

Régimen de responsabilidad por daños a terceros causados en operaciones de remolque marítimo

TOMÁS R. MALAVÉ BOADA*

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente trabajo es ofrecer una referencia general de los asuntos atinentes a la responsabilidad por daños de origen extracontractual que se generen en las operaciones de remolque marítimo, así como también señalar algunas reflexiones de carácter general sobre la responsabilidad por daños causados dentro de esta actividad, revisando el tratamiento jurídico de esta figura e institución marítima.

El *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual* del Dr. Guillermo Cabanellas, señala que:

“En el mundo jurídico, el concepto de responsabilidad, y más aún su realización cabal, integra fundamental pieza en las relaciones humanas y

* Abogado, Universidad Santa María (Venezuela). Postgrado en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (Venezuela). Estudios del Programa de Seguro Marítimo del Diplomado de Transporte Marítimo Internacional de la Red Tramar Américas de la Cuenca del Caribe, República Dominicana. Participante del Programa de Transporte y Fletamento Marítimo, Universidad de Southampton, y del Programa de la Escuela de Transporte Marítimo, impartido por la Baltic and International Maritime Council (BIMCO). Presidente de la Asociación Naviera del Orinoco (ASORINOCO). Miembro de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo y del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Director de Asuntos Legales de la empresa ACBL de Venezuela, C.A.

para reestablecer la estricta equidad en lo patrimonial y de discernimiento retributivo acorde a la conducta humana, especialmente en sus manifestaciones negativas. De borrar la responsabilidad, la convivencia humana retrocedería a las expresiones más crudas del salvajismo y presentaría el impunitismo frente a las culpas más graves y a las mayores pérdidas”¹.

Latu sensu, se entiende como responsabilidad, la obligación de reparar la pérdida causada, el mal inferido o daño originado, así como responder ante la justicia por un daño, y de reparar sus consecuencias indemnizando a la víctima. La reparación conlleva a restablecer el equilibrio derivado de un hecho dañoso causado por una infracción cometida, y responder a ella con el resarcimiento de dichos daños.

El derecho positivo sostiene que el resarcimiento de daños y perjuicios es un deber a cargo de quien lo hace. Ese deber de resarcir supone que la víctima o el acreedor, pueden solicitar la exigencia o aplicación coactiva contra bienes del deudor, por una conducta o hecho antijurídico que genera una obligación de resarcimiento.

En este sentido, Salvatier sostiene que “*La responsabilidad civil es la obligación que tiene una persona de reparar el daño causado a otra por su hecho o por el hecho de las personas o de las cosas que dependen de ella*”².

En materia marítima, el tema de la responsabilidad por daños nacidos durante operaciones de remolque marítimo representa un campo de estudio de relevante importancia, ya que la figura del remolque marítimo, es una operación de riesgo para las partes contractuales y para los terceros. Por ello, desde el punto de vista práctico y operacional, dicha maniobra plantea situaciones que pueden ocasionar daños personales o materiales, que bien puedan producirse dentro del mismo ámbito del conjunto de remolque, o daños personales y materiales por parte del remolcador o remolcado, cuando abordan terceras personas.

¹ Cabanellas, Guillermo. *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*, Tomo VII (21ª edición). Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires, Argentina, 1989, p. 191.

² Salvatier, René. *Traité de Responsabilité Civil en Droit Français Civil, Administratif, Professionnel, Procedural*. (Deuxième Edition). Librairie Generale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1951.

Es de conocimiento que las transformaciones en el ámbito de las operaciones de remolque marítimo han generado una serie de riesgos, producto de un aumento de la flota de estas unidades en operaciones acuáticas; la incorporación del remolque como una alternativa de transporte, operaciones portuarias, transporte fluvial, apoyo y custodia, entre otras que, sin duda se encuentran en constante evolución y representan para las partes y los terceros, una serie de problemas jurídicos respecto a la responsabilidad por daños durante las operaciones de remolque, los cuales se abarcarán como parte de este trabajo, dentro del punto de vista de: i) el estudio de la responsabilidad entre las partes y especial énfasis en: ii) el estudio de la responsabilidad por daños a terceros, que como bien no forma parte del contrato de remolque, plantea para ambos supuestos difíciles problemas jurídicos cuyas soluciones, tanto en la doctrina como en la jurisprudencia, han mantenido posiciones y criterios con mucha discrepancia.

Así lo afirma Fariña en su libro *Derecho Comercial Marítimo*, cuando señala que:

“El carácter jurídico del contrato de remolque marítimo, es una de las cuestiones más controvertidas en Derecho Marítimo, sobre la que lo mismo la doctrina que la jurisprudencia ofrecen criterios muy discrepantes”³.

Es por ello que en cualquier circunstancia, y en especial el tema de la responsabilidad frente a terceros por daños ocasionados en operaciones de remolque, los terceros ajenos a cualquiera modalidad del contrato de remolque deben obtener el resarcimiento de sus daños y perjuicios conforme a mecanismos de responsabilidad extracontractual, visto desde el punto de vista que implica cuando un agente cause un daño por incumplimiento culposos de una conducta u obligación, que no provenga de un contrato o convención preexistente.

2. LA FIGURA DEL REMOLQUE MARÍTIMO

El remolque marítimo se entiende como la acción de desplazamiento por agua de un artefacto, mediante la tracción ejercida por otra embarcación. Según como se ha concebido la sistematización de los contratos de utilización de naves, esta figura, como una operación

³ Fariña, F. *Derecho Comercial Marítimo*, tomo II, Madrid, 1948.

náutica y operacional en la aplicación de fuerza motriz para realizar la movilización o desplazamiento de un objeto flotante, representa una industria especializada, con jerarquía relevante en el ámbito marítimo.

A este respecto, señala Gabaldón García⁴ que:

“El contrato de remolque es hoy en día una importante modalidad de explotación del buque, cuyo estudio se ve notablemente dificultado por su atipicidad, que ha dado lugar a una abundante producción doctrinal bastante controvertida”.

Básicamente, la institución del remolque se puede presentar en dos modalidades jurídicas: remolque transporte y remolque maniobra, figuras contractuales que analizaremos para determinar su régimen de responsabilidad por daños causados a terceros.

El contrato de remolque marítimo, puede bien definirse como lo señala Arroyo⁵:

“El contrato donde el naviero o remolcador se obliga a cambio de una remuneración a emplear un buque y proporcionar la fuerza de tracción necesaria a otro cuerpo flotante (buque, gabarra u objeto flotante), el remolcado, que se encuentra sin esa fuerza y en circunstancias que no impliquen peligro”.

Para el desarrollo del presente trabajo analizaremos, a los efectos de determinar la responsabilidad que nace dentro de las operaciones de remolque, las dos grandes categorías de remolque, correspondientes a las modalidades básicas antes mencionadas, (transporte y maniobra), sin quitarle la importancia a otras figuras o tipos relacionados con esta institución.

2.1. Remolque maniobra:

Belisario Capela⁶ analiza las modalidades o tipos de remolque, estableciendo claramente, como remolque maniobra:

⁴ Gabaldón García, J.; Ruiz Soroa, J. *Manual de Derecho de la Navegación Marítima* (2da. ed.), Madrid, España, 2002.

⁵ Arroyo Martínez, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*. J.M. Bosch, Editor, Barcelona, España, 2001.

⁶ Belisario Capela, Freddy. *Riesgos de la navegación*. Anauro Ediciones, Caracas, 2005.

“La especial situación donde el buque remolcador le suministra su fuerza motriz al buque remolcado, conservando este último la dirección del remolque y la finalidad que con este tipo de remolque se persigue es facilitar las operaciones de atraque y desatraque en las dársenas de los puertos, así como también facilitar las operaciones de carga y descarga de los buques”.

De esta definición se puede señalar que, basados en el concepto de esta figura jurídica, este tipo de operación se realiza con el objetivo de prestar colaboración o participar en las maniobras necesarias para el atraque o desatraque de naves en los puertos, que debido al porte de dichas naves, éstas no puedan disponer de su propia capacidad o autonomía para realizar operaciones de esta naturaleza en espacios tan reducidos⁷. En la estructura técnica de estas operaciones de remolque maniobra, el remolcador se obliga a dar servicio en las maniobras de atraque o desatraque, cumpliendo órdenes emitidas por el capitán del remolcado, o directamente por el práctico, en nombre y representación de éste.

2.2. Remolque transporte

Belisario Capela⁸ señala como remolque transporte:

“Que la finalidad esencial de este tipo de remolque es trasladar una embarcación sin fuerza motriz, sin gobierno, o cualquier objeto flotante, de un punto a otro del espacio acuático por una determinada suma, conservando el buque remolcador la dirección de la operación de remolque”.

Su definición está sustentada en la obligación del remolcador a desplazar de un lugar a otro un buque o artefacto flotante, a cambio de un precio o remuneración. Su función económica es característica fundamental de esta figura contractual en la práctica comercial marítima, siendo el desplazamiento de los elementos remolcados, tales

⁷ García Infante. *Derecho del Transporte Marítimo*. Valparaíso, 1993, p. 338. “Las naves, por razones del medio acuático en que se desplazan, no pueden poseer frenos, como ocurre en otras unidades de transporte. Ante esta situación de índole física, el buque opera a través de las marchas con que está dotado en sus máquinas propulsoras pero, por razones de seguridad, en el interior de los puertos se ve obligado a recurrir al auxilio de los remolcadores”.

⁸ *Ob. cit.*, p. 288.

como: buques, gabarras, pontones, entre otros sin autonomía de propulsión, lo que constituye la actividad del remolque transporte.

Cabe destacar que en esta figura la dirección de la maniobra es competencia del capitán del remolcador, que es la persona sobre quien recae principalmente la responsabilidad de la operación. De conformidad con esta afirmación, es responsable la embarcación cuya tripulación ejerza el control de la operación para el momento de la ocurrencia de un siniestro. Debido a ello, se puede señalar como regla general para el remolque transporte que el remolcador es la mente dominante, principio recogido explícitamente en el derecho de formularios y tipificado en las leyes vigentes sobre el contrato de remolque.

3. LA RESPONSABILIDAD EN EL REMOLQUE MARÍTIMO

Las operaciones de remolque frecuentemente dan lugar a dos tipos de responsabilidades, todas ellas enmarcadas dentro del ámbito civil. Por un lado tenemos la responsabilidad contractual, y por otra la extracontractual. En la primera (*contractual*) dimana la obligación de reparar un daño proveniente del incumplimiento de una obligación derivada de un contrato, donde el propietario del buque remolcador y propietario del buque remolcado, han violado las disposiciones que ellos mismos han establecido. La segunda (*extracontractual*) se produce cuando el agente causa un daño a la víctima, por incumplimiento culposo de una conducta u obligación, que no proviene de contrato o convención preexistente.

En lo que respecta a la responsabilidad contractual, haremos referencia general, por los daños que se causen *inter partes*, causados en la ejecución de sus compromisos, atendiendo a un campo en el que todos los daños afectan los intereses de la aventura marítima, en materia específica del remolque marítimo (buque, carga, aseguradores, entre otros), que bien podemos enmarcar como daños de tipo contractual.

Sobre este particular García Pita⁹, dentro de sus consideraciones generales sobre la responsabilidad del naviero establece:

⁹ García Pita, José Luis. *La limitación de la responsabilidad civil del naviero por reclamaciones marítimas*. VI Jornada de Derecho Marítimo de San Sebastián, Vitoria-Gasteiz, 1999.

“Hablar de responsabilidad del naviero supone encerrar, dentro de los límites de una expresión relativamente simple y sencilla, una realidad harto compleja: la realidad de la total posición pasiva de este personaje, frente al derecho de Obligaciones, o lo que es igual, la posición del naviero, como deudor, ante realidades y fenómenos como las fuentes de las obligaciones, el nacimiento o constitución de las relaciones obligatorias, su eficacia vinculante y contenido; su extinción y la garantía de su cumplimiento”.

Importante destacar, que dentro del estudio de las responsabilidades que se derivan de las operaciones de remolque marítimo podemos clasificar el análisis de las situaciones que se plantean para cada caso en particular, de la siguiente manera:

3.1. Responsabilidad entre las partes en sus relaciones contractuales

- *En el remolque maniobra:*

Basándose en el criterio de la dirección de la maniobra en términos generales, puede afirmarse que el capitán del buque remolcado, teniendo la dirección y control de las maniobras, es responsable de los daños y perjuicios derivados de esta operación, conservando el buque remolcador su propia responsabilidad por hechos producidos por su negligencia, sin perjuicio del principio general de la dirección antes mencionado.

En esta modalidad, la dirección de la maniobra la tiene el ente remolcado, correspondiendo a la cabeza de su capitán, auxiliado por el práctico o piloto maniobrista, la responsabilidad siempre que los daños que se ocasionen, producto de la operación de la maniobra, se generen por una dirección equivocada, defectuosa o por una conducta negligente.

Las complicaciones que se presentan en situaciones dentro del remolque maniobra, han generado que la mayoría de las leyes promulgadas en los últimos años, así como las posiciones doctrinales más relevantes, han desviado su atención al tema de la carga de prueba, de manera que el perjudicado en la operación de las maniobras en

caso de daños, tendrá que probar la existencia de la obligación y el deudor sólo podrá liberarse de su responsabilidad demostrando que el daño se ha producido sin que exista culpa suya o de sus dependientes en la operación.

- *En el remolque transporte*

Como regla general para esta operación o contrato de remolque, González Lebrero¹⁰ señala:

“En el remolque transporte, el armador del buque remolcador (transportista) responde de las averías, de las pérdidas y del retraso, responsabilidad de naturaleza contractual de la que aquél puede quedar exento, probando que dichos daños y perjuicios ha sido causado por caso fortuito o fuerza mayor, por vicio propio del buque remolcado o por culpa del armador de este último”.

Para este tipo de contrato de remolque la doctrina establece muchos criterios sobre su naturaleza jurídica, siendo ésta la procedencia de su calificación como transporte, una de las cuestiones más controvertidas en el derecho marítimo, razón por el cual, los principales autores que estudian estas modalidades contractuales del remolque, mantienen marcadas diferencias que obligan a precisar los elementos que caracterizan esta figura jurídica.

Otro punto importante en cuanto a esta figura, es la formalización de esta modalidad contractual. Normalmente se emplean y se toman como base los formularios contractuales de mayor difusión internacional. Las pólizas BIMCO en sus contratos TOWCOM y TOWHIRE, establecen una serie de cláusulas que comprometen la responsabilidad de las partes. En estos formularios se regula de manera detallada el régimen de atribución de responsabilidades por los daños causados en la ejecución de la operación.

A este respecto señala Pulido Begines¹¹:

¹⁰ González Lebrero, Rodolfo. *Curso de Derecho de la Navegación* (2º Ed.) Victoria-Gasteiz. 1998.

¹¹ Pulido Begines, José Luis. *Los Contratos de remolque marítimo*. J.M. Bosch Editor, Barcelona, 1996.

“El régimen convencional de responsabilidad que contienen las pólizas de la BIMCO debe valorarse positivamente, por instaurar un método sencillo y equitativo de distribuir los riesgos de la operación entre las partes”.

Esto evidentemente pone de manifiesto posiciones equitativas que determinan, que cada uno de los contratantes conoce de antemano el ámbito de sus responsabilidades, trayendo como consecuencia la distribución de los riesgos de manera equilibrada para las partes, generando su aplicación una reducción de los litigios estableciendo prácticas soluciones.

Por otro lado, es importante mencionar que existen en la doctrina críticas frente a la atribución de las responsabilidades en esta modalidad contractual establecida en los contratos tipo de la de BIMCO para el remolque transporte, afirmando muchos autores una falta de equidad en la aplicación de la controversial cláusula conocida como *Knock for Knock System*, que distribuye la responsabilidad del remolcador con el remolcado casi paritariamente. Bien lo señala Arroyo¹²:

“El armador del remolcador se responsabiliza de todas las lesiones personales sufridas por su personal, o por cualquiera que se encuentre a bordo del remolcador, y de los daños sufridos por su buque, o causados por éste a terceros. Mientras el armador del remolcado asume el mismo ámbito de responsabilidad respecto de su buque y de las personas que se encuentran a bordo del mismo”.

Es decir, que en cualquier circunstancia las partes, bajo la óptica de la cláusula 18 (*Liabilities*), apartado 2, de los contratos tipo TOWCOM y TOWHIRE de BIMCO¹³, donde se establece que cada uno de los contratantes debe responder de los daños causados a la otra parte o a terceros, por su buque, sin tener en cuenta en lo absoluto, si en la generación del siniestro ha habido una conducta culposa de dicho contratante o de sus dependientes.

¹² Arroyo, Ignacio. *Curso de Derecho Marítimo*

¹³ Bashford, A.S. *Guidelines to Charter Parties Towage Contracts and their Insurance*. “The following shall be for the sole account of the Tugowner/Hirer without any recourse to the Hirer/Tugowner, his servants, or agents, whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Hirer/Towner, his servants or agents”.

3.2. Responsabilidad frente a terceros

Una posición que debemos destacar para este tipo de responsabilidad, sería la de establecer que ésta debe ser atribuida a quien asume la dirección y control de las operaciones de remolque. El armador del remolcador, a través de su capitán para los contratos de remolque transporte, y por lo que respecta al armador del remolcado, igual tratamiento a través de su capitán en los contratos de remolque maniobra. Para ello, el nexo de causalidad entre la dirección y control y daños ocasionados, deben ser claramente establecidos para determinar el grado de responsabilidad para cada caso en particular.

Para ambos casos, las operaciones de remolque implican serios riesgos para cada una de las partes (remolcador y remolcado) como protagonistas de éstas, así como también para los intereses de terceros, inclusive para el propietario de la carga que sea transportada en el buque o elemento remolcado, quien puede estar inmerso en una situación de riesgo al verse su mercancía perdida o dañada.

Situaciones que para cualquier caso (remolque transporte o remolque maniobra) puedan causar daños a terceros, o que cualquiera de las unidades que forman parte del tren de remolque, inclusive los elementos sin medio de propulsión o cuerpos inertes, puedan generar daños, los terceros ajenos a cualquiera de estos casos o modalidades contractuales, es práctica jurídica que los terceros deban acudir a los mecanismos de responsabilidad extracontractual para la obtención del resarcimiento de los daños ocasionados en las operaciones de remolque. Es decir que la víctima en cualquiera de los casos, no siendo parte del contrato, debe reclamar los daños a la parte culpable para su resarcimiento. Sin embargo, la misma estructura técnica de las operaciones de remolque hace que estos mecanismos no ofrezcan soluciones adecuadas a los problemas que se deriven de las operaciones de remolque.

Los principales criterios que han sido propuestos para la atribución de la responsabilidad por daños causados a terceros, se pueden presentar de la siguiente manera:

3.2.1. Criterio de responsabilidad de quien tenga la dirección del tren o convoy de remolque en operaciones de remolque maniobra

Este es uno de los criterios que para la opinión de muchos autores, es el más adecuado para resolver el problema por daños causados a terceros en operaciones de remolque, atribuyendo la responsabilidad a la parte que tenga la dirección de la maniobra. Es decir, imputar la responsabilidad al titular del elemento remolcado, cuyo capitán tiene la dirección y control de la operación, tren o convoy de remolque. En este caso, como es el ente remolcado quien ejerce la dirección del remolque, es la *mente dominante*, por lo cual su capitán será responsable de los eventuales daños y perjuicios causados a terceros.

Para esta operación, la noción de tren o convoy no es tan clara como en el caso del remolque transporte, a pesar de que la dirección y control sea ejecutada por el capitán del buque remolcado. En estos casos se debe presumir la responsabilidad del armador del buque remolcado. Por otro lado, el capitán del remolcador colabora mediante su buque y su tripulación con el objetivo de llevar a cabo las maniobras ordenadas por el buque remolcado. Considerando esto, y sin perjuicio de que pueda establecerse una relación de dependencia para que un tercero lesionado exija el resarcimiento de los daños, debe presumirse la responsabilidad del buque remolcador por los daños y perjuicios ocasionados a terceros que sean generados por su propia culpa. En este sentido, no sería justo ni aceptado que en casos en que los daños generados no sean originados por culpa de quien controla la operación, sino por la conducta negligente del remolcador en la ejecución de las órdenes recibidas por el remolcado, resultaría injustificado atribuir la responsabilidad y la obligación de resarcimiento a la parte inocente o ajena al hecho que ocasione daños a terceros.

3.2.2. Criterio de responsabilidad de quien tenga la dirección del tren o convoy de remolque en operaciones de remolque transporte:

Tal y como se aplica para el criterio anterior, la dirección de la maniobra establece la presunción de responsabilidad por la parte que

controla la operación de remolque. Es decir que quien dirige las maniobras, tiene la carga de probar que los daños a terceros no fueron causados por éste.

En este criterio, al igual que el anterior, la *mente dominante* la ejerce el buque remolcador, por cuanto tiene la dirección de la operación de remolque y de la navegación. En este caso, el capitán del remolcador será responsable de los eventuales daños que se ocasionen a terceros. El capitán del remolcador es el responsable de la aventura marítima, y su responsabilidad será por todos los daños causados al buque o elementos remolcados, a menos que se demuestre que tales daños se deban a casos fortuitos, fuerza mayor, vicio propio de la cosa debido a posibles imperfecciones de los o algunos elementos remolcados.

Plantea Pulido Begines¹⁴:

“El criterio de la dirección de la maniobra nos parece el más adecuado para resolver la cuestión que estamos tratando, porque la parte que controla la ejecución de la operación es la que habitualmente está en mejores condiciones de ofrecer una explicación sobre las causas del siniestro. Además, aunque en la producción del accidente siempre puede ocurrir el comportamiento negligente de la otra parte, parece lógico exigir la demostración del empleo de su mejor diligencia al contratante que asumió la obligación de controlar todos los aspectos náuticos del remolque”.

El problema que aquí se plantea radica especialmente en la presunta responsabilidad de quien dirige la operación. Pero aunque el remolcador asume la dirección de las operaciones, el ente remolcado no pierde la autonomía y gobierno de su embarcación, por lo que los eventuales daños y perjuicios ocasionados a terceros pueden ser producto de una conducta negligente, de una actuación imputable al remolcador como remolcado, o a una sola de las partes contratadas.

Tanto para los casos de remolque maniobra como para el de remolque transporte, la atribución de responsabilidad a quien dirige las operaciones es criterio empleado por los principales tribunales de países como Reino Unido, Estados Unidos, Francia, así como países latinoamericanos como Argentina, Chile, Venezuela, los cuales man-

¹⁴ *Ob. cit.*, p. 384.

tienen el criterio de la *mente dominante* o *dominant mind*¹⁵, para el derecho inglés, en virtud de la cual se presume que la parte que controla y dirige las maniobras en las operaciones de remolque, es el responsable de los daños ocasionados a terceras personas. No obstante, si el buque que controla la operación prueba que los daños ocasionados al tercero provienen de una conducta negligente de la otra parte, ésta será responsable por tales daños en el grado de su negligencia.

Bien sostiene Mezzera Álvarez¹⁶ “*La dirección de la maniobra no puede determinar a priori la responsabilidad*”. Quien asume la dirección de la maniobra, remolcador o remolcado, según sea el caso, sería responsable por los daños que la operación de remolque generara en perjuicio de terceros, pero basado en los principios del sistema de la culpa, es preciso señalar que el remolcador o remolcado, por el solo hecho de tener a su cargo la dirección de la operación, sea culpable ante una situación que genere daños a terceros, sin que haya conducta negligente de uno o el otro.

3.2.3. Criterio sobre la tesis de la unidad del tren de remolque

Este criterio parte de la tesis que considera que el tren o convoy formado por remolcador y remolcado, debe ser concebido como una unidad indivisible e independiente de los buques que lo componen. Es decir, que bajo el amparo de este criterio se precisa que todo el tren o convoy de remolque es considerado una sola embarcación a los efectos de los reclamos que se deriven de daños ocasionados a terceros, responsabilizando a todos los armadores que componen dicho tren o convoy frente a estos terceros perjudicados, quienes pueden dirigir sus reclamaciones contra cualquiera de los armadores que componen el tren o convoy, sin necesidad de indagar de dónde y de quién se ha causado el daño, situación que pone tanto al remolcador

¹⁵ Davison, R. y Snelson, A. *The Law of Towage*. London, 1990: “The respective duties of the tug and tow (and their liabilities) will also depend in part upon which vessel is in control. This is an important and difficult question, for which no definite set of rules can be advanced”.

¹⁶ Mezzera Álvarez, Rodolfo. Responsabilidad del remolcador y el remolcado frente a terceros. *Revista Española de Derecho Marítimo*, Madrid, 1963.

como remolcado como responsables solidarios ante los eventuales daños a terceras personas.

Sobre este respecto existe una posición firme en la doctrina, donde se considera inaceptable la tesis de la unidad del tren de remolque que atribuye responsabilidad solidaria del remolcador y remolcado frente a los terceros. Frente a esto, muchos autores coinciden que ese género de unidad puede admitirse técnicamente sólo en los casos de una absoluta pasividad por parte del elemento remolcado, cuando se trata de gabarras que no tienen propulsión propia, y son empujadas o haladas por un remolcador o *pushboat*, como en el caso de la navegación fluvial característica del río Orinoco en Venezuela, Mississippi en Estados Unidos, y de la hidrovía internacional que compone los ríos navegables que atraviesan los países del cono sur de Sudamérica.

Sostiene Pulido¹⁷:

“El remolque, en cualquiera de sus modalidades, es una aventura compartida en la que cada una de las partes asume un ámbito de responsabilidad, por lo que no resulta justificable la atribución a la parte inocente de las consecuencias del hecho dañoso ocasionado por el comportamiento negligente de otro de los componentes del convoy”.

Igualmente, sobre este criterio se pronuncia Menéndez¹⁸ afirmando:

“La tesis de la unidad del tren de remolque conduce a un absurdo resultado de reconocer una responsabilidad solidaria no sancionada por la Ley y sin ningún fundamento jurídico cuando el acto dañoso no se puede imputar a todos los elementos del tren de remolque”.

Sobre la atención de estas posiciones doctrinales, se puede determinar claramente, que, de no existir ningún fundamento legal para atribuir a todos los componentes del tren la responsabilidad por cualquier evento que produzca daños a terceros, y que sólo puede ser imputable a uno o varios de los componentes que integran el tren o convoy, estaríamos, como señala Menéndez, en presencia de un absurdo resultado, por el cual hace necesario que cada parte responda

¹⁷ *Ob. cit.*, pp. 387 y 389.

¹⁸ Menéndez Menéndez, A. *El contrato de remolque*. Madrid, 1964.

de su propia culpa, de conformidad con los principios de responsabilidad aquiliana. Si bien para algunos casos, remolcador y remolcado pueden ser considerados como un solo buque, la tesis de la unidad del tren o convoy como criterio para la responsabilidad solidaria ante eventos que causen daños a terceros debe ser rechazada, puesto que para la parte del tren o convoy que no haya actuado culposamente, tendría un resultado perjudicial.

Para estos casos resulta complejo conocer, cuál parte en las operaciones de remolque asume la responsabilidad por daños a terceros. Considerando el criterio de la unidad del tren y ante una presunción de responsabilidad solidaria del remolcador y remolcado, puede uno o el otro dirigir su acción contra la parte responsable del resultado dañoso, liberándose de toda responsabilidad si se demuestra que el daño es ajeno a su voluntad.

3.2.4. Criterio de la tesis del remolcador independiente o por independencia del remolcador:

La mayoría de las pólizas que regulaban el contrato de remolque, incluían cláusulas en virtud de las cuales, en las operaciones de remolque el remolcador se convertía en dependiente del remolcado, siendo éste responsable de los daños y perjuicios ocasionados por su dependiente, incluyendo los causados a terceros. Bajo esta situación, el armador del buque remolcado asume la responsabilidad del remolque y todas sus consecuencias. Esta condición plasmada en los contratos de remolque, pretende imponer el principio de que el remolcador es el sirviente del remolcado, tesis que se conoce como *The tug is the servant of the tow*.

Esta tesis ha sido criticada por la doctrina y actualmente está eliminada. No obstante, este tipo de cláusula sigue incluyéndose en las operaciones de remolque maniobra, estableciéndose que el remolcado no sólo tiene la dirección y control de la maniobra, sino que los tripulantes del remolcador se convierten en dependientes del buque remolcado.

Pulido Begines¹⁹ afirma sobre este respecto:

¹⁹ *Ob. cit.*, p. 390.

“En realidad, las “cláusulas de empleo ficticio” como las denomina la doctrina mayoritaria, no son más que estipulaciones exoneratorias de la responsabilidad del remolcador, en virtud de las cuales se desplazan todos los riesgos de la operación sobre el titular del remolcado, que serán válidas dentro de los límites establecidos en cada ordenamiento para este tipo de pactos”.

En estos casos ha sido unánime la posición de que el uso de estipulaciones exonerativas como éstas, resulta innecesario cuando las partes pueden pactar cláusulas de exoneración diseñadas para esos fines. Por otro lado, algunos tribunales han cuestionado la limitación de la responsabilidad del remolcador bajo la óptica de este principio, el cual afirma que el remolcador es sirviente del remolcado, determinando que el remolcado es considerado responsable de los daños y perjuicios que tengan relación con la dirección y control de la operación por éste, teniendo el remolcador su cuota de responsabilidad por daños si la conducta negligente no tiene relación con la dirección del remolcado. En este sentido, no existe razón para atribuir al remolcado las consecuencias del comportamiento culposo del remolcador.

Abundante jurisprudencia se ha generado en virtud de este principio, que declara que en los contratos de remolque donde se estipule que el remolcador se convierte en dependiente del remolcado, no afectan a los terceros lesionados, los cuales podrán dirigir su reclamación directamente contra el causante del daño y serán válidas tales estipulaciones si el remolcado dirige efectivamente la maniobra. Para muchos autores, el remolcador, lejos de ser un dependiente, es un empresario que explota su negocio y asume consecuentemente los riesgos inherentes a él.

3.2.5. Criterio establecido en el *Codice della Navigazione Italiano*

Este criterio consagra el principio de solidaridad entre remolcador y remolcado como una especie de presunción *iuris tantum*, el cual establece que todos los armadores que componen el tren o convoy en las operaciones de remolque, son solidariamente responsables de los da-

ños causados a terceros durante la maniobra, pudiendo remolcador o remolcado liberarse de su responsabilidad, si prueban que dichos daños no se derivan de causas que les sean imputable.

El artículo 104 del *Código della Navigazione*²⁰ de 1942, establece el primer ensayo destinado a dar solución sistemática del problema de la atribución de responsabilidad por daños causados a terceros en operaciones de remolque marítimo, siendo una de las más logradas soluciones legislativas en materia de responsabilidad, teniendo el legislador italiano una posición que desplaza el establecimiento de reglas sustantivas sobre la atribución de responsabilidad, limitándose a colocar reglas sobre la distribución de la carga de la prueba.

Sobre esta posición, Menéndez²¹ señala:

“En el artículo 104 del Código no se da ningún cambio en el régimen substancial de la responsabilidad, sino solamente en el orden procesal, pues la solidaridad de los armadores de remolcador y remolcado sólo se mantiene si el hecho dañoso es imputable, en todo o en parte, a ambos, quedando a cargo del tercero perjudicado los daños provocados por causa desconocida o no probada”.

Igualmente, Pulido Begines²² señala, sobre la aceptada solución recogida por el *Codice* que:

“El legislador italiano ha empleado el criterio original que armoniza el principio de responsabilidad por culpa con el establecimiento de la responsabilidad solidaria del remolcador y remolcado: se establece que todos los armadores de los elementos que componen el tren de remolque son solidariamente responsables de los daños causados a un tercero durante la maniobra, pero remolcador y remolcado pueden liberarse de responsabilidad, si prueban que dichos daños no derivan de causas que le sean imputables”.

²⁰ Art. 104 *Codice della Navigazione*, 1942: “Dei danni sofferti dai terzi durante il rimorchio sono solidalmente responsabili gli armatori degli elementi rimorchiati e l'armatore del rimorchiatore, che non provino che tali danni non sono derivati da cause loro imputabili”.

²¹ *Ob. cit.*, pp. 228-229.

²² *Ob. cit.*, p. 389.

En este sentido, la necesidad de que quede establecida la existencia de un nexo causal que una el daño sufrido por un tercero, producto de las operaciones de remolque, a un hecho imputable, bien sea al ente remolcador o remolcado, deja claro que la responsabilidad solidaria que establece este criterio pone a cargo del causante del daño la prueba de su responsabilidad propia, que libera de responsabilidad a la parte inocente en la operación de remolque.

4. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE EN VENEZUELA

Vistos los cambios que a partir del año 2000, producto de un trabajo colectivo entre representantes de instituciones públicas como privadas, sectores académicos, gremiales y empresariales, relacionados con el área marítima, la legislación marítima venezolana pasó por un proceso de transformación que permitió la elaboración de un proyecto de normas que sustituyó el Libro II del Código de Comercio venezolano, relativo al comercio marítimo.

Producto de esta transformación surge la Ley de Comercio Marítimo²³, la cual reemplaza el Libro II del Código de Comercio, texto cuyo contenido se remontaba al año 1873, cualidad que sirve de base legal en materia marítima comercial y establece el régimen del comercio marítimo en Venezuela.

En materia de remolque marítimo, la Ley de Comercio Marítimo establece en su Capítulo VI lo relativo a la regulación del contrato de remolque en Venezuela. Con respecto al tema de estudio, la ley contempla el régimen de responsabilidad por daños en operaciones de remolque, y básicamente los artículos 315 y 316 regulan esta materia.

El artículo 315 de la Ley de Comercio Marítimo señala textualmente:

“Los daños sufridos por las partes con ocasión de las operaciones de remolque, estarán a cargo del que tenga la dirección de las mismas, salvo que se demuestre que el hecho se debió a causas que no les sean imputables”.

²³ Ley de Comercio Marítimo, *Gaceta* N° 38.351 de fecha 5 de enero de 2006.

De acuerdo con el contenido de la norma transcrita, podemos inferir que los daños sufridos por las partes con ocasión de las operaciones de remolque recaen en el buque remolcador para el caso de remolque transporte y sobre el buque remolcado para el caso de remolque maniobra, en virtud de quien para cada caso tiene la dirección y control de la operación.

Vemos claramente que esta disposición concuerda a la perfección con el criterio establecido para determinar la responsabilidad por daños a terceros, sobre la base de quién tiene la dirección y control del tren o convoy en operaciones de remolque.

Por otro lado, el artículo 316 de la Ley de Comercio Marítimo establece textualmente:

“Las partes serán responsables solidariamente de los daños a terceros con ocasión de las operaciones de remolque. Sin embargo, cada una de ellas podrá liberarse, probando que el hecho se debió a causas que no les son imputables”.

A este respecto podemos añadir que en presencia de los tantos acontecimientos que pueden concurrir a la producción de un daño en operaciones de remolque, y que en el hecho de que una de las partes (remolcador o remolcado) pueda probar su inocencia, ante un evento que genere daños a terceras personas, con el fin de liberarse de su obligación, la cual en principio es solidaria, de acuerdo al citado artículo, podríamos señalar, con suma importancia, que la culpa de quien genere el daño debe ser probada para que sea condenada su responsabilidad.

En este sentido, la culpa en estos casos no puede deducirse de una hipótesis y, una vez probada, debe comprometer la responsabilidad de su autor. Ante el criterio de responsabilidad solidaria, contenida en el artículo descrito, se presume que las partes son solidariamente responsables. Esta presunción podría en ciertos casos generar un problema, llevando a la víctima o parte inocente a reclamar contra personas que son extrañas al daño, partiendo de la posición de que un tren está conformado por distintos armadores o navieros.

5. CONCLUSIONES

Definitivamente, la reparación de un daño consiste en responder ante la justicia, indemnizando a la víctima cuyo patrimonio ha sido lesionado. Esta afirmación, basada en el principio general del Derecho, señala que toda víctima de un daño causado por una culpa civil o de carácter delictual, está en el derecho de obtener la reparación del daño sufrido.

Dentro del régimen de responsabilidad por daños causados a terceros durante una operación de remolque, hemos visto que el sistema de solución plasmado en la mayoría de la doctrina y jurisprudencia está enmarcado en dos grandes campos de aplicación: una, relativa a la responsabilidad que se derive por daños ocasionados entre las partes, es decir, en atención a los daños ocasionados por el remolcador al remolcado o viceversa dentro de sus operaciones; y el otro campo, relacionado a la solución de los grandes problemas que se presentan por los daños ocasionados a terceras personas en operaciones de remolque.

Sobre el campo de la responsabilidad por daños a terceros, se ha determinado, a través del análisis jurídico del régimen que los regula, que en el curso de toda operación de remolque, sea cual sea su modalidad, los terceros ajenos a dicha operación pueden experimentar o estar expuestos a serios daños, razón por la cual es importante determinar a tal efecto, de qué manera remolcador o remolcado, según sea el caso, tendrán que responder ante tales daños al tercero lesionado.

Como conclusión, podemos afirmar que el presente trabajo ha recogido diversos criterios que ha aportado la doctrina para la solución de los problemas por daños causados a terceros, los cuales se revisitan de aceptación en el ámbito marítimo internacional y en muchas legislaciones, y que han permitido que los intereses de los terceros perjudicados por daños producto de la operaciones de remolque, ofrezcan soluciones adecuadas a los problemas planteados para estas situaciones, que debido a la estructura técnica de esta figura jurídica del remolque, puede resultar a veces muy difícil la determinación del grado de responsabilidad y quién debe resarcir los daños causados como consecuencia de una conducta negligente o culposa en materia de remolque marítimo.

Finalmente, reproduzco un extracto del libro *De la responsabilidad extracontractual en el Derecho Civil*, de Alessandri²⁴, sobre el extenso tema de la responsabilidad, que señala lo siguiente:

“La expresión responsabilidad no se define por su fundamento, que puede variar, sino por su resultado, es decir, por las consecuencias jurídicas que el hecho acarrea para el autor”.

²⁴ Alessandri, A. *De la responsabilidad extracontractual en el Derecho Civil*. Santiago de Chile, Imprenta Universal, 1981.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALESSANDRI, A. (1981). *De la Responsabilidad extracontractual en el Derecho Civil*. Imprenta Universal, Santiago de Chile.
- ARROYO MARTÍNEZ, I. (2001). *Curso de Derecho Marítimo*. Ed. J.M. Bosch, Barcelona, España.
- CAPELLA F., Belisario (2005). *Riesgos de la navegación*. Anauco Ediciones, Caracas, Venezuela.
- CABANELLAS, G. (1989). *Diccionario de Derecho Usual* (21° edición). Editorial Heliasta, SRL., Buenos Aires.
- Codice della Navigazione Italiano*, Italy.
- DAVINSON, R. y SNELSON, A. (1990). *The Law of Towage*, London.
- FARIÑA, F. (1948). *Derecho Comercial Marítimo* (Tomo II). Madrid, España.
- GABALDÓN GARCÍA, J. (2002). *Manual de Derecho de la Navegación* (2° edición). Madrid, España.
- GARCÍA INFANTE (1993). *Derecho del transporte marítimo*. Valparaiso, Chile.
- GARCÍA PITA, José Luis (1999). *La limitación de la responsabilidad civil del naviero por reclamaciones marítimas*. VI Jornada de Derecho Marítimo de San Sebastian, Vitoria-Gasteiz.
- Ley del Comercio Marítimo. *Gaceta Oficial* N° 38.351 del 5 de enero de (2006).
- MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (1954). *El contrato de remolque*. Madrid, España.
- MEZZERA ÁLVAREZ, Rodolfo (1963). “Responsabilidad del remolcador y el remolcado frente a terceros”. *Revista Española de Derecho Marítimo*, Madrid, España.
- PULIDO BEGINES, José Luis (1996). *Los contratos de remolque marítimo*. J.M. Bosch Editor, Barcelona, España.
- SALVATIER, R. (1951). *Traité de Responsabilité Civil en Droit Francais Civil, Administratif, Profesionel, Procedural*. (Deuxième edition). Librairie Generale de Droit et de Jurisprudence, Paris, France.