuncia: “[Indemnizaciones por abordaje y otros accidentes de la navegación, así como por los daños causados en las obras de los puertos, docks y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a las tripulaciones; las indemnizaciones por pérdidas o averías de la carga o de los equipajes](#)”.

Si bien sólo se mencionan expresamente los daños sufridos por personas o cosas a bordo del buque, se entiende que los daños sufridos por terceros fuera del buque quedan comprendidos en la amplia referencia a las indemnizaciones derivadas de abordaje u otros accidentes. De esta forma, puede concluirse que todo tipo de daños, tanto personales (y en este punto, bien entendido que aun cuando el texto se refiere sólo al supuesto de lesiones, debe concluirse que no es dudoso que incluye el caso de muerte) como materiales derivados de la explotación del buque, tanto se base su exigencia en un título contractual (contrato de transporte, de pasaje, de remolque, etc.) como en la responsabilidad extracontractual, quedan protegidos por el ámbito del privilegio.

Así, no está de más recordar en este punto que el privilegio ampara los créditos que objetiva y funcionalmente se conectan a la explotación del buque, con independencia de que el sujeto personalmente responsable de tales créditos sea el propietario del buque o no (artículo 13 del Convenio sobre Privilegios e Hipotecas Marítimos). Este planteamiento significa que los créditos por daños a personas o cosas transportadas por el buque gozan del privilegio marítimo sobre éste aunque el porteador contractual sea persona distinta del naviero (como sucede en la práctica cuando el transporte es concertado por fletadores, transitarios, *non vessel operating carriers*, etc.).

El Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, ha suprimido de la lista de privilegiados los daños sufridos por mercancías o equipajes transportados a bordo del buque. De esta forma, sólo se protegen los daños a personas ([artículo 4.1.b](#)) y los daños a cosas diversas de las transportadas ([artículo 4.1.e](#)).

[L 14/2014, de 24 Jul. \(Navegación Marítima\)](#)

- TÍTULO IV. De los contratos de utilización del buque

- [CAPÍTULO IV. Del contrato de remolque](#)

[RDLeg. 2/2011 de 5 Sep. \(Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante\)](#)

- TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

- LIBRO PRIMERO. Sistema portuario de titularidad estatal

- TÍTULO VI. Prestación de servicios

- CAPÍTULO III. Servicios portuarios

- SECCIÓN 1.ª. Concepto y régimen de prestación de los servicios portuarios

- [Artículo 108. Concepto y clases de servicios portuarios.](#)

- SECCIÓN 2.ª. Servicios técnico-náuticos

- [Artículo 127. Definición y características del servicio de remolque portuario.](#)

[Abordaje \(CALLE DE LA FUENTE, JOSÉ MANUEL y IRIARTE IBARGÜEN, AINOA\)](#)

[Salvamento y asistencia marítima \(GIL IBÁÑEZ, JOSÉ LUIS y ORELLANA CANO, NURIA A.\)](#)