

EL CONTRATO DE REMOLQUE

THE TOWAGE CONTRACT

Renato Pezoa Huerta¹

RESUMEN: El presente artículo estudia el Contrato de Remolque desde el Derecho Marítimo chileno, complementado con algunos elementos comparativos y disociativos del Derecho Marítimo inglés. Principia con un análisis de sus aspectos generales, y continúa determinando su concepto, características, requisitos para su celebración, clases de remolque, y las obligaciones de las partes contratantes que emergen en razón de este de acuerdo de voluntades, finalizando con un desarrollo de las diversas etapas contractuales o iter contractual del presente instituto jurídico.

PALABRAS CLAVE: Remolcador. Remolcar. Remolque. Salvamento. Riesgo marítimo.

ABSTRACT: This article studies the Towage Contract from the Chilean Maritime Law, complemented with some comparative and dissociative elements of the English Maritime Law. It begins with an analysis of its general aspects, and continues by determining its concept, characteristics, requirements for its conclusion, types of towage, and the obligations of the contracting parties that emerge due to this agreement of wills, ending with a development of the various contractual stages or contractual iter of this legal institute.

KEYWORDS: Tug. Tow. Towage. Salvage. Maritime risk.

1 EL REMOLCADOR Y EL REMOLQUE: ASPECTOS GENERALES

El remolcador y el remolque (*tug and tow*) son elementos inexorables de la actividad marítima. Esta aseveración se justifica por la utilidad práctica que representa el remolque para el éxito de las diversas maniobras marítimas, tales como el atraque o desatraque de naves en el puerto; atoar artefactos navales que, por su naturaleza, carecen de autopropulsión; e incluso para la ejecución de maniobras de salvamento, en caso que un buque se enfrente a determinados riesgos marítimos.

¹ Socio fundador del Estudio Jurídico Pezoa&Pizarro Asociados. Cursa sus estudios de pregrado en Derecho en la Facultad de Derecho de la Universidad Bolivariana de Santiago de Chile (LL.B.) Universidad Antonio de Nebrija (MBA especializado en Derecho Internacional) en conjunto con CEREM IBS, Madrid, España. Cursa Diplomado en Derecho del Mar y Marítimo (DMM) Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile. Overseas Associate en London Shipping Law Centre (LSLC) London, UK. Datos de contacto: renato@pezoapizarro.cl



El remolcador (*tug*) conforme la significación asignada por Amich (1998, p. 387), es un “[b]uque de poco porte, a vapor o a motor, con una fuerza de máquina desproporcionada al tonelaje del casco, y que se emplea para dar remolque a los otros buques. Los hay de salvamento, de puerto y de alta mar.”

El citado concepto, además de caracterizar al remolcador con copiosa precisión de técnica naval, deja abiertos algunos criterios que permiten sobreabundar en su figuración.

Así por ejemplo, es posible concluir que se trata, en principio, de una nave, toda vez que goza de propulsión propia o autónoma, que permite su desplazamiento para la realización de sus objetivos en el mar, además de ser capaz de navegar. Dicho carácter se conjuga con la definición de nave asignada por el artículo 826 del Código de Comercio chileno, que dispone “[n]ave es toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.”

En cuanto a su naturaleza jurídica, el remolcador es un bien mueble. Se desprende dicho carácter del contenido del artículo 828 del Código de Comercio chileno que expresa “[l]a nave es un bien mueble, sujeto a las normas que se establecen en este Libro y demás leyes especiales. En su defecto, se aplicarán las disposiciones del derecho común sobre los bienes muebles.” Adicionalmente, el remolcador es un bien complejo, compuesto o *res conexa*, al estar formado por un motor y maquinarias, cuya fuerza es desproporcionadamente superior al tonelaje de su casco, además de incluirse sus pertenencias fijas y movibles, algo común a todo tipo de embarcación. Estos aspectos que, originariamente, son de técnica naval, destacan el carácter individual del remolcador, que le diferencia de otros tipos de naves respecto a su función y objetivos: remolcar construcciones navales cuyo tonelaje es considerablemente superior al de la nave que ejecuta el remolque. De ahí que en la práctica de Derecho Marítimo, sea casi imposible encontrarse con un contrato de remolque que no sea ejecutado por un remolcador, ya que de conformidad a lo expuesto en el artículo 39 del Decreto Ley N° 2222 del año 1978, Ley de Navegación de Chile, “ninguna nave podrá dedicarse a faenas de remolque sin permiso de la Autoridad Marítima”, o sea, será la autoridad quien definirá qué tipo de nave puede realizar este tipo de faenas, y lo será sólo aquella que posea las condiciones óptimas para remolcar, esto es, un remolcador. A mayor abundamiento, en el caso chileno, y de conformidad al artículo 41 del citado Decreto Ley N°2222, “en las faenas de remolque, o en otras maniobras en puertos



chilenos, sólo podrán utilizarse remolcadores de bandera nacional.” Lo anterior, no obsta a que la Autoridad Marítima chilena pueda autorizar, en casos calificados, el empleo de remolcadores de bandera extranjera.

El remolcador es, por tanto, un producto cultural del ingenio humano, y su destino es contribuir a las maniobras de navegación marítima a través del remolque de naves y artefactos navales. Es entonces el objeto material de la relación jurídica.

Por su parte, remolcar (*tow*) es un verbo, vale decir, una acción o proceso que funciona como núcleo del predicado, esto es, una operación marítima consistente en llevar un buque o artefacto naval, empujándolo o tirando de él, por medio de cabos o cables preparados para el efecto. Supone ser, desde esta consideración, el objeto para el cual ha sido diseñado el remolcador, como una verdadera nave de servicio.

Finalmente, el remolque (*towage*), es el servicio que presta el remolcador a otro buque o artefacto naval, por medio de la maniobra o acción de remolcar. En definitiva, el remolque es un acuerdo de voluntades de naturaleza marítima, que supone la contraprestación de un servicio a través de una nave en directo beneficio de otra, por medio de la acción y efecto de remolcar. Es, por tanto, el remolque, el nervio axial de la relación jurídica entre el remolcador y el remolcado.

Remolcador como objeto material, remolcar como acción, y remolque como relación jurídica y servicio, son una triada y, a su vez, un todo indivisible (*tug and tow*), y precisan de ser considerados, en su unidad, como un instituto del Derecho Marítimo, por cuanto propenden a satisfacer necesidades específicas de la actividad marítima.

Los antecedentes históricos del remolque (*towage*) como operación marítima, se remontan al menos, a las décadas de 1820 y 1830, en el río Támesis. Dícese que la primera nave que efectúa este tipo de maniobras fue el *Lady Dundas* hacia el año 1832². Un año después, se fundaría *William Watkins Ltd.*, como la primera naviera propietaria de remolcadores en el mundo. Esta empresa cumplía diversas operaciones, sin limitarse exclusivamente al remolque, pues asistía a los antiguos *clípers* de vela, y conjuntamente patrullaban los accesos al Támesis para ofrecer un paso expedito y rápido río arriba. Además, eran naves alistadas para ofrecer salvamento marítimo a los buques que pudieran haber encallado.

² BOWEN, F. **A hundred years of towage**: a history of Messrs: 1833-1933. London: William Watkins, 1933. p. 10. Gravesend and Dartford Reporter.



En torno a la Historia que antecede, Lushington³ (1849 apud Bucknill, 1927, p. 138-139), definió el remolque, “como el empleo de un buque para acelerar el viaje de otro cuando no se requiere nada más que su aceleración.” Actualmente, dicha definición se ha visto superada por ser esencialmente exigua, desde que excluye el espectro de las maniobras modernas de remolque, tales como atoar artefactos navales, plataformas petrolíferas, y la de otros objetos acuáticos.

Respecto de este capítulo, es posible concluir que el contrato de remolque se construye en base a una triada, cuyo elemento objetivo (el remolcador) desarrolla determinadas maniobras (acción o efecto de remolcar) que, al ser constitutivas de un hecho, tienen relevancia para el Derecho desde que son reputadas como un servicio y, a la vez, una relación jurídica (el remolque).

2 EL CONCEPTO DE CONTRATO DE REMOLQUE

En el apartado que antecede, la tripleta remolcador-remolcar-remolque evoca univocidad. Sin embargo, la asunción del contrato de remolque justifica un nexo entre el elemento objetivo (remolcador) con su función consecencial (remolcar), de modo que la operación o servicio de remolque es el componente basal y *telos* para el desarrollo de dicha actividad marítima.

La noción de remolque surge en razón de la contratación de un servicio que prestará el remolcador, para que en favor de un buque o artefacto naval, realice una función determinada. Por lo tanto, las partes intervinientes en el negocio jurídico serán el remolcador y el remolcado.

El remolque es, de pronto, una especie de contrato marítimo. Sin perjuicio de lo anterior, esta convención carece de regulación expresa en el Derecho Internacional, por lo que se aplican a su respecto, las normas del lugar de su celebración; sin embargo, y al igual que en otros contratos relativos a la explotación o utilización de buques o artefactos navales, consuetudinariamente se ha intentado uniformar ciertos criterios de contratación en el remolque, en base a pólizas y formularios de uso frecuente e internacionalmente aceptadas que permiten dotar, al contrato de remolque, del carácter de pacto vestido, tal y como son las pólizas Towcon y Towhire, elaboradas por el “Baltic and International Maritime Council” (BIMCO), que además establecen un régimen de responsabilidad uniforme y aceptable por los operadores de remolcadores. Es dable señalar

³ LUSHINGTON, 1849 apud BUCKNILL, A. **The law of tug and tow**. 2nd Edition. London: Stevens, 1927. p. 138-139.



que estas pólizas sólo rigen para el remolque oceánico más no para el portuario, y a la fecha en que redacto este trabajo (año 2021), se encuentran recientemente modificadas luego de más de una década⁴.

Primando, ergo, la legislación local en la regulación del contrato de remolque, a su respecto rigen normas de diversa naturaleza, tanto de Derecho Público como Privado.

Así, por ejemplo, en el Derecho Marítimo chileno, el Código de Comercio regula, en su Libro III, este contrato bajo el párrafo 6° del Título V con la asignación “Del remolque marítimo, fluvial y lacustre”, artículos 1078 a 1086. Por su parte, la Ley de Navegación en su Título III “De la Navegación”, párrafo 4° “Del uso del remolcador”, artículos 39 a 41.

Precisadas las anotaciones que anteceden, toca, por tanto, arribar a un concepto de remolque.

En la ley marítima chilena no existe definición alguna de remolque, y sólo se remite a señalar las distintas clases de este contrato, que serán examinadas *infra* §4. Ante esta desventura, es la Doctrina la fuente más prolífica al momento de suplir dicho silencio normativo.

Cornejo, padre del Derecho Marítimo chileno, con pluma autorizada lo define como

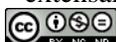
Es la acción por la cual una nave dotada de fuerza motriz comunica dicha fuerza a otro cuerpo flotante [generalmente otra embarcación], el cual, ya sea por su naturaleza o a raíz de un accidente, está desprovisto de fuerza motriz, o le es insuficiente. La fuerza puede pasarse por un cable o por contacto directo [carnero]. (CORNEJO, 2003, p. 327).

No obstante la conceptualización doctrinal citada, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Chile, en el juicio “Compañía Naviera de Valparaíso S.A. vs Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.”⁵, define este instituto jurídico, en los siguientes términos:

Es necesario precisar que en la técnica de navegación marítima se habla de remolque para hacer referencia a la operación consistente en el desplazamiento de un buque o, más

⁴ Con fecha 04 de marzo de 2021, se revisaron por última vez las pólizas Towcon y Towhire de BIMCO, para los servicios de remolque oceánico. Dentro de las nuevas características que incluye la reforma de Towcon, está el aprovisionamiento de combustible a mitad del viaje en remolques más largos y un mecanismo para calcular la compensación debido a la desviación o al vapor lento.

⁵ El caso “Compañía Naviera de Valparaíso S.A. vs Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.”, es destacado como el caso más reciente y nutrido en materia de remolque que haya sido fallado por la Excelentísima Corte Suprema de Justicia de Chile hasta la fecha. Su fallo fue pronunciado con fecha 15 de julio de 2016, en los autos Rol 17.729-2015, por la Primera Sala de la Corte Suprema, integrada por los Excelentísimos Ministros, señores Carreño, Silva, Maggi, Fuentes y el Abogado Integrante, señor Lagos. El presente trabajo se caracteriza por ser el primero en el Derecho Marítimo chileno, en citar extensamente el contenido de dicha sentencia.



ampliamente, de un cuerpo flotante, mediante la tracción ejercida por otro buque. Con esta actividad se trata, pues, de atender a la necesidad de desplazamiento de buques o aparatos flotantes que no están en condiciones de utilizar su fuerza motriz, o ella es insuficiente para la velocidad que se pretenda alcanzar, o carecen de la misma. Esta operación técnica puede tener diversas finalidades y manifestarse de distintos modos en su realización, lo que se plasmará en diversas modalidades contractuales, específicamente, el remolque-maniobra y el remolque transporte.

El concepto acuñado por la jurisprudencia del máximo Tribunal chileno, goza de copiosa precisión respecto de la forma en que establece diferencias sustanciales entre los diversos tipos de remolque y, a su turno, enuncia los tipos o modalidades contractuales existentes, esto es, contrato de remolque-maniobra y remolque-transporte, que serán examinados *infra* §4 sobre su clasificación contractual.

El concepto de remolque, en general, posee un antecedente común, que ya fuera descrito en “The Princess Alice” por el Dr. Lushington, (1849 apud Rainey, 2013, p. 109) quien lo caracterizó “como el empleo de un buque para acelerar el viaje de otro cuando no se requiere nada más que su aceleración.”⁶. Sin embargo y como ya se ha precisado hasta aquí, los remolcadores en la actualidad no solo se limitan a desarrollar actividades de desplazamiento motriz, sino que también acompañan o aceleran el viaje de buques más grandes, principalmente en las maniobras de entrada y salida de los puertos, donde las restricciones de movimiento y el alto tráfico de naves pueden suponer riesgos marítimos. También se utilizan remolcadores para remolcar naves náufragas, o movilizar barcasas sin tripulación entre distintos puntos geográficos; pero fundamentalmente destacan por su protagónica participación en servicios de asistencia a la industria de alta mar (*offshore*). De este modo, la consideración del concepto primitivo, sólo puede estimarse como un “puerto de zarpe” para modelar la figura jurídica del remolque actual, respecto de las innumerables funciones que puede prestar.

En conclusión a este capítulo, es relevante señalar que la ley no se ha ocupado de definir o conceptualizar qué se entiende por contrato de remolque, y ha sido la doctrina de los autores, además de la jurisprudencia -en tanto fuentes formales del Derecho Marítimo- las encargadas de cumplir con esta labor, la cual ha estado basada preferentemente en la naturaleza factual de la

⁶ Esta referencia común, corresponde a The Princess Alice (1849), p. 139, citado profusamente por: RAINEY, S. **The law of tug and tow and offshore contracts**. 3rd Edition. Oxon: Lloyd’s Shipping Library, 2013. p. 109; y también aparece en otras obras como en: BAATZ, Y. **Maritime law**. 3^a Edition. Oxon: Lloyd’s Shipping Library, 2014. p. 250.



acción o efecto de remolcar que, en definitiva, constituye una relación jurídica de la cual emanan obligaciones correlativas para las partes que intervienen en dicho contrato.

3 CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL CONTRATO DE REMOLQUE

Se ha expresado *supra*, que el contrato de remolque es una especie de contrato marítimo, pero que posee ciertas características que le dotan de especialidad.

En primer lugar, efectivamente se trata de un contrato, esto es, de un acuerdo de voluntades entre remolcador y remolcado, del cual emergen determinados efectos u obligaciones correlativas. Determinar esta singularidad tiene una inmensa utilidad práctica, toda vez que al carecer el remolque de una regulación como ocurre con los contratos dirigidos, es el principio dispositivo o de la autonomía de la voluntad, el que dará forma a este tipo de negocios marítimos.

En segundo término, es un *contrato de servicios*, ya que en su virtud, los propietarios de los remolcadores (*tugowners*) se obligan a prestar servicios de remolque, con naves que ellos mismos dirigen, tripulan y suministran, para un servicio específicamente acordado o definido, o para alcanzar un resultado o propósito igualmente acordado o definido durante un período de tiempo, a cambio de un pago periódico o a una suma alzada. Es, pues, el remolcador, quien debe realizar un trabajo en directo beneficio del remolcado, sea transportando una nave, un artefacto naval u otro objeto de propiedad del remolcado, bien sea porque tiene por objeto facilitar la entrada o salida de un buque de un puerto, su atraque o desatraque o las faenas de carga y descarga de ella, cual podría ser un remolcador que remolca o carnerea una nave para los efectos de que ella atraque en un determinado muelle, o la que sostiene a una nave a fin de que ésta se mantenga en determinada posición, por ejemplo, descargando hidrocarburos a una monoboia flotante en el mar. Esta clasificación es relevante en el Derecho Marítimo chileno, por cuanto el legislador ha establecido dos especies de remolque, a saber, remolque de puerto y remolque de altura, que serán examinados *infra* §4, oportunamente.

En tercer orden, es un contrato *sin alagmático perfecto*, esto es, un acuerdo de voluntades que crea obligaciones recíprocas tanto para el remolcador como para el remolcado; de pronto, emerge a su respecto, una clasificación que lo estima como un contrato marítimo oneroso, por cuanto ambas partes se gravan una en directo beneficio de la otra; y es, adicionalmente, conmutativo, pues tanto el pago del remolque por parte del remolcado, como el servicio que



presta el remolcador, se miran como equivalentes. Es relevante esta clasificación, por cuanto, y aunque no es frecuente en la práctica, especialmente en el ámbito del remolque comercial o de grandes objetos acuáticos, existen situaciones en que un buque remolcador acepta remolcar a otra nave que se encuentra en dificultades, sin cobrarle. Esto se conoce como remolque gratuito o amistoso (*gratuitous towage*), por el cual puede ofrecerse y aceptarse un remolque exento de pago, entre naves menores como los yates; o entre naves hermanas o buques que, aunque nominalmente pertenezcan a distintos armadores o navieros, son en realidad hermanos. En este caso, no existe un contrato marítimo propiamente tal, lo cual no obsta a que el remolcador esté obligado a tener un cuidado razonable en la ejecución del remolque, y será responsable extracontractualmente si lo ejecuta negligentemente⁷.

En cuarto lugar, es un contrato *atípico* pero *nominado*, pues se trata de un acuerdo de voluntades que, no estando regulado legalmente, se rige por las normas generales o supletorias de los contratos, además de las estipulaciones que libremente determinen las partes o por otras figuras legales o contractuales afines, aplicándose a su respecto, la analogía contractual; pero adicionalmente, al ser nominado, encuentra reconocimiento en la ley marítima, limitándose ésta, sólo a establecer sus principios generales y régimen jurídico de contratación. Esta caracterización es relevante si se examina desde su sentido práctico y, a la vez, histórico. En primer lugar, el contrato de remolque, atendiendo al rápido flujo del transporte marítimo, se basa generalmente en condiciones estandarizadas de contratación, donde una negociación o libre discusión del contenido del contrato podría implicar una desventaja temporal para el desarrollo de la actividad marítima, retrasando el objetivo de los servicios por los cuales se contrata. Por ejemplo, en la actualidad y en el Derecho Marítimo Inglés, los modelos de contrato más utilizados para maniobras de remolque en puertos, aunque también para algunos trabajos en alta mar, se definen a la luz de las “UK Standard Conditions for Towage and Other Services”, que al igual que las pólizas del BIMCO citadas *supra*, que rigen para el remolque *offshore*, son revisadas

⁷ Resulta relevante, aunque pertenece al Derecho de Ferrocarriles, pero sin apartarse del Derecho de Transportes propiamente tal, el caso de “Skelton vs London & North Western Rly” (1867), en que una compañía ferroviaria seguía voluntariamente la práctica de cerrar una verja junto a un cruce de ferrocarril, pero en una ocasión se olvidó de hacerlo. En este proceso judicial, el Juez Willes, aplicando una decisión precedente del caso “Coggs vs Bernard” (1703), declaró que “si una persona se compromete a realizar un acto voluntario, es responsable si lo realiza indebidamente, pero no si no lo descuida.” (RAINEY, 2013, p. 111).



frecuentemente por la “British Tugowners Association”, utilizándose en la actualidad, las reformadas hacia el año 1986⁸.

Respecto de los requisitos del contrato de Remolque, la jurisprudencia chilena en el caso “Compañía Naviera de Valparaíso S.A. vs Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.”, fue capaz de determinar los requisitos y contexto situacional en que se desenvuelve este tipo de contratos, estableciendo que

En términos generales se ha entendido que el contrato de remolque es uno en cuya virtud un buque, que no se encuentra en situación de peligro, se desplaza por agua de un lugar a otro por la tracción de otro buque que percibe a cambio una remuneración. Sus elementos esenciales son: a) el desplazamiento o traslado de un lugar a otro; b) la ausencia de peligro; c) la intervención de dos o más buques; y d) la remuneración.

Estas consideraciones del Máximo Tribunal de la República de Chile, deben ser analizados, formulando a su respecto algunas precisiones de rigor.

En primer lugar, y tal como se verá *infra* §4.3 y 4.4, es requisito máxime o *conditio sine qua non* para el perfeccionamiento del remolque, la ausencia de peligros durante la ejecución de sus maniobras. En principio, resulta necesario determinar qué se entiende por peligro, tópico que desgraciadamente no ha sido contemplado ni regulado por instrumentos de Derecho Internacional, ni por los textos internacionales en materia de salvamento, y mucho menos por las legislaciones internas chilena e inglesa.

En opinión de Peuriot (2011) la tendencia de las legislaciones positivas a no definir la situación de peligro puede encontrar su explicación en dos razones fundamentales. En primer lugar, es muy difícil determinar sus fronteras, ya que el peligro puede manifestarse de formas muy variadas y, por lo tanto, cualquier intento de circunscribirlo a una o más situaciones determinadas podría conducir a excluir su presencia en otros contextos no menos importantes. En segundo lugar, el exhaustivo desarrollo jurisprudencial que se ha generado en la materia, a nivel interno y comparado, aconsejaría mantener un rumbo aceptado por la generalidad de la comunidad internacional.

⁸ Resulta relevante destacar que las “UK Standard Conditions for Towage and Others Services” rigen para los contratos de remolque en puerto o para faenas portuarias, en tanto que los formularios BIMCO de remolque oceánico y de maniobras *offshore*, son los más usados en ese ámbito dentro de la contratación marítima inglesa y a nivel internacional, lo que no impide que cada naviera propietaria de remolcadores pueda elaborar sus propios formularios.



En conclusión de lo anterior, el concepto de peligro es una cuestión puramente fáctica y que debe afirmarse caso por caso en mérito de las circunstancias concurrentes, y de cómo se van generando éstas en el momento concreto, lo que convierte, en definitiva, al peligro, en un elemento de construcción puramente casuístico. Es estimable reconducir el concepto de peligro en base a algunos criterios. En primer lugar, debe tratarse de un acontecimiento tal que impida al buque que se encuentra inmerso en él, continuar con el curso normal de su navegación, de modo que no pueda apartarse de dicho fenómeno por sus propios medios y requiera de la asistencia de un remolcador; y enseguida, el acontecimiento de dicho riesgo marítimo debe ser de tal naturaleza, que no solo se espere de él una pérdida en el buque o en las mercaderías, sino que bastaría con cualquier evento dañoso que pudiera ser causa de averías.

En conclusión, el delgado hilo diferenciador entre el contrato de remolque y las operaciones de salvamento marítimo está condicionado a la ausencia de riesgos para el primero, y su efectiva concurrencia para el segundo. De pronto, y haciendo una aplicación irrestricta del artículo 1444 del Código Civil chileno, podemos afirmar que la ausencia de riesgos es un elemento de la esencia del contrato de remolque, toda vez que de verificarse un riesgo marítimo, éste contrato no existiría a la vida del Derecho, o degeneraría en un acto distinto, como es el salvamento.

En segundo lugar, y conforme el citado fallo de la Corte Suprema de Chile, será requisito del contrato de Remolque, el desplazamiento o traslado de un lugar a otro. Prevengo en estimar que este requisito adolece de una severa deficiencia y falta de completitud, por cuanto al referirse al “desplazamiento o traslado de un lugar a otro”, la sentencia estaría aludiendo única y exclusivamente al remolque en su modalidad de altura o transporte según se desarrolla *infra* §4.2, desconociendo la modalidad de remolque-maniobra que principalmente se desarrolla en puerto, conforme el frástico del artículo 1080 del Código de Comercio de Chile.

En tercer término, es axiomático e inmanente al contrato de remolque, la intervención de dos o más buques, un remolcador (*tug*) y un remolcado.

Resulta imprescindible precisar, respecto de lo ya dicho sobre el vocablo “remolcador” (*tug*), que no encuentra una conceptualización legal dentro del Ordenamiento Jurídico chileno, sino que éste es meramente reglamentario conforme lo señalado en el artículo 2 numeral 28 del Decreto Supremo 90 del año 1999, refiriéndose como toda nave especial, construida para efectuar



remolques de tiro o empuje. En consecuencia, “es una nave que sirve para remolcar sobre el agua, tirando por medio de un cabo o cuerda o empujando sobre otra nave o artefacto naval.” (BARROILHET et al., 2017, p. 488).

El Remolcador, conforme lo dispuesto en el artículo 4º de la Ley de Navegación Chilena, es una nave especial que se emplea en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a que están destinadas, mencionándoseles expresamente por la norma legal que las califica como tales, en contraposición de las naves mercantes que se utilizan para el transporte.

La determinación legal que antecede es imprescindible para comprender la naturaleza naval del remolcado, desde que éste puede ser cualquier tipo de nave, incluyendo a un remolcador que necesite de otro para la realización de determinadas maniobras por carecer el primero, de propulsión propia.

Un cuarto requisito, es la estipulación de una remuneración para el desarrollo de la operación de remolque, también denominado precio. Este puede ser pagado por prestaciones periódicas o a través de una suma alzada, sin perjuicio de que se pueda pagar una garantía para la realización de un servicio futuro, en caso que fuere necesario, tal y como ocurre en el caso de un Remolque obligatorio, como el contemplado en el artículo 40 de la Ley de Navegación chilena, en que la Autoridad Marítima podrá ordenar el uso obligatorio de remolcadores en todos aquellos puertos en que consideren indispensable su empleo para la seguridad de las maniobras. De este modo, y para este caso, el pago de una garantía si bien no es un asunto contemplado en la ley, emerge de la práctica contractual y de la autonomía de la voluntad de los contratantes, y está sujeto -dicho pago- a la eventualidad de resultar menesterosas las maniobras de remolque por orden de la autoridad.

En conclusión de este capítulo, puede estimarse que el remolque efectivamente es un contrato; y en tanto acuerdo de voluntades -cuyo objeto es la prestación de un servicio- se caracteriza por ser atípico pero nominado y, fundamentalmente sinalagmático perfecto. De este último aspecto, emergen sus requisitos de perfeccionamiento, pues, al ser un contrato oneroso y conmutativo, es menester: 1) que el remolcador ejecute maniobras de remolque respecto del remolcado; 2) en total ausencia de peligros o riesgos marítimos; 3) todo a cambio de una remuneración o precio, que favorecerá al remolcador.



4 CLASIFICACIÓN CONTRACTUAL

Se ha señalado *supra* §2, que el Derecho Internacional no ha regulado el contrato de remolque de modo expreso, y que prima, en consecuencia, el derecho foral donde éste se celebra.

Por consiguiente, y siguiendo de cerca al Derecho Marítimo chileno, en este sentido puede clasificarse nuestro contrato en “remolque de puerto o maniobra”, y “remolque de altura o de transporte”. No obstante, se realizará una somera referencia al “remolque asistencia” que versa sobre las maniobras de salvamento marítimo.

4.1 Remolque de Puerto o Maniobra

El Código de Comercio chileno regula esta especie de remolque en su artículo 1080, al disponer que

[...] las operaciones de remolque que tienen por objeto facilitar la entrada o salida de una nave de un puerto, su atraque o desatraque y las faenas de carga y descarga de la misma, constituyen remolque-maniobra. [...] La nave remolcadora conservará la dirección de la maniobra, salvo acuerdo en contrario de las partes, en cuyo caso deberá dejarse constancia en los libros bitácora de las naves.

Es un contrato que se caracteriza por el desarrollo de maniobras muy definidas, tales como facilitar la entrada o egreso de un buque de un puerto, asistiendo en su atraque o desatraque, o en las faenas de carga o descarga de ella, cual podría ser un remolcador que remolca o carnerea una nave para los efectos de que ella atraque en un determinado muelle, o la que sostiene a una nave a fin de que ésta se mantenga en determinada posición, por ejemplo, descargando hidrocarburos a una monoboya flotante fija en el mar⁹. Es un contrato de servicios que es prestado, precisamente, por una empresa naviera especializada en remolcar, y no por el puerto propiamente tal. En principio, las maniobras de esta especie de remolque corresponden, en su dirección, al buque remolcado, y no a al capitán de la nave remolcadora, sin perjuicio de estipularse lo contrario, lo que deberá constar conforme en el libro de bitácora de ambas naves.

El marco legal aplicable a este tipo de contrato, se encuentra en el artículo 1081 del Código de Comercio de Chile, que expresa “[...] el remolque-maniobra es una especie de arrendamiento y en lo no dispuesto por las partes se aplicarán las normas de este párrafo, la Ley

⁹ TOMASELLO, L. **Curso de derecho marítimo chileno**. Santiago de Chile: Editorial Libromar, 2014. p. 587-588.



de Navegación o las disposiciones del Código Civil sobre dicho tipo de contrato”. Por lo tanto, la jerarquía normativa en esta especie de remolque es la regencia de la *lex privata* como principio por el cual se dota de preminencia a lo que las partes acuerden libremente; y, en su defecto, regirán las normas y disposiciones del Código de Comercio chileno, la Ley de Navegación y el Código Civil chileno.

De pronto, cabe precisar que el citado artículo 1081 del Código de Comercio reputa al remolque maniobra, como una especie de contrato de arrendamiento, razón por la cual se justificaría la aplicación de las normas del Código Civil chileno, respecto del contrato de arrendamiento de servicios. No obstante esta consideración expresada por el legislador marítimo, el Derecho Marítimo Inglés estima que, el contrato de remolque maniobra, no puede concebirse como un contrato de arrendamiento ni aun de alquiler del remolcador para el desarrollo de operaciones marítimas en puerto, ya que en virtud del remolque, no se transfiere la mera tenencia del remolcador al remolcado, característica principal del contrato de arrendamiento. El contrato de remolque maniobra sería, *in fine*, un contrato para la prestación de servicios que consisten en remolcar; servicios que son proporcionados por los propietarios del remolcador, a través de su nave remolcadora y su tripulación. Por lo tanto, para el Derecho Inglés, la naturaleza de un contrato de remolque es similar a la de un contrato de fletamento por tiempo, sobre lo cual, Lord Reid ha fallado¹⁰ que

[E]n virtud de este tipo de contrato, no existe un fletamento en sentido estricto. No se discute que, en todo momento, el buque fletado permanece en posesión de los propietarios, y el capitán y la tripulación siguen siendo los sirvientes de los propietarios. Lo que el fletador obtiene es un derecho de uso del buque.

Este criterio jurisprudencial es diametralmente diverso al del Derecho Marítimo chileno, tal y como se ha especificado en el caso “Compañía Naviera de Valparaíso S.A. vs Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.”, donde la Corte Suprema de Chile, ha fallado que

En el contrato de remolque-transporte el servicio encomendado consiste en transportar el buque remolcado de un lugar a otro, manteniendo el remolcador la navegabilidad durante el trayecto, quien deberá asumir la dirección técnica de las operaciones del remolque y transporte recibido hasta su destino, lo que incluye la obligación de vigilancia y cuidado diligente de todo el conjunto del remolque; por ende, analógicamente, se lo puede interpretar como un contrato de fletamento marítimo. Por el

¹⁰ Esta interesante resolución, que aplica la analogía respecto del remolque, concibiéndolo como semejante al fletamento por tiempo (time charter), se pronuncia en el fallo de “The London Explorer” (1971) 1 Lloyd’s Rep. 523, en su página 526, ver, en este sentido: RAINEY, 2013, p. 112.



contrario, tratándose del remolque-maniobra, entre las obligaciones del armador del buque remolcador destaca la de situar el buque en la proximidad del remolcado y dar comienzo a las operaciones en el lugar y el tiempo convenido, las que se refieren básicamente a maniobras de ingreso o salida del puerto, o bien para desatracar a fin de emprender su viaje haciéndose a la mar, convención que el legislador considera como un tipo de arrendamiento.

Respecto de la vigencia del remolque, esto es, sobre su inicio y término, el artículo 1085 del Código de Comercio establece que “[...] para los efectos de determinar responsabilidades, se presumirá que el remolque-maniobra se inicia con las operaciones preparatorias y necesarias para su ejecución y finaliza cuando quien dirige la maniobra dispone su término o el retiro del remolcador.” En este sentido, si el remolcador se encuentra al costado de la nave a remolcar, y más aún, si ya ha pasado, sin duda el remolque maniobra estaría iniciado, pero en cuanto a su finalización, la ley establece que se produce cuando quien dirige la maniobra, dispone su término o el retiro del remolcador¹¹.

4.2 Remolque Transporte o de Altura

En el Derecho Marítimo chileno, se consagra esta especie de remolque, en el artículo 1078 del Código de Comercio, que señala

[...] se denomina remolque-transporte a la operación de trasladar por agua una nave u otro objeto, remolcándolo desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la nave remolcadora y mediante el suministro por ésta de todo o parte de la fuerza de tracción.

Tal y como señala Cornejo (2003), consiste este contrato en la voluntad inequívoca de las partes en que el remolcador no sólo entregará energía motriz, sino que también se responsabilizará de la custodia y entrega de la carga remolcada, en su lugar de destino. En este caso, el remolcador pierde su carácter de empresario de tracción y asume el rol de empresario de transporte. Este tipo de contrato se rige por las normas del Contrato de Transporte en lo que sean pertinentes. Este tipo de remolque se caracteriza por trasladar por agua, una nave o un artefacto naval, e incluso otro objeto, siempre y cuando goce de flotabilidad. La nave, artefacto naval u otra estructura flotante, será remolcada o arrastrada por el remolcador, unidos por una espía afirmada a la popa de la nave remolcadora, o en su cubierta. Es imprescindible destacar que la dirección de la operación, por su especial naturaleza, debe recaer necesariamente en el Capitán del remolcador. Por lo tanto, es imposible que la nave remolcada pueda asumir la dirección del

¹¹ TOMASELLO, 2014, p. 588.



remolque, como sí ocurre en el caso del remolque-maniobra, según lo que ya se ha expuesto *supra*. Finalmente, el remolcador debe suministrar la fuerza motriz para cumplir con el objetivo de transportar, sea total o parcialmente.

Respecto a la normativa aplicable, el contrato de remolque-transporte se regula por aquellas indicadas en el artículo 1079 del Código de Comercio chileno, que dispone “[...] el contrato de remolque-transporte se regirá por las condiciones que se convengan y, en su defecto, por las disposiciones de este párrafo, y en lo no dispuesto por éstas, se le aplicarán las normas que sean pertinentes del contrato de transporte marítimo de mercancías.” Por lo tanto, la prelación normativa comienza privilegiando aquello que las partes libremente hayan convenido, o sea, rige el principio de *lex privata* del artículo 1545 del Código Civil chileno. A su turno, y de modo supletorio, serán aplicables las normas contenidas en el Código de Comercio respecto del remolque-transporte; y aún de manera supletoria a estas últimas, regirán las normas relativas al contrato de transporte marítimo de mercancías, en la medida en que sean compatibles con el remolque-transporte.

En conclusión, la regulación es esencialmente dispositiva o supletoria de la voluntad de las partes y no imperativa, tal y como ocurre en el contrato de transporte marítimo de mercancías, y en general con todas las figuras contractuales del Libro III del Código de Comercio chileno, que normalmente tienen carácter supletorio, como en los casos del fletamento, salvamento, el seguro marítimo, y asimismo, en materia de avería gruesa.

Respecto de los remolcadores de mediano tonelaje y de mayor arqueado, rige lo dicho *supra* §2 sobre la habitualidad práctica de recurrir a la contratación de “formatos tipo” o formularios elaborados por BIMCO, a saber, Towhire y Towcon.

Como corolario de la primacía de la autonomía de la voluntad, en este contrato las partes pueden incluir operaciones que, consideradas autónomamente, se reputan como propias del remolque-maniobra, como en el caso de un remolcador que va a ejecutar el remolque-transporte, primeramente presta servicios en un puerto a fin de desatracar la nave remolcada.

Es importante destacar, al fin, y siguiendo a García (1993), que en lo que concierne a la aplicación supletoria de las normas relativas al contrato de transporte marítimo de mercancías, pueden producirse situaciones que necesitan de alguna precisión, por ejemplo, si quien proporciona el servicio de remolque-transporte no sólo cuenta con el remolcador, sino barcasas o



gabarras que conduzcan carga, evento en que en definitiva estaremos en presencia de un contrato de transporte marítimo de mercancías, aunque quien proporcione el servicio de remolque-transporte utilice barcazas o gabarras de terceros. A su turno, si el remolcador y las barcazas o gabarras en cuestión pertenecen o son operadas por personas distintas, se estará en presencia de un remolque-transporte entre el remolcador y la referida gabarra o barcaza, al tiempo que respecto de las mercancías cargadas en la gabarra o barcaza en cuestión, se generará con el correspondiente transportador un contrato de transporte marítimo de mercancías.

4.3 Remolque asistencia: la relación entre el remolque y el salvamento.

En el Derecho Marítimo chileno, el remolque asistencia tiene lugar cuando una nave se encuentra en peligro y requiere, para su seguridad, que se le retire del lugar o se le lleve a puerto seguro, o que se le mantenga provisoriamente. El remolque que se ejecute con tales finalidades, pasa a ser un caso de asistencia o auxilio. Esta especie de remolque o servicio se registrará por las normas que el Código de Comercio de Chile dispone en el Párrafo 6º del Título VI del Libro III, de los servicios que se presten a una nave u otros bienes en peligro.

Los servicios de remolque se basan siempre en un contrato. Por ende, el remolque de un buque en ausencia de un contrato, sólo es remunerado si se considera como parte de una maniobra de salvamento marítimo. Es importante recalcar que el remolque es puramente contractual, y el salvamento surge independientemente del contrato¹².

El presente trabajo se ocupa de las fórmulas contractuales de remolque, por lo que no será posible extendernos abundantemente sobre el salvamento marítimo y las circunstancias que le rodean desde el Derecho Marítimo, toda vez que no reviste el carácter de un contrato de remolque como los ya analizados *supra*, y excedería su objeto. Sin perjuicio de lo anterior, diremos que la línea divisoria entre el remolque contractual y el remolque asistencia prestado como salvamento marítimo, dependerá de la existencia de un contrato de remolque válidamente celebrado y del alcance de los servicios que se prestarán en virtud de ese contrato, y según lo que las partes hayan estipulado en él¹³.

¹² BAATZ, 2014, p. 261.

¹³ Son interesantes los casos antiguos que hablan del remolque contractual y lo describen como un “remolque ordinario”, por ejemplo, en “The Strathnaver” (1875) 1 App Cas 58, p. 63, o como “mero servicio de remolque” en “The Reward (1841) 1 W. Rob 174, p. 177, al distinguir los servicios que un



Ahora bien, hemos dicho que el remolque asistencia sólo será remunerado si se considera como parte de una maniobra de salvamento marítimo. De este modo, el salvamento y el derecho a la remuneración o recompensa para el remolcador, surgen independientemente de la existencia de un contrato entre el remolcador asistente o salvador y el buque u otros bienes salvados y remolcados. Aunque a menudo se opta por celebrar un contrato de salvamento, la forma más común de hacerlo, en virtud del limitado tiempo con que cuenta el futuro buque remolcado por ocasión del riesgo a que se enfrenta, es a través del “Lloyd’s Open Form” (LOF) que ha sido, al igual que las pólizas BIMCO citadas, internacionalmente aceptado y constantemente observado y mejorado por varias revisiones, siendo la última de ellas, la LOF de 01 de enero de 2020.

En definitiva, el salvamento marítimo no dependerá de la celebración de un contrato de remolque-maniobra o remolque-transporte, aunque puede ejecutarse por la ocurrencia de un riesgo marítimo cuando se está desarrollando una operación de remolque contractual. Por esta razón, el salvamento durante la vigencia de un contrato de remolque-maniobra o remolque de altura, será un servicio esencialmente extracontractual por las circunstancias de peligro que rodean a la nave remolcada. El punto de referencia para determinar si el remolque es contractual o se reputa como salvamento, dependerá del alcance y la naturaleza del servicio contemplado y previsto en el propio contrato de remolque. En la célebre opinión del Consejo Privado en “The Minnehaha”¹⁴ se expresó lo siguiente:

Pero si en el cumplimiento de esta tarea, por la súbita violencia del viento o de las olas, u otros accidentes, el buque remolcado es puesto en peligro, y el buque remolcador incurre en riesgos y realiza tareas que no estaban dentro del alcance de su compromiso original, tiene derecho a una remuneración adicional por esos servicios añadidos, si el buque se salva, y tiene derecho a reclamar como salvador en lugar de limitarse a ser pagado por el mero remolque.

Frente a esto, existen efectos respecto a la vigencia del contrato de remolque en tanto se realiza extracontractualmente una maniobra de salvamento al buque remolcado; y es que el

remolcador presta por contrato de los que presta en una maniobra de salvamento, todos citados en: RAINEY, 2013, p. 110.

¹⁴ El caso “The Minnehaha” (1861) 15 Moo PC 133, por Lord Kingsdown, p. 152-154, es citado por: RAINEY, 2013, p. 126.



contrato de remolque queda suspendido mientras dure la operación del salvamento. Así, en el caso “The Leon Blum”¹⁵, se resolvió que

La conclusión correcta que se desprende de las autoridades, creo, es que cuando los servicios de salvamento (que deben ser siempre voluntarios) se superponen a los servicios de remolque (que es un contrato); los dos tipos de servicios no pueden coexistir durante el mismo espacio de tiempo. Habrá un momento en que el riesgo marítimo, especial e inesperado, cesará, y si el remolcador permanece en su puesto de trabajo, entonces el servicio de salvamento terminaría y, por lógica, el servicio de remolque se reanudaría. Estos momentos pueden ser difíciles de determinar, pero deben ser correctamente delimitados, y esto se hace solamente en la práctica de los hechos. [...] Durante el tiempo intermedio, el contrato de remolque, en lo que respecta al trabajo real de remolque, queda suspendido. Prefiero la palabra ‘suspendido’ a otras que se han utilizado como ‘sustituido’, ‘desocupado’, ‘abandonado’, etc.

Por esta razón, y siguiendo la consolidada opinión que antecede, a menudo es difícil discernir el momento exacto en el que un servicio prestado por un remolcador, en virtud de un contrato de remolque, deja de considerarse como tal, y a pasa a constituirse como un salvamento marítimo^{16,17}.

En principio, la solución estaría dada preferentemente por un asunto adjetivo probatorio. Así, en un caso de hace más de un siglo¹⁸, se estableció una hipótesis probatoria para determinar cuándo un contrato de remolque se ha convertido en un servicio de salvamento. A este respecto, habría dos vertientes, y ambas deben satisfacerse antes de afirmar -tajantemente- que el remolque se ha convertido en un servicio de salvamento.

La primera, razona que la esencia de la prueba, es que la operación de remolque se encuentra frente a un peligro, debido a circunstancias que no podrían haber sido razonablemente contempladas por las partes al momento de la celebración del contrato.

¹⁵ Es importante citar el caso “The Minnehaha” por Lord Kingsdown y, la resolución de Sir Samuel Evans P, en “The Leon Blum” (1915) P 90, p. 101-102. Ver en este sentido, RAINEY, 2013, p. 129.

¹⁶ Es recomendable tener a la vista la International Convention on Salvage de Londres 1989, en: OCTAVIANO MARTINS, E. M. (org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 797 y ss.

¹⁷ En un caso reciente, varios remolcadores se dedicaban a remolcar una plataforma petrolífera entre dos lugares. El cabo de uno de los remolcadores se rompió debido al deterioro de las condiciones meteorológicas. El árbitro consideró que, de acuerdo con los hechos, se produjo una situación de peligro cuando el cabo se rompió y que los servicios prestados a partir de ese momento equivalían a un salvamento, aunque la situación de peligro fue provocada en parte por la negligencia de los remolcadores. Ver, en este sentido, BAATZ, 2014, p. 262.

¹⁸ Este caso es “Homewood” (1928). Ver en este sentido, HILL, C. **Maritime law**. 6th Edition. Oxon: Lloyd’s Practical Shipping Guides, 2014. p. 392-393.



La segunda, indica que se corren riesgos y se asumen obligaciones que no podrían considerarse razonablemente dentro del ámbito del contrato de remolque, puesto que no es ese el objeto por el cual se ha contratado.

Respecto de la primera fórmula, no satisface por sí sola el estándar probatorio. Así, es dable entender que el elemento “peligro” que condiciona la existencia de un salvamento, debió haberse “inmiscuido” durante la ejecución de la operación de remolque. Esto es de suma lógica, puesto que una de las condiciones previas para que el remolcador salvador pueda reclamar una recompensa o pago por su maniobra, es que el elemento peligro debe estar presente al momento en que se presta el servicio de salvamento, pero no al momento de contratar el remolque. Por lo tanto, si esta es una condición previa y necesaria para que un servicio tenga la naturaleza de salvamento, se deduce igualmente que dicha circunstancia de peligro debe estar presente para que el contrato de remolque pueda convertirse en un servicio de salvamento marítimo. Pero el peligro no se basta a sí mismo para suspender el remolque y dar paso al salvamento; ese riesgo o peligro también debe ser, necesariamente, imprevisible, o sea, que ni el capitán del remolcador o el prestador del servicio de remolque, al momento de celebrar el contrato, pudieran haberlo previsto.

A propósito de la segunda hipótesis probatoria, en cambio, se resolvió que la ejecución del contrato de remolque debe ser idónea y óptima, no sólo en aspecto cuantitativo, sino que también, en calidad de lo que se había contratado. De este modo, cualquier reclamación de que el remolque se ha convertido en salvamento, en medio de la ejecución del contrato de remolque, para tener éxito, debe estar totalmente exenta de culpa, fallas o incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de remolque de parte del remolcador, como por ejemplo, si se suministra para remolcar, un remolcador no apto para la navegación; o porque ha mediado una notable falta de cuidado y habilidades de parte del remolcador, que sean causa de la variación de las circunstancias que han culminado en un peligro. Esta contextualización se construye axiológicamente bajo el principio de que nadie puede ni debe beneficiarse con su propio dolo.

4.4 El Sentido Jurisprudencial de La Corte Suprema de Chile en Torno a las Modalidades del Remolque

A modo de síntesis, las modalidades del contrato de remolque citados *supra*, y las diferencias en torno a las maniobras u operaciones de salvamento, quedan igualmente manifestadas en el caso “Compañía Naviera de Valparaíso S.A. vs Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.”¹⁹, donde la Corte Suprema de Chile, de modo didáctico estableció, a este respecto, que

[...] en el remolque-maniobra el remolcador se obliga esencialmente a proporcionar al buque remolcado la fuerza de tracción precisa para la ejecución de las maniobras necesarias para lograr el resultado final del desplazamiento, técnica habitual en los puertos. A su vez, en el remolque-transporte el remolcador presta su fuerza de tracción con una finalidad de transportar la nave o aparato de un lugar a otro.

El citado fallo continúa, respecto del salvamento marítimo, estableciendo que

[...] se aprecia que este contrato difiere de lo que en esta materia se conoce como operación de salvamento, pues para que se esté en presencia de un contrato de remolque es necesaria la ausencia de peligro, sin perjuicio de que este pueda sobrevenir por las condiciones en que se realice el remolque.

En definitiva, respecto de este último aspecto, es dable entender que el elemento preponderante para diferenciar el contrato de remolque del salvamento marítimo, está condicionado a la ausencia de peligro, como verdadera *conditio sine qua non*, con independencia que el riesgo marítimo sobrevenga con posterioridad durante la ejecución del remolque.

En conclusión a este capítulo, es posible colegir que existen dos clases de contrato de remolque, a saber, remolque-maniobra y remolque de altura. El primero consiste en la ejecución de maniobras en puerto para facilitar el ingreso o zarpe de una nave, así también como su atraque o desatraque, e incluso, labores de carga o descarga del buque remolcado. El segundo corresponde a un servicio de transporte de una nave, artefacto naval u otro objeto flotante, desde un lugar a otro. Ambos tipos de contrato se diferencian del denominado “remolque asistencia”, correspondiendo este último a maniobras de salvamento en caso que una nave se encuentre frente a un peligro o riesgo marítimo. Este tipo de remolque es esencialmente extracontractual, y será remunerado cuando se ejecute en razón de una maniobra de salvamento.

¹⁹ En este sentido, es esencial el contenido del considerando quinto que tuvo la Corte Suprema de Chile para fallar el asunto en cuestión, y que expone con claridad las diferencias de ambos tipos de remolque, y de este en cuanto género contractual, respecto del salvamento.



5 LAS OBLIGACIONES COMO EFECTOS DEL CONTRATO DE REMOLQUE

El remolque (*towage*) es un contrato, esto es, un acuerdo de voluntades sobre un objeto de interés jurídico que consiste, básicamente, en remolcar (*tow*); y como tal, al ser un contrato, es una especie particular de convención cuya principal característica es la de producir obligaciones. Por lo tanto, la celebración del contrato de remolque produce efectos, esto es, la asunción de obligaciones para los contratantes²⁰.

Se ha dicho *supra*, que el contrato de remolque se celebra, comúnmente, en base a formularios estándar de reconocimiento internacional. No obstante, cuando el remolque no se ha acordado en razón de un formulario u otras cláusulas expresas, los límites del contrato serán definidos por las partes²¹.

En principio, la naturaleza jurídica de las obligaciones del remolcador y del remolcado son disímiles: aplicando a su respecto el Derecho chileno, la obligación del remolcador será “de hacer” conforme se desprende del contenido del artículo 1553 del Código Civil chileno, puesto que consiste en la ejecución de un servicio; y la del remolcado será preferentemente “de dar”, ya que conforme el artículo 1548 del Código Civil de Chile, implica el pago de la remuneración al remolcador.

5.1 Las obligaciones del Remolcador

El estudio de las obligaciones del Remolcador, goza de ciertas particularidades. Así, para el Derecho inglés, se aplican íntegramente las normas de la Ley de Suministro de Bienes y Servicios de 1982, teniendo presente que, como se ha mencionado *supra*, el remolque es un contrato de servicios para la navegación.

No obstante esta circunstancia normativa, previo al año 1982, y ante la existencia de una laguna legal que vino a ser cubierta con la Ley de Suministro de Bienes y Servicios mencionada, los términos y condiciones contractuales eran principalmente establecidos por la judicatura

²⁰ DUPICHOT, J. **Derecho de las obligaciones**. Santiago de Chile: Ediciones Olejnik, 2019. p. 17.

²¹ Por exceder los límites de este trabajo, véase: TETLEY, W. **Tug and tow: a comparative study, common law/civil law, US, UK, Canada and France**. 1991. p. 93; TETLEY, W. **Il diritto marittimo**. 1991. p. 893-923; TETLEY, W. **International maritime and admiralty law**; y principalmente: MANGONE, G. **United States admiralty law**. The Hague: Kluwer Law International, 1997. p. 181.



inglesa. A este respecto, la jurisprudencia basal para la regulación del contrato de remolque se encontraba en dos casos fundamentales: “The Minnehaha” y “The Julia”, ambos del año 1861.

En “The Julia”, se falló que

[...] El contrato consistía en que el remolcador debía llevar al *Julia* a remolque cuando fuere necesario, y principalmente debía remolcarlo hasta Gravesend. La verdad es que cuando se celebró el contrato, la ley disponía un compromiso de que cada buque debía cumplir con su deber hasta completar la maniobra, y que para todo se utilizaría la habilidad y diligencia adecuadas a bordo de cada uno, y que por lo tanto, ninguno de los buques, remolcador y remolcado, por negligencia o mala conducta, crearía un riesgo innecesario para el otro o, en su lugar, no aumentaría cualquier riesgo que pudiera ser incidental al servicio emprendido. Si durante la ejecución del contrato se produjera algún accidente inevitable para uno de los buques, pero sin que incurriera en el incumplimiento del contrato, no puede surgir acción judicial alguna para el otro contratante. Por el contrario, si una de las partes incurre en un acto ilícito, causando algún daño a la otra parte, dicho acto generaría responsabilidad a la parte que lo comete, siempre que la parte que sufra los efectos del accidente no sufra daño o perjuicio alguno por negligencia o mala fe de su parte.

El segundo caso, “The Minnehaha”, consistió en una acción relativa a servicio de salvamento prestado por un remolcador a su remolcado, durante la ejecución de un contrato de remolque. Trata, principalmente, que el barco remolcado, previo a la celebración del contrato de remolque, se encontraba anclado, y contrató a un remolcador que pasaba por allí, para que le remolcase hasta el río Mersey y, finalmente, lo pudiera atracar, todo por un pago de una suma alzada. Durante la ejecución del remolque, y luego que el remolcador hubiera amarrado al remolcado, el clima cambió abruptamente, desatando una tormenta, que provocó el corte del cabo del remolcador, quedando la nave remolcada al garete. No obstante ello, el remolcador realizó una operación de salvamento, y logró salvar al remolcado. En este sentido, se falló que

Cuando un remolcador se compromete a remolcar un buque por una determinada remuneración, de un punto a otro, esto no garantiza que el remolcador será absolutamente capaz de hacerlo ante todas las circunstancias y contra todos los riesgos marítimos, sino que se compromete en hacer todo lo posible para llegar a ese fin, que es remolcar y cumplir con su objetivo, aportando a la tarea una habilidad competente y una tripulación, aparejos y equipos como los que razonablemente cabe esperar en una nave de su clase. Claramente puede verse impedido, el remolcador, de cumplir con sus obligaciones por un *vis mayor*, por accidentes que no estaban contemplados, y que desde luego pueden hacer imposible el cumplimiento del contrato; y en tal caso, por regla general de Derecho, el remolcador queda exonerado del cumplimiento de sus obligaciones. Pero no queda liberado de sus obligaciones porque se produzca dificultades previsibles en la realización de su tarea, o porque la ejecución de dicha tarea se interrumpa o no pueda completarse en la forma estipulada originalmente en el contrato, como ocurre en este caso, por la rotura de uno de sus cabos.



En conclusión, el estándar de cuidado y destreza que se impone al remolcador en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales derivadas del remolque, tal y como se ha declarado en “The Julia” es de “habilidad y diligencia adecuadas”; por su parte, en “The Minnehaha”, se describió la obligación del remolcador como la de “hacer todo lo posible” para lograr el objeto del contrato. Estos son, en definitiva, los principios basales o sustanciales de las obligaciones del remolcador durante la ejecución del contrato.

A modo sintético y preliminar, del estudio de ambos casos citados precedentemente, es que en el Derecho Marítimo inglés, las obligaciones que emanan para el remolcador, en favor del remolcado, pueden resumirse de la forma que sigue.

En primer lugar, el remolcador en tanto nave (*tug*), debe estar tripulado y dotado de todos los equipos y aparejos que razonablemente se esperan de un buque de su clase. Enseguida, en segundo lugar, el remolcador debe ejercer una habilidad y diligencia razonable y adecuada conforme la naturaleza de la operación que se ejecutará y realizará, todo con el objeto de dar cumplimiento de los servicios a que el remolcador se obliga. En tercer lugar, y conforme la exégesis de la sentencia en “The Minnehaha”, la referencia a “los mejores esfuerzos” a que se alude, tiene un fuerte contenido que trasciende a la obligación de cuidado y una habilidad razonables que debe emplear el remolcador; en realidad se trata de que esta parte del contrato debe hacer todo lo posible para completar las operaciones por las cuales fue contratado el remolque; y en caso de suspensión del mismo, hacer todo lo posible para que pueda reanudarse la maniobra u operación por la cual ha sido contratado el remolque, una vez que la suspensión con ocasión de peligro, haya cesado. En cuarto lugar, el remolcador no queda exonerado o eximido del cumplimiento del contrato de remolque por verificarse dificultades imprevistas que suspendan -o interrumpan- el remolque, o que impidan ejecutarlo o completarlo tal y como se había previsto al momento de la celebración del contrato. Finalmente, y en quinto lugar, el remolcador tendrá derecho a reclamar del salvamento, si incurre en riesgos y realiza tareas que no estaban contempladas o previstas en el contrato de remolque.

Lo anteriormente expuesto sobre las obligaciones del remolcador en el Derecho Inglés encuentra consonancia en el Derecho Marítimo chileno. Así, el artículo 1082 del Código de Comercio de Chile, dispone que “en toda clase de remolque la nave remolcadora deberá estar en buenas condiciones de navegabilidad, equipada y tripulada convenientemente y ser apta para la



ejecución del contrato para el cual se le ha requerido.” De esta disposición se colige, en principio, que en cuanto parte de las obligaciones del remolcador, éste debe contar con una tripulación, un equipamiento y dotación razonables para la ejecución del contrato de remolque, y con ello, realizar el servicio con un cuidado tal y destreza razonable. Está implícito, por tanto, que el remolcador debe procurar todos los preparativos adecuados que sean razonablemente necesarios para la nave. Claramente el Capitán y el Armador propietario del remolcador -o que lo explote-, debe cerciorarse de la idoneidad de las conexiones del remolque, y realizar las modificaciones y preparativos necesarios para la recepción a bordo de la(s) línea(s) de remolque.

La preparación del remolcador es una cuestión de hecho y que debe examinarse caso a caso. Así, por ejemplo en un antiguo edicto inglés²² se resolvió que “el remolcador debe contar con las líneas de remolque y el equipo adecuados a bordo, por lo que debe asegurarse que la línea de remolque utilizada, es de la longitud adecuada para el remolque.”

Respecto de la aptitud del remolcador para la ejecución de la operación de remolque, el armador o naviero, dueño del remolcador, debe proporcionar una nave que sea, en primer lugar, adecuadamente equipada y tripulada para el servicio que se va a realizar, tomando en consideración las condiciones meteorológicas y las circunstancias razonablemente previsibles en que se ejecutará la maniobra de remolque, y conjuntamente, la clase de remolcador que se utilizará. En segundo lugar, el remolcador deberá ser razonablemente apto y eficiente para el servicio, y capaz de realizarlo teniendo en cuenta los aspectos circunscritos en la celebración del contrato.

Finalmente, la obligación principal del remolcador (*tug*), por antonomasia, es la realización del servicio de remolque (*towage*). Frente a esto, el remolcador debe tener un cuidado razonable con la ejecución del remolque, en todas las operaciones que le conciernen. Este efecto del contrato de remolque, respecto del remolcador, necesariamente debe examinarse desde el control que este último despliega durante las maniobras, toda vez que el remolcador, al no procurar debida diligencia y cuidado razonable, puede causar daños o perjuicios al remolcado, o incluso a terceros. De este modo, la asunción de responsabilidad será contractual si profiere daños o perjuicios al remolcado, y extracontractual respecto de terceros. Otra obligación en que

²² Este fallo es “Rio Verde (*Owners*) vs SS Abaris (*Owners*)” [1920], véase en: RAINEY, 2013, p. 150.



se funda este contrato, resulta con ocasión de un riesgo marítimo. Así, por ejemplo, el remolcador debe buscar refugio en caso que acontezca o sobrevenga un peligro²³.

Finalmente, el capitán del remolcador debe procurar mantener un estado de vigilancia constante sobre la nave remolcada y el convoy. A este respecto, algunos autores como Cornejo (2003), y el espíritu de la legislación marítima chilena, estiman que el convoy o Tren de Remolque, que es utilizado comúnmente para el traslado de gabarras, constituye una unidad indivisible, es decir, que respecto de terceros *extraneus* al contrato de remolque, en ciertos casos, el convoy debe reputarse como una sola nave. Por lo tanto, forma una unidad náutica indivisible.

Lo anterior es concebible en razón de diversos factores y circunstancias. En primer lugar, respecto de la responsabilidad por colisiones u otros daños. En este sentido, esta materia es regulada por los principios que rigen la culpa extracontractual, toda vez que tanto el remolcador como el remolcado, responden de su propia culpa, tal y como se desprende del enunciado del artículo 1083 del Código de Comercio de Chile, que establece

Por regla general, en los remolques de que trata este párrafo, tanto la nave remolcadora como la remolcada, serán responsables frente a terceros de su propia culpa [...] Pero, en los casos de abordaje con otra nave, ajena a la maniobra, si la dirección del remolque estaba a cargo de la nave remolcadora, 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 nave remolcada, la responsabilidad recaerá sobre ésta.

En segundo lugar, si se produce un abordaje entre remolcador y remolcado, el concepto de unidad que constituye el convoy, desaparece, y se mira dicha colisión como si hubiera ocurrido entre dos naves distintas no unidas por el remolque.

En conclusión de lo expuesto, Cornejo (2003) determina a este respecto, algunas reglas de responsabilidad: Si la colisión es con el remolcador y éste es culpable del abordaje, sólo su dueño está obligado a indemnizar los perjuicios. Si la colisión es con el remolcado y éste es el único culpable (si fuere cosa inerte no podría ser culpable), sólo él debe indemnizar. Si la colisión se produce entre el remolcador y el tercer buque inocente, pero por culpa del remolcado, debe indemnizar los daños el armador del buque remolcado. Y si el abordaje se produce entre el tercer buque inocente y el remolcador, por culpa exclusiva de éste último, la responsabilidad recae sobre el remolcador, y el remolcado puede ser o no responsable. Frente a la asunción de

²³ BARROILHET, C. **Derecho marítimo**. Santiago de Chile: Editorial Librotecnia, 2016. p. 522.



responsabilidad del armador o naviero propietario de la nave remolcadora, éste tiene el derecho de limitar su responsabilidad conforme las reglas generales²⁴, y para el caso del Derecho Marítimo Chileno, a constituir un fondo de limitación de la responsabilidad²⁵.

5.2 Las Obligaciones del Remolcado

Respecto de este apartado, escuetamente diremos, citando a Barroilhet (2016), que en la mayor parte de los contratos y sistemas jurídicos, existen obligaciones genéricas para el remolcado. Así, esta parte del contrato debe proveer un buque navegable, lo que no obsta a que la nave remolcadora deba inspeccionar la nave remolcada e indagar acerca de la extensión de la innavegabilidad aparente o visible, o si existiere un riesgo de ella. Adicionalmente, debe proveer una nave debidamente tripulada; y la nave, a su vez, debe estar cargada y estibada adecuadamente.

En conclusión a este capítulo, las obligaciones de las partes contratantes del remolque son diversas. Respecto del remolcador, éste deberá contar con un remolcador en buenas condiciones de navegabilidad y debidamente tripulada. Adicionalmente, deberá ejecutar el remolque con debida diligencia profesional. Como corolario de lo anterior, el Capitán del remolcador debe inspeccionar la viabilidad del remolque y disponer de la toma de providencias especiales; para esto, el Capitán debe mantener la vigilancia sobre el convoy y la nave remolcada. Y en caso de peligro, debe buscar refugio. Respecto del remolcado, este contratante debe proveer de una nave susceptible de ser remolcada, debidamente tripulada y cargada y adecuadamente estibada.

6 EL ITER CONTRACTUAL DEL REMOLQUE

En el Derecho Marítimo existe, por lo general, un conjunto de etapas o fases contractuales que no se verifican pragmáticamente en todos los contratos regulados por otras ramas del Derecho. Sin perjuicio de lo anterior, la metódica marítima contractual sustenta esta práctica, preferentemente, con un objeto claro, esto es, en la cautela de núcleos dogmáticos superiores a

²⁴ HILL, 2014, p. 442-443.

²⁵ Sobre el particular, en el Derecho Marítimo chileno, destacan profusamente las obras de: ABUAUAD, R. **Limitación de responsabilidad de la empresa naviera**: constitución del fondo de limitación. Segunda edición. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile, 2018. p. 17 y ss.; FOX, C. **Limitación de responsabilidad del armador y principio de reparación integral de los acreedores**. Santiago de Chile: Editorial Librotecnia, 2011. p. 11 y ss.



todo instituto o principio de Derecho, como ocurre, con la máxima buena fe de las partes contratantes²⁶.

6.1 Negociaciones Preliminares y a Posteridad. El Remolque es un Contrato de *Uberimae Bona Fides*

En el Derecho Marítimo inglés, el principio rector en materia contractual, es que las partes negociadoras tienen la obligación de no engañarse ni defraudarse mutuamente mediante una falsa declaración o representación de los hechos que servirán de base para la formación del contrato en cuestión. Así, no existe una obligación precontractual y menos, un deber positivo para las partes, de revelar en forma completa y absolutamente franca, todos los hechos materiales en que se construirá el negocio. En definitiva, las partes son libres de realizar sus propias investigaciones. Sin embargo, existen algunos contratos, principalmente los marítimos, que son concebidos como “contratos de *uberrimae bona fidei*” o de máxima buena fe, tal y como ocurre con el Seguro Marítimo, en que las partes negociadoras tienen el deber adicional de revelar todos los hechos que son, o deberían ser conocidos por su co-contratante para la formación del contrato.

En el caso “The Unique Mariner”²⁷, se debatió si los contratos de salvamento o remolque, entran en la clase de contratos de máxima buena fe, y el remolcado contratante argumentó que sí. Para ello, se hizo referencia a “The Kingalock”, un juicio que fue decidido al menos cien años antes de “The Unique Mariner”. En ese antiquísimo pleito, un remolcador acudió en ayuda de “The Kingalock” y llegó a un acuerdo para remolcarlo, de Terranova a Londres por una suma ascendiente a 40 libras esterlinas. En el transcurso del remolque, se rompió la sirga, y el Capitán del remolcador descubrió, por primera vez, que el remolcador había sufrido anteriormente, graves daños por el mal tiempo. El Capitán declaró que el contrato había terminado *in actum*, pero aun así, continuó remolcando al remolcado, independientemente de haber dado por terminado unilateralmente el contrato. Lo llevó sano y salvo a puerto, y reclamó al remolcado, una

²⁶ Esta construcción sistémica en el Derecho Marítimo, fue desarrollada en: PEZOA HUERTA, R. **La máxima buena fe en el contrato de seguro marítimo**: navegando hacia la construcción de una micro-disciplina. Santiago de Chile: Ediciones Jurídicas de Santiago, 2020. p. 57 y ss.; y en PEZOA HUERTA, R. Reflexiones en torno al dolo del asegurado en el iter contractual del seguro marítimo. In: OCTAVIANO MARTINS, E. M.; ZANELLA, I. (org.). **Direito marítimo, portuário e aduaneiro**: temas contemporâneos. Belo Horizonte: Arraes, 2020. v. 4, p. 75 y ss.

²⁷ MANDARAKA-SHEPPARD, A. **Modern admiralty law**: with risk management aspects. London: Cavendish Publishing, 2001. p. 850.



remuneración por la operación de salvamento. El buque asistido o salvado, se resistió a pagar, alegando que existía un acuerdo precedente de remolque por 40 libras esterlinas. A su respecto, el Doctor Lushington falló a favor del remolcador, aduciendo que el acuerdo de remolque era nulo *ab initio*, porque el capitán del “The Kingalock” no reveló al Capitán del remolcador, los daños causados por el clima antes de perfeccionar el contrato de remolque, lo que era importante e indispensable por lo arduo y difícil que representa la naturaleza de la operación como tal. No obstante, resolvió la reclamación sobre la base del salvamento efectuado, y recompensó al remolcador con una remuneración por hasta 160 libras esterlinas, todo fundado en

Un acuerdo que vincule a dos partes debe hacerse con pleno conocimiento de todos los hechos que deben ser conocidos por ambas partes; y si algún hecho que, de ser conocido, pudiera tener alguna repercusión en el acuerdo que se va a celebrar, se oculta, o no se revela a alguna de las partes contratantes, viciará el dicho acuerdo. No es necesario, para que sea vinculante, que una de las partes oculte algún hecho o circunstancia de importancia, si hay una mala interpretación, accidentalmente o por descuido; todos sabemos que puede haber lo que, a los ojos de la ley, se denomina fraude.

El caso en comento, no representa el único juicio en que se ha asentado jurisprudencialmente el principio de máxima buena fe en los contratos marítimos; pero indudablemente para el Tribunal del Almirantazgo, representó el principal proceso judicial en que pudo tratarse este conflicto como un contrato de remolque nulo, por ser gravemente injusto para una u otra parte. De acuerdo a lo expuesto, no hay ninguna razón para que el contrato de remolque, en tanto negocio mercantil de servicios, trabajo y mano de obra, no sea considerado un contrato de *uberrimae bona fides*.

6.2. El Inicio o Celebración del Remolque

Tal y como se hiciera patente en *supra* §4.1, a propósito del contrato de remolque maniobra, el artículo 1085 del Código de Comercio de Chile es explícito al determinar el *iter contractual* de este tipo de contratos.

No obstante, y de conformidad con el derecho consuetudinario marítimo, el contrato de remolque comienza cuando se han pasado los cabos entre los buques. Con diametral diferencia a este presupuesto del Derecho Marítimo chileno, es que conforme al “UK Standard Conditions for Towage and Other Services” del año 1986, dispone que el inicio puede producirse en una fase anterior, cuando el remolcador está preparado y alistado para recibir órdenes del buque a



remolcar. Así las cosas, la duración de la operación de remolque según el “UK Standard Conditions for Towage and Other Services”, está redactada en términos mucho más amplios que en el derecho común. A estos efectos, dichas condiciones para remolcar de 1986, en su párrafo 1 (b) (iv), disponen que

La expresión ‘durante el remolque’ abarcará el período que comienza cuando el remolcador o la embarcación auxiliar está en condiciones de recibir órdenes directas del buque del arrendador para comenzar a sujetar, empujar, tirar, mover, escoltar, guiar, o permanecer junto al buque o recoger los cabos, cable o líneas, o cuando el cable de remolque ha sido pasado al remolcador o a la embarcación auxiliar, lo que ocurra antes, y cuando finalicen las órdenes finales del buque del arrendatario de dejar de sujetar, empujar, tirar, mover, escoltar, guiar o permanecer junto al buque o de soltar los cabos, cables o líneas, o cuando el cable de remolque se haya soltado definitivamente, lo que ocurra después, y el remolcador o la embarcación auxiliar se hayan alejado del buque en condiciones de seguridad.

En el caso “Compañía Naviera de Valparaíso S.A. vs Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.”, la Corte Suprema de Chile determina el casuismo de las estipulaciones del remolque, en torno al momento en que principiará este contrato, resolviendo que

[...] las estipulaciones acordadas por las partes dan cuenta de que el contrato de remolque-maniobra sólo se iniciaría una vez que llegara el remolcador al costado de la motonave Cerro Alegre y, en ese evento, se calcularía el precio final a cobrar por el arrendamiento del remolcador, motivo por el que era esencial el llamado previo desde la motonave Cerro Alegre al Ram Alondra.

En conclusión, la determinación del inicio del contrato de remolque, es un asunto que debe examinarse caso a caso. La importancia de conocer el *iter contractual* del contrato de remolque, desde que inicia, se interrumpe o termina, es crucial para efectos de la determinación de las obligaciones de los contratantes, y la asunción de responsabilidades que a cada uno le asisten, así también como el funcionamiento de las cláusulas de limitación de la responsabilidad, o de indemnización según corresponda.

6.3 Interrupción y Suspensión del Remolque

Se ha expresado *in extenso*, que el objeto del contrato de remolque, es la ejecución de una obligación de hacer, esto es, de realizar una maniobra, transporte o asistencia a una nave, artefacto naval u otro objeto flotante. Sin embargo, cuando el remolcado se enfrenta a un peligro, o el remolcador advierte el advenimiento de un riesgo marítimo, el contrato de remolque debe suspenderse a efecto de transitar a una operación de salvamento si fuere necesario. No obstante esto, se ha expresado profusamente, que una vez finalizado el riesgo que supuso la suspensión, el



remolque debe reanudarse. En conclusión, y si el remolque no es reanudado con ocasión de su suspensión, aun pudiendo hacerlo, se incurrirá en interrupción, lo cual devendrá en el incumplimiento de dicho contrato.

6.4 Terminación del Remolque

En el Derecho Marítimo chileno, el remolque termina, conforme al artículo 1085 del Código de Comercio, “[...] cuando quien dirige la maniobra dispone su término o el retiro del remolcador.” No obstante, en el Derecho inglés existen dos hipótesis por las cuales se da por terminado el contrato. El primero de estos acontecimientos ocurre cuando se cumplan las órdenes finales del remolcador, de dejar de sujetar, empujar, tirar, mover, escoltar, guiar o mantenerse a la espera, o de soltar los cables o cabos. Una segunda hipótesis, expresa que termina el remolque, cuando el cabo de remolque se haya soltado definitivamente. Es importante considerar que la separación accidental del cabo de las naves remolcadora y remolcada, no constituye terminación del contrato.

En conclusión a este último capítulo, es posible determinar que el remolque es un contrato de máxima buena fe, al igual que todos los negocios marítimos. La máxima buena fe es el nervio axial de este tipo de acuerdo de voluntades y si bien debe prevalecer con preminencia en las negociaciones preliminares o tratativas de su celebración, igualmente debe concurrir durante todo el iter contractual, esto es, desde su celebración hasta su término, excluyendo en definitiva, cualquier indicio de mala fe que pueda desnaturalizarlo.

7 CONCLUSIONES

El Contrato de Remolque es una institución jurídica relativamente moderna en atención a la antiquísima existencia del Derecho Marítimo, pero actualmente indispensable para el adecuado desarrollo de la actividad marítima. El remolque evoca univocidad, pero su fisonomía se erige en base al remolcador (*tug*) como objeto material de la relación jurídica; al acto de remolcar (*tow*) como verbo y actividad; y al remolque (*towage*) como servicio, prestación y al fin, como contrato. Sin perjuicio de esta triada, el remolque goza de un concepto dimanado de la doctrina de los autores y de la jurisprudencia, toda vez que la ley no ha establecido su significancia. En



seguida, el estudio de sus características es relevante para determinar su naturaleza, y establecer la forma adecuada de dirimir los conflictos de relevancia jurídica que emanen de su celebración o más bien, de su incumplimiento. El análisis y determinación de su clasificación en remolque maniobra y remolque de altura, permite colegir la naturaleza contractual de la operación que el remolque debe prestar, lo que es útil a la hora de diferenciar el contrato de remolque respecto de las maniobras de asistencia o salvamento, donde se ha presentado una serie de dificultades respecto del momento en que el remolque se ve suspendido, y rigen labores de auxilio sin un carácter eminentemente contractual. Se adopta a lo largo de este trabajo, la formulación de hipótesis adjetivo-probatorias que permiten acreditar el momento en que el remolque se suspende para transitar al salvamento marítimo, en razón de sus riesgos y al desconocimiento de los mismos al momento de contratar. A su turno, y considerando que el remolque es un contrato, su característica principal implica ser fuente de obligaciones, tanto para la parte remolcadora como para el remolcado. En este sentido, el estudio se enfoca en los efectos del contrato de remolque en los sujetos intervinientes o contratantes, y de la forma en que puede verificarse la asunción de responsabilidad, y específicamente el derecho del remolcador a limitar su responsabilidad. Finalmente, se proyectó un esfuerzo metodológico en denominar, al contrato de remolque, como un contrato de máxima buena fe, aspecto característico de la mayor parte de los contratos marítimos. Dicha aseveración permite consolidar, de un modo saludable, las etapas que definen el iter contractual del remolque, logrando establecer con claridad el momento u oportunidad en que principia este contrato, la posibilidad de suspensión diferenciada de la interrupción, y los modos en que termina este vínculo obligacional marítimo.

8 REFERENCIAS

ABUAUAD, R. **Limitación de responsabilidad de la empresa naviera**: constitución del fondo de limitación. Segunda edición. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile, 2018.

AMICH, J. **Diccionario marítimo**. 5ª Edición. Barcelona: Editorial Juventud, 1998. p. 387.

BARROILHET, C. **Derecho marítimo**. Santiago de Chile: Editorial Librotecnia, 2016.

BARROILHET, C. et al. **La nave y el artefacto naval**. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2017.

BAATZ, Y. **Maritime law**. 3th Edition. Oxon: Lloyd's Shipping Library, 2014.



- BOWEN, F. **A hundred years of towage: a history of Messrs: 1833-1933.** London: William Watkins, 1933. Gravesend and Dartford Reporter, 1933.
- BUCKNILL, A. **The law of tug and tow.** 2nd Edition. London: Stevens, 1927.
- CORNEJO, E. **Derecho marítimo chileno: explicaciones sobre el libro III del código de comercio: de la navegación y el comercio marítimos.** Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2003.
- DUPICHOT, J. **Derecho de las obligaciones.** Santiago de Chile: Ediciones Olejnik, 2019.
- FOX, C. **Limitación de responsabilidad del armador y principio de reparación integral de los acreedores.** Santiago de Chile: Editorial Librotecnia, 2011.
- GARCÍA, F. **Derecho del transporte marítimo.** Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1993.
- HILL, C. **Maritime law.** 6th Edition. Oxon: Lloyd's Practical Shipping Guides, 2014.
- MANDARAKA-SHEPPARD, A. **Modern admiralty law: with risk management aspects.** London: Cavendish Publishing, 2001.
- MANGONE, G. **United States admiralty law.** The Hague: Kluwer Law International, 1997.
- OCTAVIANO MARTINS, E. M. (org.). **Vade mecum de direito marítimo.** Barueri: Manole, 2015.
- PEURIOT, L. **El salvamento marítimo.** Santiago de Chile: Editorial Librotecnia, 2011.
- PEZOA HUERTA, R. **La máxima buena fe en el contrato de seguro marítimo: navegando hacia la construcción de una micro-disciplina.** Santiago de Chile: Ediciones Jurídicas de Santiago, 2020.
- PEZOA HUERTA, R. Reflexiones en torno al dolo del asegurado en el iter contractual del seguro marítimo. *In:* OCTAVIANO MARTINS, E. M.; ZANELLA, I. (org.). **Direito marítimo, portuário e aduaneiro: temas contemporâneos.** Belo Horizonte: Arraes, 2020. v. 4.
- RAINEY, S. **The law of tug and tow and offshore contracts.** 3th Edition. Oxon: Lloyd's Shipping Library, 2013.
- TOMASELLO, L. **Curso de derecho marítimo chileno.** Santiago de Chile: Editorial Libromar, 2014.

