

Sentencia C-1025/01

PRINCIPIO DE UNIDAD DE MATERIA-No rigidez

PRINCIPIO DE UNIDAD DE MATERIA EN CONTROL DE CONSTITUCIONALIDAD-Implicaciones

PRINCIPIO DE UNIDAD DE MATERIA EN CONTROL DE CONSTITUCIONALIDAD-Intensidad/PRINCIPIO DE UNIDAD DE MATERIA-Relación entre tema de artículo y materia de la ley/PRINCIPIO DE UNIDAD DE MATERIA-Conexión de tipo consecuencial

Para respetar el amplio margen de configuración legislativa del órgano constitucionalmente competente para hacer las leyes y para diseñar las políticas públicas básicas de orden nacional, la intensidad con la cual se analiza si se viola o no el principio de unidad de materia, es de nivel bajo en la medida en que, si es posible encontrar alguna relación entre el tema tratado en un artículo y la materia de la ley, entonces la disposición acusada es, por ese concepto, exequible. Tal relación no tiene que ser directa, ni estrecha. Lo que la Constitución prohíbe es que “no se relacionen” los temas de un artículo y la materia de la ley y al demandante le corresponde la carga de señalar que no hay relación alguna. La relación puede ser de distinto orden puesto que la conexión puede ser de tipo causal, temático, sistemático o teleológico. A estos criterios reiterados por la jurisprudencia se agrega una modalidad de relación teleológica, la de la conexión de tipo consecuencial ya que recientemente, la Corte aceptó que se respeta el principio de unidad de materia cuando hay una conexión en razón a los efectos fácticos de una norma que aparentemente no guarda relación alguna con el tema de la ley.

PRINCIPIO DE UNIDAD DE MATERIA EN ESTATUTO DE PUERTOS MARITIMOS-Actividad de remolque

ACTIVIDAD PORTUARIA-Relación con actividad de remolque

Referencia: expediente D-3453

Demanda de inconstitucionalidad contra el numeral 5.9 del artículo 5º de la Ley 1ª de 1991 (Estatuto de Puertos Marítimos)

Actor: Carlos Alberto Ariza Oyuela

Magistrado ponente:

Dr. MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA

Bogotá, D.C., septiembre veintiséis (26) de dos mil uno (2001)

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en cumplimiento de sus atribuciones constitucionales y de los requisitos y trámites establecidos en el Decreto 2067 de 1991, ha proferido la siguiente

SENTENCIA

I. ANTECEDENTES

El ciudadano Carlos Alerto Ariza Oyuela, en ejercicio de la acción de inconstitucionalidad contemplada en el artículo 241 de la Constitución, demandó parcialmente el numeral 5.9 del artículo 5º de la Ley 1ª de 1991, por considerar que viola los artículos 150, numerales 7 y 21, 158, 169 y 334 de la Constitución Nacional.

La Corte Constitucional, mediante auto de abril 2 de 2001, admitió la demanda. Posteriormente, mediante escrito de junio 12 de 2001, el demandante solicitó que se convocara una audiencia pública, la cual no se practicó pues no se consideró necesaria.

II. NORMA DEMANDADA

El texto del numeral 5.9 del artículo 5º de la Ley 1ª de 1991 se transcribe a continuación, resaltando el aparte demandado.

LEY 01 DE 1991

Por la cual se expide el Estatuto de Puertos y se dictan otras disposiciones

Artículo 5º — Definiciones. Para la correcta interpretación y aplicación de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

5.9. Operador portuario. Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente

relacionados con la entidad portuaria, tales como el cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

III. LA DEMANDA

A juicio del demandante, las normas constitucionales citadas establecen que,

“(e)l Congreso, al expedir una ley, tiene la obligación de precisar, inclusive desde su mismo título, la materia de que se ocupa; así mismo, debe propender porque el proyecto de ley objeto de estudio, y consecuente ley, observe una estricta relación interna, desde el punto de vista sustancial, entre las disposiciones que hacen parte o pretenden hacer parte de la ley, de tal manera que todas estén referidas a igual materia y en concordancia y correspondencia con el título de la misma.”

Ahora bien, con relación a la disposición en cuestión, el señor Ariza Oyuela sostiene en su demanda que,

“(...) El fin de la citada ley fue regular un sector de la realidad que acota –la portuaria–; su límite debería ser el entorno portuario, el cual prescribe pero excede al incluir actividades no propias del entorno que pretendió regular; y, sus alcances vulneran, por lo anterior y consiguientemente, actividades propias de otro sector que tiene unas normativas propias tanto nacionales como internacionales, disposiciones por demás imperativas, creando incertidumbre en la determinación de cuál es el verdadero régimen al que se encuentran supeditadas determinadas actividades (...)

El demandante considera que el remolque, a la luz de lo dispuesto por el artículo 1429 del Código del Comercio y el Decreto Ley 2324 de 1984, es una actividad marítima y no propiamente portuaria, y en tal medida es una actividad que no puede ser regulada por el Legislador en el Estatuto de Puertos. Dice al respecto,

“El atraque y desatraque se predica del buque, no del remolcador; éste es sólo un auxiliar de la navegación que coadyuva a presionar el buque por un costado diferente al muelle, siendo ello igualmente una operación de ciencia náutica y por ende marítima, mas en ningún momento portuaria (...)”

Lo anterior implica además, según la demanda, que los remolcadores deben estar sujetos al control de la Dirección General Marítima (DIMAR) y no de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Así pues, concluye el demandante,

“Es claro que el precepto del mandato constitucional consagrado en las disposiciones citadas, no fue acatado al expedirse la Ley 1ª de 1991 en lo que concierne a la inclusión en la misma del concepto de remolque, por cuanto, mírese por donde se mire, tal concepto no guarda concordancia con el texto del numeral 5.9 del artículo 5º de la Ley 1ª de 1991, escapando de cualquier relación que se pretenda dar a/y dentro del concepto de operación portuaria. No existe una relación sustancial objetiva para que el Congreso, al expedir la Ley en cuestión, acogiera elementos diversos en el Estatuto Portuario; tampoco encontramos un fundamento para determinar la existencia de una relación y regulación consecuente entre las prácticas portuarias y la figura del remolque.”

IV. INTERVENCIONES

Intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte

Mediante concepto recibido por la Corte Constitucional el 25 de abril de 2001, la Superintendencia de Puertos y Transporte, actuando por intermedio de apoderado, intervino en el siguiente proceso solicitando a la Corte que declare exequible el aparte demandado del numeral 5.9 del artículo 5º de la Ley 1ª de 1991.

La intervención señala que el remolque es un servicio que hace parte del conjunto de operaciones denominado actividad portuaria, por lo que su inclusión en la norma como una clase de operador portuario se justifica en la medida en que pretende garantizar la oportuna, segura y eficiente prestación del servicio público de transporte marítimo, el que de suyo supone el zarpe o arribo de o a puerto.

Para estudiar el tema, la intervención plantea la siguiente pregunta: ¿puede concebirse la prestación del servicio público de transporte marítimo y fluvial sin el concurso de los muelles? Al respecto se dice,

“Consideramos que la respuesta necesariamente es NO, pues de otra manera resultaría imposible que el servicio se iniciara o concluyera, esto es, el cargue y descargue de mercancías o el embarque y desembarque de pasajeros, actividad esta que necesariamente se hace en los muelles, puertos y terminales marítimos.”

El representante de la Superintendencia considera que no puede concebirse la operación en puertos, muelles y terminales marítimos o fluviales, sin el concurso de los remolcadores, tanto por razones técnicas, como jurídicas o económicas.

Finalmente, con relación al tema de la entidad que debe ejercer el control, dice la intervención,

“En consecuencia con lo expuesto y seguros de que legítimamente el Señor demandante coadyuva los intereses de los remolcadores que hoy son sujetos de inspección, vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte a la que represento y que lo mismo supone el pago de la tasa de vigilancia correspondiente, se entiende el interés en la demanda, pues de llegar a prosperar la pretensión de la misma, conllevaría que los operadores portuarios que prestan el servicio de remolque en muelles y terminales marítimos y fluviales quedarían sin ente que los supervigilara pues la DIMAR no sólo no cobra tasa de vigilancia alguna sino como quedó dicho es y ha sido tan sólo la entidad responsable de otorgar la patente, permisos de operación y certificados propios de la nave, actividades todas éstas ligadas con las condiciones técnicas de la misma así como la idoneidad de la tripulación.”

Intervención del Ministerio de Transporte

Mediante concepto recibido por la Corte Constitucional el 25 de abril de 2001, el Ministerio de Transporte, actuando por intermedio de apoderado, intervino en el siguiente proceso solicitando también que se declare exequible el aparte demandado del numeral 5.9 del artículo 5º de la Ley 1ª de 1991.

Posteriormente la intervención entra a determinar qué se entiende por unidad de materia y qué por remolque, para así poder establecer si incluir esta actividad en el Estatuto de Puertos desconoce aquel mandato constitucional. En cuanto al sentido de unidad de materia, para lo cual recurre a la jurisprudencia de la Corte Constitucional, afirma que ésta sólo se desconoce

cuando la falta de conexión o relación entre la norma demandada y la ley en la cual se incluye es absoluta.² Y con relación a qué se entiende por remolque, para lo cual recurre a la doctrina, el representante del Ministerio señala que se trata de un contrato cuyo objeto es la tracción prestada por un buque a otro, para conducirlo a la entrada y salida de puertos y canales o lugares de difícil acceso. Así pues, concluye la intervención señalando lo siguiente,

“En ese orden de ideas, como la actividad de REMOLQUE a que se refiere el artículo 5º numeral 5.9 de la Ley 01 de 1991 guarda relación con las demás actividades portuarias reguladas en la misma ley, no se configura una abierta distinción entre éstas, ya que por el contrario, se relacionan, se complementan para cumplir con las actividades de operación portuaria definidas por el legislador.”

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACIÓN

El Procurador General de la Nación intervino en el presente proceso, mediante concepto recibido por la Corte Constitucional el 24 de mayo de 2001, solicitando que se declare exequible el término acusado, bajo el entendido de que la expresión remolque contenida en el artículo censurado, se refiere única y exclusivamente al remolque maniobra.

Las consideraciones del Director del Ministerio Público parten del supuesto de que el remolque es una actividad marítima, pero considera que ello no implica que sea un tema que no pueda ser objeto del Estatuto de Puertos. Dice el Procurador,

“(…) si bien existen en nuestra legislación algunos criterios para determinar cuándo una actividad es marítima o portuaria, y el remolque definitivamente es considerado como náutico, el hecho que el legislador en la norma acusada hubiese señalado que el remolque puede ser prestado por un operador portuario no muda la naturaleza marítima de esta actividad, como tampoco existe razón válida que permita afirmar que dichas empresas no puedan prestar tal servicio, salvo el criterio de especialidad técnica que, desde el punto de vista constitucional, no tiene relevancia alguna.

El Ministerio Público acorde con lo expuesto por el demandante, no pone en tela de juicio ni rebate su apreciación sobre el carácter náutico de la actividad del remolque, pero no comparte con él, que de la naturaleza de dicha actividad, se desprenda una violación de la

regla constitucional contenida en el artículo 158 de la Constitución, en la medida que en el Estatuto Portuario, el legislador habilitase a unos sujetos determinados, como lo son los operadores portuarios, para prestar dicha actividad.”

No obstante lo anterior, el Procurador precisa que

“(…) es claro que cuando el legislador en el precepto acusado hizo referencia al remolque, no se refería a todo tipo de remolque sino exclusivamente al que atañe al puerto en la actividad facilitadora de ingreso y salida de naves, puesto que una interpretación diferente haría el artículo inconstitucional, ya que los otros tipos de remolque se dan dentro de un concepto netamente marítimo comercial en donde no está de por medio la prestación de un servicio portuario sino un contrato meramente comercial que en nada atañe a los puertos.”

Por último, y luego de haber presentado la legislación mexicana como ejemplo de una reglamentación que sin dejar de considerar el remolque maniobra como una actividad marítima, también lo contempla como un servicio portuario, el Procurador sostiene,

“El legislador no tiene más límites para establecer definiciones y reglas de los que le impone la Constitución en ejercicio de su potestad soberana de legislar, y es así como determinó, en virtud de la disposición acusada, que para prestar el servicio de remolque el interesado debe constituirse como operado portuario y, por ende, sujeto a la vigilancia y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte, hecho éste que le permite a esta entidad, el cobro de la tasa correspondiente por ejercer su función de control y vigilancia frente a esta actividad, recursos con los cuales ésta se subvenciona, asunto que de estar en cabeza de DIMAR, no generaría ningún costo pues ésta ofrece sus servicios gratuitamente.”

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS

1. Competencia

La Corte es competente para conocer del proceso de la referencia, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 241 numeral 4 de la Constitución Política.

2. El problema jurídico planteado

El problema jurídico que debe entrar a tratar la Corte en este caso es el siguiente:

¿Desconoce el Legislador el mandato constitucional de preservar la unidad de materia al incluir en la ley mediante la cual se expidió el Estatuto de Puertos el remolque como criterio para definir las empresas que son operadores portuarios?

Para resolver el problema, en primer lugar, la Corte recordará su jurisprudencia acerca de cuándo se debe entender constitucionalmente que el legislador desconoce el principio de unidad de materia, y en segundo lugar, determinará si el legislador, al haber incluido el criterio “remolque” dentro del Estatuto de Puertos, Ley 1ª de 1991, para los efectos anteriormente señalados, desconoció el principio de unidad de materia.

3. El estudio de si una ley ha cumplido o no con el principio de unidad de materia reconoce al legislador un amplio margen de configuración

“En repetidas oportunidades la Corte ha señalado que el concepto de unidad de materia³ a que se refiere el artículo 158 de la Constitución no puede entenderse dentro de un sentido estrecho y rígido al punto que se desconozcan o ignoren las relaciones sustanciales entre las diferentes normas que surgen en virtud de las finalidades que persiguen y que, por lo mismo, razonablemente se integran o resultan ser complementarias para lograr el diseño de la cuestión de fondo del proyecto legal. Además, que dicha unidad sólo se rompe cuando existe absoluta falta de conexión o incongruencia causal, temática, sistemática y teleológica entre las distintas aspectos que regula la ley y la materia dominante de la misma.”⁴

Ahora bien, esta concepción del principio de unidad de materia, que conlleva una limitación en el ejercicio de la función de control constitucional por parte de la Corte Constitucional en aras de respetar la libertad de configuración de la que goza el Congreso en su función legislativa, es un reflejo del raigambre democrático de la Carta de 1991. En reciente sentencia de esta Corporación, al entrar a precisar cuál es la implicación del principio de unidad de materia en el control constitucional, la Sala Plena dijo,

“(…) Cuando los tribunales constitucionales entran a determinar si una ley ha cumplido o no con el principio de unidad de materia deben ponderar también el principio democrático que alienta la actividad parlamentaria y en esa ponderación pueden optar por ejercer un control de diversa intensidad. Esto es, el alcance que se le reconozca al principio de unidad de materia tiene implicaciones en la intensidad del control constitucional pues la percepción que se tenga de él permite inferir de qué grado es el rigor de la Corte al momento del examen de

las normas. Así, si se opta por un control rígido, violaría la Carta toda norma que no esté directamente relacionada con la materia que es objeto de regulación y, por el contrario, si se opta por un control de menor rigurosidad, sólo violarían la Carta aquellas disposiciones que resulten ajenas a la materia regulada. La Corte estima que un control rígido desconocería la vocación democrática del Congreso y sería contrario a la cláusula general de competencia que le asiste en materia legislativa. Ante ello, debe optarse por un control que no opte por un rigor extremo pues lo que impone el principio de unidad de materia es que exista un núcleo rector de los distintos contenidos de una Ley y que entre ese núcleo temático y los otros diversos contenidos se presente una relación de conexidad determinada con un criterio objetivo y razonable.⁵

Así pues, es claro que para respetar el amplio margen de configuración legislativa del órgano constitucionalmente competente para hacer las leyes y para diseñar las políticas públicas básicas de orden nacional, la intensidad con la cual se analiza si se viola o no el principio de unidad de materia, es de nivel bajo en la medida en que, si es posible encontrar alguna relación entre el tema tratado en un artículo y la materia de la ley, entonces la disposición acusada es, por ese concepto, exequible. Tal relación no tiene que ser directa, ni estrecha. Lo que la Constitución prohíbe es que “no se relacionen” los temas de un artículo y la materia de la ley (art. 158 de la C.P.) y al demandante le corresponde la carga de señalar que no hay relación alguna. La relación puede ser de distinto orden puesto que la conexión puede ser de tipo causal, temático, sistemático o teleológico. A estos criterios reiterados por la jurisprudencia se agrega una modalidad de relación teleológica, la de la conexión de tipo consecuencial ya que recientemente, la Corte aceptó que se respeta el principio de unidad de materia cuando hay una conexión en razón a los efectos fácticos de una norma que aparentemente no guarda relación alguna con el tema de la ley⁶. Pasa entonces la Corte a estudiar el caso objeto de discusión.

4. El remolque es una actividad que guarda relación con los puertos y la actividad portuaria

4.1. Observa la Corte que en la demanda el señor Ariza Oyuela entiende el principio de unidad de materia a partir de una concepción muy rigurosa, pues supone que ésta no sólo se determina verificando la unidad temática de la ley, sino que además supone que los conceptos usados por el legislador se ajusten al uso que se les da por fuera de la ley en que sean empleados, bien sea en la jurisprudencia, la doctrina, en los escritos de expertos en la

disciplina regulada, etcétera. Esta postura exige no solamente que la materia tenga alguna relación con el tema central del que trate la ley, sino que requiere que la materia haga parte esencial de dicho tema.

Como se señaló, ésta no es la concepción de unidad de materia prevista por la Constitución de 1991 desarrollada la jurisprudencia de esta Corte. El espíritu democrático de la Carta ordena una amplia libertad de configuración para los representantes del pueblo en su labor de crear las normas jurídicas. Siempre y cuando se respete la Constitución y unos mínimos de razonabilidad en el procedimiento legislativo, el Congreso puede decidir qué ha de ser regulado y cómo, pudiendo incluso crear nuevos conceptos o redefinir los ya existentes.

Ahora bien, es claro que el remolque sí es una actividad que guarda relación con los puertos marítimos. Esto es cierto incluso para el actor, quien afirma en su demanda,

“Es innegable que en las aguas adyacentes a un puerto o terminal marítimo los remolcadores ocupan un lugar importante; estas embarcaciones ayudan a los buques en sus maniobras de atraque y desatraque -más no por ello debe considerarse como una operación portuaria-, entrada y salida de diques, remolques de otras embarcaciones, entrada al canal de acceso o a la dársena de maniobras, entre otras.”

Aunque lo dicho hasta el momento basta para señalar la relación, inclusive estrecha, entre la actividad de remolque y la actividad portuaria, señala la Corte que la decisión del legislador en modo alguno es indebida o contraria a la técnica legislativa. Existe una sólida posición internacional al respecto. Para los doctrinantes expertos en el tema,⁷ así como en las legislaciones de varios países⁸ el remolque tiene una relación clara y directa con la actividad portuaria.

4.2. Para finalizar, la Corte considera que no es necesario atender la solicitud presentada por el Procurador General de la Nación, en el sentido de que la norma sea declarada exequible, pero condicionándola a que se entienda que cuando el Estatuto de Puertos habla de remolque, sólo hace referencia al “remolque maniobra”⁹, pues una interpretación sistemática de la Ley 1ª de 1991 lleva precisamente a esa conclusión. El ámbito que se está regulando, así como el hecho de que quien preste el servicio de remolque dentro del puerto es considerado operador portuario, impiden suponer que el legislador pretendió regular toda la actividad marítima en el Estatuto de Puertos.

4.3. Así pues, debe concluirse que la disposición acusada del Estatuto de puertos (Ley 1ª de 1991) cumple plenamente con las exigencias impuestas por el principio de unidad de materia, por lo que la Corte declarará la exequibilidad de la disposición acusada.

VII. DECISIÓN

En conclusión, se reitera la doctrina según la cual una norma desconoce el principio de unidad de materia (artículo 158 de la C.P.), sólo “cuando existe absoluta falta de conexión” entre el asunto tratado por ésta, con el tema objeto de la ley en la que se encuentre consignada. Por ello, no desconoce el principio de unidad de materia incluir dentro del Estatuto de Puertos Marítimos la actividad de remolque como criterio para definir quién es operador portuario.

En mérito de lo expuesto, la Sala Plena de la Corte Constitucional, administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE

DECLARAR exequible la expresión “remolque” contenida en el numeral 5.9 del artículo 5º de la Ley 1ª de 1991 (Estatuto de Puertos Marítimos).

Notifíquese, comuníquese, publíquese, insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional y archívese el expediente.

ALFREDO BELTRÁN SIERRA

Presidente

JAIME ARAUJO RENTERÍA

Magistrado

MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO

Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT

Magistrado

ALVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ

Magistrada

MARTHA VICTORIA SÁCHICA MÉNDEZ

Secretaria General

1 El demandante alega que la disposición acusada también viola los artículos 150, numerales 7 y 21, y 334 de la Carta Política, pero nunca presenta argumentos que sustenten dicha afirmación, razón por la que no se tendrá en cuenta.

2 Sentencias C-434/96 y C-352/98.

3 Sentencias C-390/96, C-435/96, 428/97 y 584/97, entre otras.

5 Sentencia C-501/01, M.P. Jaime Córdoba Triviño (en este caso la Corte consideró que no se desconocía el principio de unidad de materia, al incluir en una ley (Ley 510/99) cuyo objeto

son disposiciones para el sistema financiero y asegurador, el mercado público de valores y las Superintendencias Bancaria y de Valores, una norma (parágrafo 3º, artículo 52) que reforma una disposición de otra ley (artículo 148, Ley 446/98), con el fin de extender la competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio excepcional de funciones judiciales.). Esta jurisprudencia ya había sido reiterada en la sentencia C-540/01, M.P. Jaime Córdoba Triviño (en este caso la Corte estableció que el demandante tiene la carga de señalar cuál o cuáles son las partes que no tienen relación alguna con la materia central de la ley.)

6 El artículo 86 sobre el monopolio de Ecopetrol para realizar la distribución de combustible importado, por su efecto fáctico en cuanto facilita “la lucha contra el contrabando, fenómeno que afecta la recaudación de tributos”, tiene conexión con una ley, la Ley 633 de 2000, cuya materia es tributaria. La Corte también encontró conexidad temática y teleológica, por esta razón. Sentencia C-714 de 2001 M.P. Rodrigo Escobar Gil.

7 Entre otros, puede citarse el artículo de Arthur Kane, publicado en el Boletín Portuario No. 2 (Marzo de 2000) de la Comisión Interamericana de Puertos, titulado Novedades en la industria de cruceros. En él se hace un análisis sobre la creciente industria de cruceros en el mundo, donde “establece que, los requerimientos para los puertos son principalmente cuatro: Frentes de atraque más grandes, espacios, defensas y remolcadores”. (Boletín Portuario No. 2, Marzo de 2000. Comisión Interamericana de Puertos. – Países Miembros: México, Bolivia, Chile, Costa Rica, Estados Unidos, Jamaica, Perú, Santa Lucía, Suriname y Uruguay. En: <http://www.oas.org/cip/esp/default.htm> [página consultada en julio de 2001]).

8 El Régimen Legal Portuario Argentino, por ejemplo, define ampliamente el concepto de puerto como todas las instalaciones, inclusive las flotantes, destinadas a la transferencia de cargas o pasajeros del medio acuático a tierra y viceversa. Señala también que los propietarios u operadores de cada puerto deben proveer sus propios servicios de dragado de canales de acceso, dársenas, servicios de practicaje y remolque, maniobras de entrada y movimiento de los buques. Por su parte, Ley de Navegación Mexicana, en el Capítulo IV del Título III se ocupa del “Remolque Maniobra en Puerto”, señalando en su artículo 52 que: “El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del

puerto y sus instalaciones. || La Secretaría determinará, en base a criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y las embarcaciones, según su arqueo bruto o características, que requerirán del uso obligatorio de este servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, así como en la forma que establezca el reglamento respectivo y las reglas de operación para cada puerto.” En España, la Ley 60 de 1962 se ocupa en su Capítulo II “DEL REMOLQUE EN LA MAR”, prescribiendo en su artículo 15 que “Fuera de los casos en que el remolque constituya auxilio e salvamento, el remolque prestado a un buque que lo pida hallándose en la mar dará derecho a la indemnización de los gastos, daños y perjuicios sufridos como consecuencia del mismo por el buque que efectúa el remolque y el abono de un precio justo por el servicio prestado. || Se exceptúan los remolques que, aun prestados en la mar, tengan únicamente por objeto facilitar la entrada en puerto de un buque que se encuentre en sus proximidades, cuando hubiera tarifas establecidas.” Finalmente, Ley de Comercio Marítimo de Venezuela dedica su Capítulo VIII al tema “Del Remolque”, contemplando los siguientes artículos: “Artículo 349. En el contrato de remolque, el armador del buque remolcador se compromete a aportar la fuerza motriz de éste, para mejorar la propulsión, o permitir el desplazamiento de otro buque u otra construcción flotante, a cambio de una remuneración. (...) Artículo 352. En el remolque que tiene por objeto facilitar la entrada o salida de un buque a un puerto, su atraque o desatraque, o las faenas de carga o descarga, las operaciones se realizan bajo la dirección del buque remolcado, salvo que las partes hayan estipulado por escrito lo contrario. Artículo 353. En el remolque que tiene por objeto facilitar el traslado de un buque, las operaciones se realizan bajo la dirección del buque remolcador, salvo pacto por escrito en contrario.”

9 El remolque maniobra es aquel que tiene por objeto facilitar el acceso de los buques al puerto. Se diferencia de aquellos casos en que el remolque es usado en otro contexto, como por ejemplo, en acciones de rescate en alta mar.