



**Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado**

Especialidad en derecho de la Navegación y del Comercio Exterior

**EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES A LA LUZ DE LA
LEGISLACION MARITIMA VENEZOLANA VIGENTE**

**Trabajo de Grado presentado para optar al Título de Especialista en
derecho de la Navegación y del Comercio exterior**

Autor: Yuraima E Franco Y

Tutor: Freddy Belisario C

Caracas,06 de 2011

INDICE

Paginas Preliminares

Dedicatoria	v
Reconocimiento	vi
Resumen	vii

Texto

Introducción	8
--------------	---

Capitulo I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema	10
Interrogantes de la investigación	11
Objetivos de la investigación	12
Justificación	13

Capitulo II

MARCO REFERENCIAL

Marco Conceptual	14
Bases legales	19
Bases teóricas	20

Capitulo III

MARCO METODOLÓGICO

Tipo y diseño de la investigación	21
Técnicas e instrumentos de recolección de información	22

Capítulo IV

Resultado de la Investigación

Título I

La medida de Embargo Preventivo en Venezuela

El Embargo Preventivo de buques como medida anticipada	23
Requisitos para solicitar la medida de Embargo Preventivo	24
Requisitos que debe cumplir el Crédito Marítimo que se alega	26
El buque y la medida de Embargo Preventivo	29
Buques Hermanos	30
Caso Práctico. Cristina June (buques Hermanos)	31

Título II

Procedimiento venezolano para practicar la medida de Embargo Preventivo de buques.

Forma de practicar la medida de Embargo	33
Oportunidad para oponerse	34
Remate del buque por ruina, obsolescencia y deterioro	35
Caso Práctico: Moto/nave Josefa Camejo por pago de muelle	38
Caso Práctico: Moto/nave Josefa Camejo. Buque de uso público	40
Caso Práctico: Remate de la Moto/nave Afros	44

Titulo III

La Prohibición de Zarpe como medida de Embargo Preventivo de buques	46
Conclusiones	54
Fuentes Bibliográficas	56

DEDICATORIA

Con este trabajo la autora quiere honrar a sus padres, grandes maestros que siempre la han acompañado y guiado por el camino del estudio.

De igual forma la autora dedica este estudio monográfico a todos los profesores de la Especialidad en derecho de la Navegación y del Comercio exterior, quienes con mucha dedicación y sin egoísmo les impartían sus conocimientos y experiencias en la materia, adquiridos por estos a través de los años, en aras de formar futuros abogados marítimos capaces de defender los derechos e intereses de sus clientes.

De igual manera a través de este trabajo la autora espera contribuir en el desarrollo del derecho marítimo venezolano.

RECONOCIMIENTO

La autora hace un reconocimiento especial al Doctor Freddy Belisario Capella, excelente profesor de la Especialidad en derecho de la Navegación y del Comercio Exterior y tutor de esta tesis, quien siempre estuvo atento a las consultas realizadas para el desarrollo de este trabajo especial de grado, de igual forma hago un reconocimiento al doctor Alberto Baumberster Toledo quien a través de la cátedra de Procedimiento Marítimo, permitió que la autora de este trabajo comenzara a gestar la posibilidad de tomar el tema que hoy se presenta en esta monografía y al señor Luis Cova, nativo de Guanta, estado Anzoátegui y fabricante de buques artesanales , personaje que lleva el mismo nombre del profesor de la Especialidad Doctor Luis Cova Arria reconocido abogado Maritimista, quien confiando en la autora le permitió solicitar ante los Tribunales Marítimos en su nombre y representación la medida de Embargo Preventivo objeto de este estudio, sobre un buque que había construido y no le habían cancelado, permitiéndole a la autora de este trabajo monográfico , tener una visión más amplia sobre el tema en estudio.

Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialidad en derecho de la Navegación y del Comercio Exterior
El Embargo Preventivo de Buques a la Luz de la Legislación Marítima
Venezolana vigente.

Autora: Yuraima E Franco Y

Tutor: Freddy Belisario C

En esta investigación se estudió el Título III de la Ley de Comercio Marítimo Venezolano vigente, el cual desarrolla la Institución del Embargo Preventivo de Buques, para ello se establecieron los siguientes objetivos Específicos: a) Establecer los requisitos para la admisión de la medida de Embargo Preventivo de buques. b) Analizar el Procedimiento de Embargo Preventivo de buques) Estudiar la Prohibición de Zarpe como medida de Embargo Preventivo de buques y su diferencia con la medida cautelar innominada establecida en el Código de Procedimiento Civil Venezolano vigente. Las interrogantes planteadas fueron: ¿Cuáles son los requisitos para la admisión de la medida de Embargo Preventivo de buques conforme a la legislación marítima venezolana? ¿Cuáles son los medios de pruebas que deben acompañar la solicitud de medida de Embargo Preventivo de buques en Venezuela? ¿Sobre quien puede recaer la citación en el caso de la medida de Embargo Preventivo de buques? ¿A quien corresponde practicar la medida de Embargo de buques según la legislación marítima venezolana? ¿Cuál es el procedimiento para hacer efectiva la medida de Embargo Preventivo de buques? ¿Que establece la legislación marítima venezolana en cuanto al remate de buques? ¿La Prohibición de Zarpe contenida en el libro III de la Ley de Comercio Marítimo es considerada otra forma de Embargo Preventivo? ¿Esta nueva institución de Prohibición de Zarpe, sustituye a la Prohibición de Zarpe que antes se decretaba como medida innominada conforme al Código de Procedimiento Civil venezolano vigente? La metodología utilizada fue de tipo Bibliográfica/documental, la técnica utilizada fue de “Análisis de Contenido” y el diseño fue de tipo Monográfico. La primera fase se efectuó tomando en consideración la lectura de textos y leyes nacionales, en la segunda fase se utilizaron las técnicas de investigación documental analizando las principales fuentes bibliográficas, legislativas y jurisprudencias nacionales que regulan la materia. Finalmente, del análisis realizado se llegó a las siguientes conclusiones: a) Para la admisión de la medida de Embargo Preventivo de Buques, debe tratarse de un “Crédito Marítimo”, propio de esta Institución del derecho Marítimo, sin embargo este “Crédito Marítimo” debe cumplir con ciertos requisitos y deben ser probados. b) El buque también debe cumplir con ciertas condiciones para la admisión de la medida de Embargo Preventivo de Buques. c) Corresponde la práctica de la medida de Embargo Preventivo de Buques al Capitán de Puerto del lugar donde se encuentra el buque objeto de la medida. d) La Prohibición de Zarpe del título III de la Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente es considerado otra forma de Embargo Preventivo de Buques por los Tribunales marítimos venezolanos por el fin que persiguen.

Descriptor: Embargo, buque, Créditos Marítimos, Prohibición de zarpe.

INTRODUCCION

El tema de esta investigación es “El Embargo Preventivo de Buques “; esta institución del derecho marítimo recientemente incorporada a la legislación marítima venezolana, tiene sus orígenes en la convención de 1952, el cual nació en el seno del Comité Marítimo Internacional (CMI), del mismo se desprendía una lista de “Créditos” denominados “Créditos Marítimos”, luego tenemos la convención de Lisboa; pero no fue sino hasta el año 1999 cuando nace una nueva convención en el seno de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) la cual tomo como texto base la convención de 1952 y se establece una lista de “Créditos Marítimos” mas amplia.

En el año 2000, los países integrantes de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), entre estos Venezuela, le dan vida a la decisión 487 sobre el Embargo Preventivo de Buques, fundamentada en la convención de 1999 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) ; pero es en el año 2001 cuando Venezuela incorpora directamente a su legislación marítima la Institución del Embargo Preventivo de Buques en el Decreto con Fuerza de ley de Comercio Marítimo, el cual nació en virtud de la Ley Habilitante del año 2000, otorgada por la Asamblea Nacional al Presidente de la Republica, facultándolo para legislar sobre ciertas materias, entre estas la marítima; pero en el año 2006 este instrumento dejo de ser un decreto y paso a ser “Ley de Comercio Marítimo”, incorporándole nuevos “Créditos Marítimos” a la lista establecida en el decreto de 2001.

Por lo antes expuesto, el investigador se avocó al estudio de la actual Ley de Comercio Marítimo Venezolana en su título III sobre “El Embargo Preventivo de buques”, con la finalidad de conocer las Instituciones del

derecho marítimo que este Título III regula, así como los requisitos para sus admisiones, formas de practicarlas, entre otras.

El trabajo ha sido estructurado en los siguientes Capítulos: Capítulo I Planteamiento de Problema, Capítulo II Marco referencial, Capítulo III Marco Metodológico y Capítulo IV Resultado de la Investigación, el cual a su vez a sido dividido en tres Títulos, finalizando con las conclusiones y las referencias Bibliográficas.

Este trabajo es importante ya que codifica la información existente para el momento de la investigación, en materia de Embargo Preventivo de buque en Venezuela, incluyendo legislación, jurisprudencia y doctrina, permitiendo con esto, tener una mejor visión de esta medida propia del Derecho Marítimo.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Luego de que Venezuela incorporara esta institución del Derecho Marítimo a su Legislación, los interesados en hacer efectivos sus créditos nacidos por servicios al buque, comenzaron a solicitar la medida de Embargo Preventivo establecida en el Título III de la Ley de Comercio Maritimo; pero al observar las primeras jurisprudencias el investigador se percató que la gran mayoría de estas no eran admitidas por el Tribunal Maritimo de Primera Instancia con Competencia Nacional , ubicado en Caracas, Distrito Capital, por no tratarse de “Créditos Marítimos” y no cumplir con otros requisitos adicionales; aparte de ello se presentó un Conflicto de Competencia entre autoridades al momento de practicar la medida de Embargo en el caso Moto/nave Flamingo en el año 2007, ya que trataron de practicarla tanto el Juez Ejecutor, como el Capitán de Puerto, esto unido al hecho de que se comenzaron a solicitar conjuntamente la medida de Embargo Preventivo de buques y la prohibición de Zarpe contenidas en el Título III de la Ley de Comercio Maritimo, siendo negada una de estas medidas.

Por los hechos antes expuestos y en aras de darle solución a la problemática planteada, este investigador se avocó al estudio del Título III de la Ley de Comercio Maritimo venezolana Vigente.

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

De los hechos antes observados por el investigador para familiarizarse con el tema se planteo las siguientes interrogantes:

- 1.1. ¿Cuáles son los requisitos que deben cumplirse para que sea admitida una medida de Embargo Preventivo de buques?
- 1.2. ¿La Ley establece algún medio de prueba específico o se permite cualquiera de los establecidos en el Código Civil venezolano Vigente?
- 1.3. ¿A quien se le puede citar en caso de solicitar una medida de Embargo Preventivo de buques?
- 1.4. ¿A quien corresponde practicar la medida de Embargo Preventivo de Buques?
- 1.5. ¿Cuál es el procedimiento para practicar la medida de Embargo Preventivo de buques?
- 1.6. ¿En el Embargo Preventivo de buques, cuando puede ser sacado el buque a remate?
- 1.7. ¿Puede recaer una medida de Embargo Preventivo sobre un buque arrendado conforme a la legislación marítima venezolana?
- 1.8. ¿En que forma puede el propietario o arrendador de un buque oponerse a la medida de Embargo Preventivo de buques en Venezuela?
- 1.9. ¿Puede solicitarse la medida de Embargo Preventivo de buques conjuntamente con otra medida cautelar del Derecho Común?
- 1.10. ¿Puede solicitarse esta medida de Embargo Preventivo de buques en juicios distintos a los marítimos?

OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN.

OBJETIVO GENERAL

“Estudiar el Título III de la Ley de Comercio Marítimo venezolana vigente”

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Establecer los requisitos para que pueda ser admitida la medida de Embargo Preventivo de buques, conforme al Título III de la Ley de Comercio Marítimo venezolana vigente.
- Analizar el procedimiento de Embargo Preventivo de buques desde sus inicios hasta el remate del buque.
- Estudiar la Institución de la prohibición de Zarpe como medida de Embargo Preventivo de buques y su diferencia con la Prohibición de Zarpe del Código de Procedimiento Civil venezolano.

JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

La importancia de esta investigación radica en la reciente incorporación de la Institución del Embargo Preventivo de buques a la legislación marítima venezolana, lo que hace necesario su estudio; el investigador esta consciente que será poca la doctrina y la jurisprudencia nacional en la que podrá apoyarse , sin embargo los resultados servirán de fuente documental al codificar en este estudio la información existente, en aras de facilitar su comprensión y evitar como se observo en el Planteamiento del Problema que casos como los narrados sigan ocurriendo, así como darle respuesta a las preguntas planteadas por el legislador.

Se beneficiarán con esta investigación, todas aquellas instituciones del Sector Marítimo, inclusive los Tribunales Ejecutores, el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, Abogados y los estudiantes de la Especialidad en derecho de la Navegación y del Comercio Exterior , así como los estudiantes

de otras universidades que realicen investigaciones sobre el tema desarrollado en esta tesis.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

MARCO CONCEPTUAL

- **Abordaje.** “Choque o contacto violento entre dos o mas buques”.
- **Armador.** “Es la persona que utiliza o explota el buque en su propio nombre sea su propietario o no. (Art 37 Ley de Comercio Maritimo venezolano).
- **Avería Gruesa:** “Todo gasto o daños que realiza el capitán intencionalmente para salvaguardar la aventura marítima (Reglas de York y Amberes).
- **Buque:** “Toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión. (Art 17 Ley General de Marinas y Actividades Conexas venezolana vigente)
- **Bonus Fumus Iuris.** “Presunción de un buen derecho”. (Apuntes de clase. Materia la nave y su estatuto. Semestre 2009-2)
- **Capitán:** Es una de las instituciones del derecho de la navegación, es el eje de la expedición, en cuyo derredor se concretan derechos y obligaciones. Es la persona encargada del gobierno y dirección del buque, delegado de la autoridad publica para la conservación del orden a bordo y seguridad de los tripulantes, pasajeros y carga. El capitán es quien ejerce el mando en un buque y es sin duda la figura más interesante y determinante del derecho marítimo, a él se le atribuyen, Ope Legis, distintas funciones las cuales podemos clasificar en: a) función técnica, b) funciones mercantiles, c) funciones públicas. Esta diversidad de funciones permite establecer que el capitán es el director técnico de la navegación, mandatario comercial del armador o propietario y autoridad administrativa. De conformidad con el derogado libro II del Código de Comercio Venezolano, el capitán es

el encargado del gobierno de la nave, mediante una retribución, es también factor mercantil del propietario de la nave y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga y al resultado de la expedición (Art 627 del derogado libro II del código de Comercio venezolano). Estas funciones que se le otorgan al capitán de la nave, corresponden igualmente a la institución del mandato establecido en el Código civil venezolano vigente en su artículo 1.684, ya que este se obliga mediante un salario a ejecutar uno o más negocios por cuenta de otro, que la ha encargado para ello. Actualmente la ley de comercio marítimo venezolana le otorga estas mismas facultades al capitán de la nave (Art 18) y regula la parte de la disciplina abordado en la Ley General de Marinas y actividades Conexas venezolana vigente.

- **Comité Marítimo Internacional (CMI).** Fue fundada en 1897, por el abogado belga Louis Frank, conjuntamente con el comerciante Carlos Lejeune y el Ministro Augusto Bernaert, luego de su fundación abogados marítimos de Europa, Estados Unidos de América y algunos países latinoamericanos organizaron la Asociación Nacional de Derecho Marítimo en cada uno de sus estados.(Cova Luis. Las Organizaciones Internacionales. Pág. 2. Publicaciones jurídicas venezolanas. Información obtenida en la Web)
- **Crédito Marítimo.** De conformidad con el artículo 93 e la Ley e Comercio Marítimo venezolano, “son aquellos derechos o créditos cuyo aseguramiento se logra a través de la medida de Embargo Preventivo de buques.
- **Comunidad Andina de Naciones (CAN).** Es una Organización sub-regional con personalidad jurídica Internacional. Estuvo formada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, anteriormente también lo constituía Venezuela, junto a estos países integrantes también encontramos otros órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración (SIA)

conformándola. Sus antecedentes se remontan a 1969 cuando se firmo el Acuerdo de Cartagena, también conocido como Pacto Andino. La CAN inició sus funciones en agosto de 1997 y a llevado a cabo la integración Comercial en la zona sub regional andina en las siguientes materias: Zona de Libre Comercio, Arancel externo Común, normas de origen, competencia, normas técnicas, normas sanitarias, instrumentos aduaneros, franjas de precios, sector automotor y Liberación del Comercio de servicios. (Acevedo Cesar, 2000)

- **Conocimiento de Embarque.** Es el recibo que prueba el embarque de la mercancía. Sin este titulo en original no se puede retirar la mercancía en el lugar de destino. De acuerdo al medio de transporte toma el nombre específico.: Conocimiento de Embarque o Bill of Lading o Conocimiento aéreo “Airway Bill”. Es el documento por medio del cual se instrumenta el contrato de transporte de mercancías por agua. El conocimiento de Embarque debe ser entregado por el transportador, captan o agente marítimo al cargador, contra la devolución de los recibos provisionales.
- **Copropiedad naval.** Cuando dos o mas personas son propietarias de un buque (Art 75 de la Ley de Comercio Maritimo venezolano vigente)
- **Embargo Preventivo.** Toda inmovilización o restricción a la salida de un buque para garantizar un “Crédito Maritimo”. (Art 92 de la Ley de Comercio Maritimo venezolano)
- **Fletamento a Casco desnudo.** Es un contrato por el cual una de las partes se obliga a permitir a la otra, la utilización del buque, por cierto tiempo y mediante el pago de un canon que esta se obliga a pagar, siéndoles transferidas las gestiones náuticas, mediante el pago de un canon que ésta se obliga a pagar...”(Art 157 Ley de Comercio Maritimo venezolano vigente)
- **Fletamento por viaje.** Puede ser total o parcial. Es total cuando el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago

de un flete todos los espacios de un buque, para realizar el o los viajes convenidos. Es parcial cuando se pone a disposición del fletador uno o mas espacios determinados dentro del buque (Art 177 de la Ley de Comercio Maritimo Venezolano)

- **Fletamento por tiempo.** El contrato por el cual el armador pone el buque a disposición de otra persona, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete. (Art 165 de la Ley de Comercio Maritimo Venezolano)
- **Hipoteca Naval.** Es una garantía propia del derecho marítimo, la cual recae sobre un buque y debe ser registrada a diferencia de los créditos privilegiados.
- **Medida Cautelar.** Etimológicamente, la palabra medida significa prevención, disposición; prevención a su vez equivale a conjunto de precauciones y medidas tomadas para evitar un riesgo. En el campo jurídico, se entiende como tales aquellas medidas que el legislador a dictado con el objeto de que la parte vencedora no quede burlada en su derecho. Para la doctrina, el proceso cautelar sirve de forma inmediata a la composición procesal de la Litis pues su finalidad es la garantía del desarrollo o resultado de otro proceso del cual saldrá la compensación definitiva (Carnelutti, 1992). En la enciclopedia libre (Wikipedia) han sido definidas las medidas cautelares como las dictadas mediante providencia judicial con el fin de asegurar que cierto derecho pueda ser hecho efectivo en el caso de un litigio en el que se reconozca la existencia y legitimidad de tal derecho. Las medidas cautelares no implican una sentencia respecto de la existencia de un derecho, pero si la adopción de medidas judiciales tendentes a hacer efectivo el derecho que eventualmente sea reconocido. Por tanto son todas aquellas actuaciones o decisiones que sin prejuzgar el resultado final, de contenido positivo o negativo, que un órgano de la Administración Publica o un juez o magistrado puede adoptar con el

fin de que las resultas de la resolución administrativa o judicial surtan plenos efectos para los interesados o parte procesal.

- **Nafragio.** En sentido amplio, según el diccionario de la lengua española, de la real Academia, consiste en la pérdida de un buque en la mar. Corresponde a este concepto el sentido etimológico del vocablo – del latín- Navis fracta – de forma que naufragio es la destrucción total del buque por un accidente de mar, sin duda el mas grave que puede sufrir un buque. Sin embargo existe otra noción de naufragio mas popular y al mismo tiempo de mayor precisión: “El hundimiento de un buque en la mar” (Enciclopedia jurídica. Pág. Web)
- **Pilotaje.** Es un servicio y consiste en el asesoramiento y la asistencia que los pilotos prácticos prestan a los capitanes de los buques, en los parajes marítimos, fluviales y lacustres de la republica. Este servicio se encuentra regulado en Venezuela, siendo de obligatorio cumplimiento en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas venezolana vigente.
- **Remate.** Según el doctor Calvo Bacca, el remate es la postura o proposición que obtiene la preferencia y se hace eficaz logrando la adjudicación en subasta o almoneda....” (Pág. 493)
- **Remolque.** En Venezuela esta actividad marítima entra dentro de las consideradas “Conexas”. Existen tres clases de remolque: el remolque maniobra, el remolque transporte y el remolque salvamento y se encuentra regulada por la Ley general de Marinas y actividades conexas en su aspecto administrativo y en la Ley de Comercio Marítimo Venezolano vigente en su aspecto comercial.(Álvarez Tulio)
- **Salvamento.** En el Common Law (ingles) el termino salvamento o salvage es utilizado para naves abandonadas totalmente, como para naves todavía con tripulación pero en peligro. Este término es utilizado para cargas y propiedad involucrada en el salvamento de un naufragio. En el sistema francés contrariamente a los países del

Commo Law, se establece una diferencia entre salvataje o salvamento y asistencia, el primero era el salvamento de una nave abandonada, dando al salvador una participación de la propiedad salvada y asistencia o asístanse que consistía en salvar una nave en peligro, pero todavía con tripulación, dando igualmente al salvador el derecho a una remuneración monetaria. Hoy día, esta distinción es rechazada a favor del termino “Salvamento”, porque el artículo 1 de la Convencion de salvamento de 1910 en su fase final declara que no se tiene que distinguir entre estos 2 tipos de servicios. En Venezuela la legislación que regula a esta institución es la Ley de Comercio Maritimo venezolano vigente. (Vásquez Alfredo. “Reflexiones sobre Salvamento Maritimo)

- **Varadura.** Hace referencia a la acción de varar un buque, denominándose también encalladura, zaborda o sobordo (Enciclopedia jurídica)
- **Zarpe.** Llevar anclas. Hacerse a la mar un barco desde el lugar donde estaba fondeado o atracado. (www.wordreference.com)

BASES LEGALES.

- Ley de Comercio Maritimo venezolano. Gaceta Oficial N° 38.351 Extraordinaria de fecha 5 de Enero de 2006.
- Ley General de Marinas y actividades conexas.
- Código Civil venezolano. Gaceta Oficial N° 2990 Extraordinaria de fecha 26 de julio de 1982.
- Código de Procedimiento Civil venezolano. Gaceta Oficial N° 4.209 Extraordinario de fecha 18 de septiembre de 1990.

BASE TEÓRICA

- La acción In rem y la teoría de la Personificación del buque.

La acción in rem proviene del derecho romano y tenía por finalidad la obtención de una cosa a diferencia de la action in persona, dirigida contra una persona determinada para que realizara algo o respondiera de algo. Según el doctor Sabatino, en una acción in rem el buque es considerado como un verdadero demandado con derechos y obligaciones, continua expresando que esto era considerado como una mera ficción por los tribunales ingleses, no así por los tribunales de EEUU, quienes lo consideraban como el fundamento de la acción in rem. Resulta interesante el caso Tucker vs Alexandroff por la Corte suprema de los EE UU, cuya decisión expresaba: “Una nave nace cuando es botada al agua y vive tanto como su identidad es preservada previo a eso, ella es un mero cumulo de madera y nombre y desde el momento en que su quilla toca agua es transformada y llega a ser un sujeto de jurisdicción marítima, ella adquiere personalidad propia, llegando a ser competente para contratar y es individualmente responsable por sus obligaciones”.

CAPITULO III
MARCO METODOLOGICO
DISEÑO DE LA INVESTIGACION

Este trabajo o tesis Monográfica es de tipo Bibliográfica / Documental Transcriptiva.

Es documental porque se fundamenta en la revisión, recopilación y análisis de fuentes documentales, como son las leyes, la doctrina y la jurisprudencia venezolana.

Es transcriptiva, porque su desarrollo se apoya en datos e información de textos y documentos que le servirán de referencia para cimentar y avalar lo investigado.

**TECNICAS O INSTRUMENTOS DE RECOLECCION DE LA
INFORMACION**

La información que se obtuvo al revisar las fuentes documentales fueron recopiladas en fichas, copias fotostáticas y CD.

METODO DE ANALISIS DE CONTENIDO

Para el análisis de la información obtenida se utilizo el método de “Análisis de contenido”.

El análisis de contenido es una de las técnicas más elaboradas y que goza de mayor prestigio científico en el campo de la observación documental. Su origen es relativamente reciente; su aplicación de manera científica data de la segunda guerra mundial (los aliados lo emplearon para estudiar el contenido de la información dada por los medios de comunicación y por la propaganda bélica de la Alemania nazi).

De acuerdo con la definición clásica el análisis de contenido es una técnica para estudiar y analizar de manera objetiva, sistemática y cuantitativa el contenido manifiesto de las comunicaciones con el fin de interpretarlas.

Con relación a su modus operandi, se puede exponer que el análisis de contenido no es otra cosa que una modalidad especial de aplicación del método científico. Sus operaciones son, fundamentalmente, las mismas indicadas para la investigación social en general.

CAPITULO IV
RESULTADO DE LA INVESTIGACION

TITULO I

LA MEDIDA DE EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES EN VENEZUELA

El embargo preventivo de buques como medida anticipada.

La medida de embargo preventivo de buques puede solicitarse como medida anticipada; pero tendrán 10 días continuos para interponer la demanda principal, de lo contrario la medida quedara sin efecto (Art 14) liberándose al buque conforme lo establece el artículo 102 la Ley de Comercio Maritimo venezolana vigente y cancelando la garantía prestada.

La medida de embargo preventivo puede intentarse contra el buque y su capitán sin que sea necesaria mención alguna sobre el propietario o armador (Art 15 de la Ley de Comercio Marítimo venezolana vigente)

Requisitos para solicitar la medida de embargo preventivo de buques.

Derecho y créditos considerados créditos marítimos.

Al comenzar el estudio del Titulo III de la Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente se observaron los siguientes aspectos:

Su articulo 92 define al Embargo Preventivo como "...toda inmovilización o restricción de salida de un buque, impuesta como medida cautelar por resolución de un tribunal de la Jurisdicción Acuática competente para garantizar un crédito marítimo".

De donde se desprende que el primer elemento que se debe observar para la admisión de una medida de embargo preventivo de buques

conforme a la legislación marítima venezolana es la existencia del crédito marítimo que se alega.

Estos créditos marítimos se encuentran descritos en el artículo 93 de la Ley de Comercio Marítimo y se refieren a derechos y créditos marítimos, que han nacido por las siguientes causas:

1. Pérdidas o daños causados por la explotación comercial del buque.
2. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.
3. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente.
4. Daño o amenaza de daño, causados por el buque al medio ambiente, en el espacio acuático, las zonas costeras o intereses conexos; así como las medidas adoptadas para prevenir, minimizar ese daño; las indemnizaciones originadas por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; las pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en virtud de ese daño.
5. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que represente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación.
6. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo.
7. Todo contrato relativo al transporte de mercancías en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo.

8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías y equipajes, transportadas a bordo del buque.
9. La avería gruesa o común.
10. El uso de remolcadores.
11. El Lanchaje
12. El pilotaje.
13. Suministro de las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipos contenedores o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento.
14. La construcción, reparación, modificación, desguace o equipamiento del buque.
15. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otros servicios.
16. Los sueldos y otras cantidades debidas al Capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación, en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de seguridad social pagaderas en su nombre.
17. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios.
18. Las primas de seguro, incluidas las cotizaciones de seguro mutuo, pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque.
19. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias, pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque.
20. Toda controversia relativa a la posesión del buque.
21. Toda controversia resultante de un contrato de compra/venta.
22. La propiedad impugnada de un buque.

23. La copropiedad impugnada de un buque, acerca de su utilización o del producto de su explotación.
24. Toda hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque.

Requisitos que debe cumplir el Crédito marítimo que se alega.

Al revisar los expedientes de los tribunales marítimos venezolanos, el investigador pudo observar que en los casos en los que se pedía la medida de embargo preventivo de buques , el tribunal, exigía en forma reiterada el cumplimiento concurrente de dos requisitos, los cuales son: (a) Que se presuma la existencia del buen derecho que se busca proteger con la cautelar (fumus boni iuris) y (b) Que exista el riesgo manifiesto de que pueda quedar o hacerse ilusoria la ejecución del fallo que en definitiva dicte el Tribunal (periculum in mora)

Estos requisitos que exige el tribunal marítimo venezolano para la admisión de la medida de embargo preventivo de buques, se desprenden del artículo 588 del Código de procedimiento civil venezolano vigente, el cual expresa:

Las medidas preventivas establecidas en este título las decretará el juez, solo cuando exista riesgo manifiesto de que quede ilusoria la ejecución del fallo y siempre que se acompañe un medio de prueba que constituya presunción grave de esta circunstancia y del derecho que se reclama.

Siguiendo el criterio de la Sala Político Administrativo del Tribunal Supremo de Justicia, al expresar que el poder cautelar debe ejercerse con sujeción estricta a las disposiciones legales que lo confieren.

Forma de probar el buen derecho que se alega.

En las medidas de embargo preventivo de buques cuando se acuerda la tutela cautelar no puede prejuzgarse sobre el fondo del asunto planteado, puede comprenderse entonces como un preventivo cálculo o juicio de probabilidad y verosimilitud sobre la pretensión del demandante, correspondiéndole al Juez analizar los recaudos o elementos presentados junto con el libelo de la demanda, a los fines de indagar sobre la existencia del derecho que se reclama". (Sentencia No. 0032, Expediente No. 20020320 de fecha 14 de enero del 2003 de la Sala de Político Administrativa. Sentencia 00404, Expediente No. 0692 de fecha 20 de marzo de 2001 de la Sala Político Administrativa).

Estos recaudos, a los que hace referencia la sentencia de la Sala Político Administrativa, se refieren a los medios de prueba que debe acompañar a la solicitud para la admisión de la medida de embargo preventivo de buques.

Estos medios de prueba se encuentran descritos inicialmente en el artículo 97 del decreto con fuerza de ley de comercio marítimo venezolana vigente dentro de los cuales se encuentran ciertas pruebas documentales públicas y privadas, reconocidas o tenidas como legalmente reconocidas, tales como: las facturas aceptadas, contratos de fletamento, conocimientos de embarque, o cualquier otro documento que demuestre la existencia de un crédito marítimo.

Sin embargo el artículo 7 del decreto en estudio, reconoce otros medios de pruebas escritos que pueden ser presentados junto a la solicitud, otorgándole la misma validez y valor jurídico que la ley le otorga a los documentos escritos, siendo estos: los mensajes de datos, télex y telefax, sin perjuicio del cumplimiento de las formalidades de registro público o autenticado conforme a la ley y establece que su promoción, contradicción y evacuación se seguirán conforme a las pruebas libre por el Código de Procedimiento Civil venezolano vigente.

Aparte de lo antes expuesto, se desprende del artículo 97 del decreto, que en caso de promoverse pruebas distintas a las documentales ya citadas del artículo 97, el solicitante deberá afianzar, de donde se interpreta que para probar la existencia del crédito marítimo también se permitirán los medios

probatorios establecidos en el derecho común venezolano como: la confesión judicial, la experticia, la inspección judicial y la prueba de testigos¹, acompañado de la fianza que decreta el tribunal.

A través de estos medios de prueba se busca: Acreditar los hechos expuestos por la parte que solicita la medida de embargo preventivo de buques.

En cuanto al procedimiento para la constitución de la fianza como caución, a la que hace referencia el artículo 97 de la Ley de Comercio Marítimo venezolano, se rige por el procedimiento establecido en el Código de Procedimiento Civil venezolano vigente.

Esta fianza que decreta el tribunal que este conociendo de la solicitud de embargo preventivo de buques, deberá ser principal y solidaria, emitida por una empresa de seguros, institución bancaria o establecimiento mercantil de reconocida solvencia, conforme al artículo 590 del Código de Procedimiento Civil venezolano vigente.

En estos casos la fianza es una obligación que se asume con la seguridad de que otro pagará lo que debe o cumplirá aquello a que se obligo, tomando sobre si el riesgo de verificar el pago en el caso de que no lo haga el deudor principal.....(Calvo Baca,2000)²

Presunción del riesgo manifiesto

En cuanto al riesgo manifiesto de que pueda quedar o hacerse ilusoria la ejecución del fallo, en materia marítima se presume dicho riesgo por el hecho de que todo buque está expuesto a los peligros de la navegación, y asimismo pueden zarpar de puerto venezolano sin retornar nuevamente (caso Christine June)³

¹ Calvo Baca Emilio,2000

² Pág. 521

³ Exp: N^o 2009 - 000301

El buque y la medida de embargo Preventivo.

La Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente, establece que sus disposiciones se aplican a los buques y a los hidroaviones nacionales o extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República; a los buques nacionales que se encuentren en alta mar o aguas jurisdiccionales de otro país; a cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación destinada o no a ella; a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en el espacio acuático nacional, salvo disposición expresa en contrario establecida en la ley (Art 2).

De lo antes expuesto se desprende que la medida de embargo preventivo puede recaer sobre cualquier buque, sea de bandera nacional o extranjera, en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro tipo de crédito, como lo expresa el artículo 94 del decreto, como garantía para ejecutar un Laudo arbitral o una sentencia judicial, aunque en virtud de una cláusula de jurisdicción o arbitral el crédito marítimo esté sometido a la jurisdicción de los tribunales de un Estado extranjero o a un tribunal de arbitraje, o deba regirse por la ley de otro Estado.

Titularidad del buque para el momento en que nació el crédito marítimo.

La medida de Embargo Preventivo conforme al artículo 95 del decreto, procederá siempre que para el momento en que nació el crédito marítimo:

1. La persona que origino el crédito era el propietario del buque para el momento en que nació y lo sigue siendo al momento de practicar el embargo.
2. En el caso de arrendamiento a casco desnudo, quien origino el crédito era el armador para el momento en que nació el crédito marítimo y lo sigue siendo

al momento de practicar el embargo e inclusive cuando ha cambiado su situación y pasa a ser su propietario.

Otros aspectos que pesan sobre el buque:

Aparte de los supuestos antes descritos, también procederá el embargo sobre un buque siempre que:

1. Se encuentre el crédito marítimo garantizado con hipoteca naval sobre el buque.
2. Si el crédito se refiere a la posesión o propiedad del buque.
3. Si el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el agente naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo.

Buques hermanos.

El artículo 96 del decreto permite que la medida de embargo preventivo pueda recaer sobre otro buque de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo, cuando al momento en que nació el crédito, era:

1. Propietario del buque con respecto al cual haya nacido el crédito marítimo.
2. Arrendatario a casco desnudo, fletador por tiempo o fletador por viaje de ese buque.

En casos como estos cuando el buque esta bajo el contrato de arrendamiento a casco desnudo o fletado a tiempo o por viaje, se permitirá que pueda ser embargado, siempre si conforme a la ley se pueda ejecutar contra eses buque una sentencia extranjera dictada en relación con ese crédito, mediante su venta judicial y forzosa.

Continúa expresando el artículo 96 del decreto en forma clara que “no se permitirá el embargo de buques hermanos cuando el crédito verse sobre la propiedad y la posesión del buque”.

Buques sobre los cuales no pueden recaer medidas de Embargo Preventivo de buques.

Conforme al artículo 112 del decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo venezolano vigentes, no podrá solicitarse medidas de Embargo Preventivo sobre buques de guerra, unidades navales auxiliares y a otros buques pertenecientes a un Estado extranjero o explotados por él, destinados exclusivamente en ese momento a un uso público no comercial.

Análisis de caso Práctico:

- (Caso: Cristina June – buques hermanos)

La parte actora el 4 de agosto del año 2009, solicitó el Embargo Preventivo del buque Christina June, inscrito en la Oficina de Registro Naval de la Circunscripción Acuática de Maracaibo, siendo su matrícula AJZL-26.206, distintivo de llamada YYT-2.773, Eslora: 11,90 mts. Manga: 4,60 mts., Puntal: 1.72 mts. Arqueo Bruto: 24,87 UAB y Arqueo Neto: 9,95 UA para garantizar el crédito marítimo generado por la prestación de servicios al buque C-0016, contemplado en el numeral 1 del artículo 93 del decreto, concatenado con el artículo 94 numeral 1 de la Ley de Comercio Marítimo Venezolano.

Para pronunciarse en cuanto a la procedencia de la medida cautelar solicitada, el Tribunal manifestó que el decreto de la medida estaba condicionado al cumplimiento concurrente de dos requisitos: que se presuma la existencia del buen derecho que se busca proteger con la cautelar (“fumus boni iuris”), como del riesgo manifiesto de que pueda quedar o hacerse ilusoria la

ejecución del fallo que en definitiva dicte el Tribunal (“periculum in mora”) y se apego al criterio de la Sala Político Administrativa, por lo que apegado a la ley exigió el cumplimiento del artículo 585 del Código de Procedimiento Civil venezolano vigente.

El accionante con el objeto de probar la existencia del *fumus boni iuris*, acompañó con su escrito libelar las pruebas documentales que constituyen presunción grave del derecho que se reclama, ya que de un estudio preliminar y a los fines únicamente cautelares, se evidencia que se trata de documentos originales referente al memorando N° 1434, donde el accionante fue designado por la Autoridad Acuática de la Circunscripción Acuática de Maracaibo, con el fin de conformar la Junta Investigadora del accidente del buque hundido denominado “C-016”; minuta de reunión; factura N° 098 dirigida a SERVICIOS INDUSTRIALES NACIONALES, C.A.; informe de inspección sobre el hundimiento del buque “C-016”; y documento notariado, donde se deja constancia de la entrega de la factura. De la misma forma, acompañó en copia certificada los documentos de propiedad de los buques denominados “C-0016” y “CHRISTIE JUNE”, lo que evidencia preliminarmente la presunción de las circunstancias de hecho y de derecho alegadas por la accionante.

En cuanto al requisito del riesgo manifiesto de que pueda quedar o hacerse ilusoria la ejecución del fallo, en materia marítima se presume dicho riesgo por el hecho de que todo buque está expuesto a los peligros de la navegación, y asimismo pueden zarpar de puerto venezolano sin retornar nuevamente.

Luego del tribunal hacer su análisis y verificar que los medios de prueba consignados con la solicitud corresponde a los enumerados en el artículo 97 del decreto con fuerza de ley de comercio marítimo procedió a admitir la solicitud de embargo preventivo sobre el buque Chistrine June, ordenando notificar a la capitanía de puerto del lugar donde se encontraba el buque a tenor de practicar la medida de embargo conforme al artículo 104 del decreto⁴.

Se pudo observar en este caso, que se cumplió con lo requisitos exigidos tanto para la existencia del crédito marítimo, como para la procedencia de

⁴ Exp N° 2009 -000301 (Tribunal Marítimo de primera instancia venezolano)

embargo sobre buques hermanos conforme al decreto con fuerza de ley de comercio marítimo venezolano.

TITULO II

PROCEDIMIENTO PARA PRACTICAR LA MEDIDA DE EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

Forma de practicar la medida de Embargo de buques en Venezuela.

Una vez admitida la solicitud de embargo preventivo de buques, el embargo preventivo se cumplirá mediante notificación que hará el tribunal al Capitán de Puerto de la Circunscripción Acuática en que se encuentre el buque, quien ejecutará la medida conforme al artículo 104 del decreto.

En la practica una vez que el tribunal Marítimo de primera Instancia venezolano admite la medida, envía notificación vía fax al tribunal executor de la circunscripción judicial del lugar donde se encuentre el buque, quien deberá a su vez notificar al capitán de puerto de la circunscripción acuática del lugar donde se encuentre el buque para que proceda a practicar la medida de embargo.

El capitán de puerto, aunque no lo expresa el articulo 104 del decreto, procede a practicar la medida de embargo mediante una “Prohibición de zarpe”, y de esa forma da cumplimiento a la decisión emitida por el tribunal marítimo, ya que una de sus funciones es dar o prohibir administrativamente el zarpe a las embarcaciones que se encuentran dentro de su circunscripción acuática.

Buques embargados de institutos autónomos, empresas del Estado o empresas en que este tenga participación; de otras entidades públicas o de particulares que estén afectados al uso público, a un servicio de interés público, a una actividad de utilidad pública nacional o a un servicio privado de interés público.

Cuando estos buques son sometidos a medidas preventivas se debe notificar a la Procuraduría General de La Republica, acompañando copia certificada de todo lo que sea conducente para formar criterio acerca del asunto, a fin de que el organismo público que corresponda adopte las previsiones necesarias para que no se interrumpa la actividad o servicio a la que este afectado el bien.

El tribunal marítimo venezolano al enviar la medida de embargo preventivo al tribunal de Ejecución y a la capitanía de puertos del lugar donde se encuentra el buque sobre el cual debe recaer la medida o a cualquier otro ente que corresponda, procederá también a citar, conforme se desprende del decreto con fuerza de ley de comercio marítimo venezolano vigente, entregándose la citación a cualquier tripulante que se encuentre a bordo del buque, y si no hubiere nadie a bordo, se procederá a fijar un (1) cartel en el buque, en presencia de dos (2) testigos, conforme al artículo 110 del decreto; el tribunal encargado de cumplir este mandato es uno de primera instancia de la circunscripción judicial del lugar donde se encuentra el buque.

Oportunidad para oponerse a la medida

La ley de Comercio Marítimo venezolano vigente, no establece realmente la oportunidad para oponerse a la medida , pero recurriendo a las normas establecidas en el Código de Procedimiento Civil venezolano vigente, cuyas normas se aplican supletoriamente , el artículo 602, establece: “ dentro del tercer día siguiente a la ejecución de la medida preventiva, si la parte contra quien obre estuviere ya citado o dentro del tercer día siguiente a su citación, la parte contra quien obre la medida podrá oponerse a ella, exponiendo las razones o fundamentos que tuviere lugar.

Oposición a la medida de embargo preventivo de buques.

La Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente, en su artículo 98 permite la oposición a la medida decretada, así como también al levantamiento de la medida practicada; pero para ello, primero la parte interesada deberá

caucionar suficientemente y hace la excepción en cuanto a la oposición y levantamiento de la medida cuando se trata de los créditos marítimos sobre la propiedad y la posesión del buque (Art 93, numerales 20 y 21 del decreto)

En el caso de los créditos marítimos contemplados en el ordinal 20 y 21 del artículo 93 del decreto, el tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguirlo explotando, previa caución o resolver sobre la operación del buque mientras dure el embargo (Art 98 del decreto)

Del mismo artículo 98 del decreto se desprende que las partes podrán ponerse de acuerdo en cuanto al monto y forma de la garantía y a falta de ello, es que procederá el tribunal a determinar la forma y el monto el cual no podrá exceder del valor del buque embargado.

Sin embargo el artículo 105 en cuanto a la oposición de la medida de embargo decretada así como la objeción al monto de o forma de constitución de la garantía se tramitarán conforme al procedimiento establecido en el Código de Procedimiento Civil venezolano, pero su interposición no suspende los efectos de la medida preventiva.

Articulación Ope Legis

Haya o no habido oposición se entenderá abierta una articulación de ocho días, para que los interesados promuevan y hagan evacuar las pruebas que convengan a sus derechos (Art 602 del CPC)

Remate del buque por ruina, obsolescencia o deterioro.

El artículo 116 del decreto de la Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente permite el remate del buque ante estas tres situaciones, siempre que hayan transcurrido 30 días continuos sin que el propietario o armador de la nave se hagan presente en el juicio y la obligación demandada supere el 20%

del valor del buque, el tribunal procedería a decretar el remate anticipado del buque, debiendo el solicitante caucionar suficientemente a juicio del tribunal.

En el decreto del remate anticipado se procederá a designar a un solo perito para que este fije el justiprecio, de igual forma el juez ordenara al oficiar al Registro Naval Venezolano a objeto que informe sobre las hipotecas y demás gravámenes inscritos, así como la publicación de un (1) cartel de remate el cual deberá ser publicado en un diario de circulación nacional.

Procedimiento para el remate del buque embargado.

- Indicaciones del cartel Único: (a) Identificación tanto del actor como del demandado. (b) Descripción del buque y sus datos de registro. (c) Estimación de Justiprecio. (d) Indicación del día y la hora en que tendrá lugar el acto de remate. (e) Identificación del puerto en que se encuentre atracado o fondeado el buque. (Art 106 del decreto)

- Procedimiento: Este se realiza conforme a las disposiciones del Código de Procedimiento Civil venezolano Vigente.

Llegado el día y la hora indicados en el cartel de remate se procederá a efectuarlo (Art 563 del CPC), ahora las reglas del remate como en el caso que os ocupa por deterioro, ruina u obsolescencia, la adjudicación se hará al mejor postor y solo se aceptaran propuestas de contado y pago inmediato. El juez según continúa expresando el artículo 564 del Código de Procedimiento Civil venezolano vigente, será responsable de los perjuicios que cause a las partes por efectuarse un remate conforme a lo previsto en este artículo si se prueba que no había necesidad de hacerlo.

Una vez llegado el día y la hora del remate el juez se constituirá con el secretario y procederá a fijar la caución que deban prestar los postores para que les sean admitidas sus propuestas, una vez recibidas el juez las examinará y si

las encuentra convenientes y aceptables las declarara constituidas en el mismo acto.

Seguidamente el secretario dará lectura a las certificaciones relativas a la libertad o gravámenes que puedan afectar al bien, acto continuo fijara un lapso no menor de quince minutos ni mayor de una hora para oír las proposiciones de compra, de las cuales se dejara constancia si así lo exigiere el postor. Concluido el tiempo fijado para las propuestas el juez examinará las que se hayan hecho y adjudicara la buena Pro, al mayor postor.

Efectos de la adjudicación

La adjudicación en el remate de conformidad con el artículo 572 del Código de Procedimiento Civil venezolano, transmite al adjudicatario una vez pagado el precio del remate los mismos e iguales derechos que sobre ella tenia la persona a quien se le remato y con la sola excepción establecida en el único aparte del artículo 1.911 del Código Civil venezolano vigente, transmitiendo no solo la propiedad y posesión que tenia el ejecutado, sino también todos los derechos que tenia, fueren principales, accesorios y derivados sobre la cosa. Para hacer cumplir el artículo 572 del Código de Procedimiento Civil venezolano, el tribunal podrá hacer uso de la fuerza pública, para efectuar el acto.

Título de Propiedad

Verificado el remate, el secretario del tribunal estará en el deber de dar, dentro del tercer día, al rematador que lo pidiere y hubiere cumplido con las obligaciones impuestas en el remate , copia certificada del acta de este para que le sirva de título de propiedad (Art 573 CPC)

Precio obtenido del remate

El precio obtenido en el remate judicial en cualquiera de los casos a que se contraen los artículos anteriores, será depositado en una cuenta del Tribunal que genere intereses, hasta el momento en que se produzca sentencia definitivamente firme.

Caso Práctico.

CASO JOSEFA CAMEJO, PAGO DE MUELLAJE

Parte Intimada: Motonave “Josefa Camejo”, inscrita en la Oficina de Registro Naval, en fecha 4 de diciembre de 2003, bajo el N° 754, folios 163 al 168, tomo III, Protocolo Único, Matricula: AGSP P-0010, Puerto de Expedición de Matricula: Puerto La Cruz, Eslora: 47,00 mts., Manga: 15,0 mts., Puntal: 4,50 mts., Arqueo Bruto: 1.481 AB, Arqueo Neto 445, Armador: “Marinteknik ONE LTD. CO” y su capitán ciudadano Carlos González, identificado con la cédula de identidad N° V.-3.488.452 y cédula profesional N° T-1760-AGSP. Motivo: Cobro de bolívares por servicios de muellaje. Hechos: el 13 Marzo de 2006, el tribunal marítimo de primera instancia venezolano con competencia nacional, recibió una demanda por cobro de bolívares, donde la parte actora solicita el Embargo Preventivo del buque Josefa Camejo, por tratarse de un crédito marítimo que adicionalmente goza de un privilegio, y alego la posibilidad de que la embarcación zarpe de aguas venezolanas para evitar que se ejecute las resultas de una posible sentencia favorable a la demanda incoada. La solicitud fue acompañada con factura, rol de tripulantes y 2 autorizaciones para el fondeo del buque por la Capitanía de Puertos de la Circunscripción Acuática del estado Sucre. Admisión de la medida de Embargo Preventivo de buques: esta fue admitida el día 15 de marzo de 2006, por el tribunal Marítimo venezolano de primera instancia con competencia nacional y ordeno el emplazamiento del buque Josefa Camejo y su capitán. Por otra parte, a los fines de la práctica de la citación se comisionó al Juzgado de los Municipios Sucre y Cruz Salmerón Acosta del Primer Circuito Judicial del Estado Sucre. Oportunidad y forma de practicarse la medida: El 13 de junio del 2006, se practico la medida de

Embargo Preventivo de buques conforme al artículo 104 del decreto con fuerza de ley de comercio marítimo venezolano vigente, por lo que se trasladó y constituyó el Juzgado Ejecutor de Medidas de los Municipios Sucre, Cruz Salmerón Acosta y Montes del Primer Circuito Judicial del Estado Sucre, en la sede de la capitanía de Puertos de Cumana, estado Sucre, en presencia de los apoderados de la parte actora, en el juicio que por cobro de bolívares sigue la misma ante el Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional y Sede en la Ciudad de Caracas, contra el Buque Josefa Camejo /H156 y su capitán, el cual se encontraba fondeado en el Puerto Sucre de Cumaná Estado Sucre. Acto seguido se procedió a notificar al capitán de puerto Luis Vilchez Avendaño de la medida, quien se dió por notificado en los siguientes términos:

“Acato la orden del tribunal comitente como la del presente juzgado de ejecución y quedo formalmente notificado de la medida de Embargo Preventivo decretada contra el buque antes identificado y de seguidas procederé a girar instrucciones pertinentes de prohibición de zarpe y demás notificaciones a las distintas autoridades marítimas, es todo”.

Acto seguido el tribunal, notificado como ha sido el capitán de puerto de Puerto Sucre de la medida ordenada por el tribunal comitente, dio por cumplida su misión y no habiendo más diligencias que practicar ordeno el regreso a su sede siendo las 3:00 de la tarde, previa la firma de la presente acta por todos los que intervinieron.

Como se podrá observar en este caso el procedimiento para practicar la medida de Embargo fue muy claro, lo que permite conocer un poco la forma como vienen practicando esta clase de medidas los tribunales de ejecución y las capitanías de puerto, recordando que corresponderá a la del lugar donde se encuentre el buque, conforme lo expresa el artículo 104 del decreto con fuerza de ley de comercio marítimo venezolano vigente.

Una vez citadas las partes, llegado el momento de la contestación el día 26 de Junio del 2006, la parte citada no compareció ni personalmente ni por medio de apoderado, quedando confeso, conforme lo expresa el artículo 362 del

Código de Procedimiento civil venezolano vigente, en cuanto no sea contraria a derecho la petición del demandante, si nada probare que le favorezca...”, sin embargo se le dio un plazo de cinco días , conforme lo establece el artículo 868 del Código de Procedimiento Civil Venezolano Vigente, para que promoviera todas las pruebas que considerada a su favor y así desvirtuar la pretensión de la parte actora, por lo que al quedar confeso, se admiten como ciertos todo cuanto haya sido objeto de la demanda, siempre que estos no sean contrarios a derecho. Sentencia: el tribunal administrando justicia condena a la parte demandada al pago de una cantidad de dinero por concepto de muellaje y se ordenó el ajuste, de acuerdo a los principios de corrección monetaria.⁵

Segundo caso

BUQUE JOSEFA CAMEJO DESTINADO AL USO PUBLICO POR PAGO DE RECOMPENSA GENERADA POR SALVAMENTO

En esta oportunidad veremos la posición del Tribunal Supremo de Justicia, partiendo del hecho como lo expresa el artículo 7 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas venezolana vigente: “ ... que las actividades de transporte marítimo de personas y, en general las actividades navieras, constituyen servicios de interés público...” , en este caso la parte actora, interpuso un amparo contra la decisión del Tribunal marítimo de primera instancia venezolano , solicitando la reposición de la causa al estado de que se procediera a notificar al procurador General de La Republica, por tratarse de un bien que prestaba un servicio de interés público, al serle negada, por el tribunal Superior Marítimo , pasó a conocer el tribunal Supremo de Justicia, siendo los fundamentos de este para decidir ,los siguientes: (a) primero hay que partir del hecho de que la moto/nave Josefa Camejo no se encontraba en servicio para el momento en que se causaron esos honorarios, por lo que no entra en el esquema del artículo 97 de la Procuraduría General de la republica.

El presente caso tiene su origen en la demanda por cobro de bolívares incoada el 24 de enero de 2006, por la sociedad mercantil Naviera Rassi, C.A. (NAVIARCA), en contra de la motonave “Josefa Camejo” y su Capitán, por

⁵ TSJ. (EXPEDIENTE N° 2006-000109. Tribunal Marítimo de Primera Instancia Venezolano

concepto de recompensa por salvamento y reembolso por gastos de salvamento, Dicha causa fue conocida por el Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional el cual, una vez sustanciada la causa en su totalidad, declaró el 10 de mayo de 2006 con lugar la referida demanda por cobro de bolívares en contra de la motonave “Josefa Camejo” y su Capitán.

Posteriormente, una vez vencido el lapso de apelación sin que la parte vencida hubiere hecho uso del mismo, y habiendo quedado la sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional definitivamente firme, el apoderado judicial de la sociedad mercantil Marinteknik One, Ltd, Inc, - quien es propietaria de la motonave “Josefa Camejo”-, interpuso el 18 de septiembre de 2006 solicitud de reposición de la causa ante el referido Tribunal

La referida solicitud de reposición de la causa, se fundamentó en el hecho de que la motonave “Josefa Camejo”, es un bien destinado a un servicio público, por lo que ha debido notificarse a la Procuraduría General de la República, en atención a lo previsto en el artículo 97 de la Ley que rige las funciones de dicho organismo.

Tal solicitud fue negada por el Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional, a través de decisión del 19 de septiembre de 2006, indicando principalmente que la misma resultaba extemporánea puesto que ya se había dictado decisión, la cual además era firme por no haberse ejercido contra ella recurso alguno, por lo que no le es dado a dicho juzgador modificar lo decidido, ya que el artículo 252 del Código de Procedimiento Civil, prohíbe expresamente a los órganos judiciales reformar o revocar sus propios fallos, excepto para hacer aclaraciones o rectificaciones dentro del plazo legal y a petición de parte, como lo indica el referido instrumento legal.

La anterior decisión fue la que motivó que el apoderado judicial de la sociedad mercantil Marinteknik One, Ltd, Inc, quien se reitera, es propietaria de la motonave “Josefa Camejo”, intentara la presente acción de amparo constitucional, con el fin de que se anule la decisión del Tribunal

de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional, antes comentada, y se proceda a la reposición de la causa al estado de notificación a la Procuradora General de la República.

De la presente acción de amparo, conoció en primera instancia el Tribunal Superior Marítimo con Competencia Nacional, el cual a través de decisión del 24 de noviembre de 2006, declaró sin lugar la acción de amparo constitucional interpuesta, por considerar que el bien objeto de litigio no reviste las características ni está destinado a un servicio público, por lo cual no era susceptible de aplicarse respecto a éste la prerrogativa procesal prevista en el artículo 97 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República.

En efecto, si bien el artículo 7 de la Ley Orgánica de Espacios Acuáticos e Insulares indica que las actividades de transporte marítimo de personas y, en general las actividades navieras constituyen servicios de interés público, en concatenación con lo dispuesto en el artículo 97 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, en el caso concreto que nos ocupa se evidencia de los autos, una serie de documentos de los cuales se desprende que la motonave “*Josefa Camejo*” se encontraba inactiva y por consiguiente no realizaba operación de transporte alguno, entre los cuales se puede apreciar; (folio 68 pieza N° 1), informe de avalúo realizado por la empresa de Ajustes y Avalúos Ricardo Guiñán, del cual se evidencia que dicha embarcación actualmente se encuentra sin operaciones desde el año 2002, en la ciudad de Cumaná, Estado Sucre, por cuanto debía ser sometida a mantenimiento mayor, asimismo, que luego de realizada la inspección a la embarcación y sabiendo que la misma se encuentra inoperante desde el año 2002, es decir, en mal estado de conservación, se determinó que necesita reparaciones fuertes o mantenimiento general, específicamente: reparaciones en casco, overhaull ambos generadores, mantenimiento mayor turbinas, revisar máquina mtu 396, mantenimiento

general de todos los sistemas (mecánicos, eléctricos e hidráulicos), (folios 79 y 82 pieza N° 1), asimismo, se evidencia en diligencia del 26 de octubre de 2006, (folio 41 pieza N° 2) suscrita por la parte accionante en amparo donde consignó los emolumentos necesarios para realizar la notificación del Capitán del Buque “*Josefa Camejo*”

En este orden, la Sala advierte que el artículo 96 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, señala:

“La falta de notificación al Procurador o Procuradora General de la República, así como las notificaciones defectuosas, son causal de reposición en cualquier estado y grado de la causa, la cual podrá ser declarada de oficio por el tribunal o a instancia del Procurador o Procuradora General de la República”.

Lo anterior evidencia que si bien es imprescindible la notificación de la Procuraduría General de la República respecto de cualquier medida preventiva o ejecutiva que afecte los bienes destinados a un interés público, la reposición de la causa por la falta de apertura del lapso de cuarenta y cinco días a que se contrae el artículo 97 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, sólo puede solicitarlo dicho órgano administrativo en el tiempo oportuno a partir de que se encuentre en pleno conocimiento de la actuación presuntamente lesiva, o decretarlo el Juez de oficio, pero tal reposición no puede solicitarla el particular afectado por la medida, puesto que éste ha tenido oportunidad de defender sus correspondientes derechos en el desarrollo del juicio en el que se decretó el embargo, motivo por el cual, no le estaba dado a la accionante solicitar la notificación de la Procuraduría General de la República, y consecuentemente la reposición de la causa al estado de la referida notificación (Vid. Decisión de la Sala N° 3.524 del 14 de noviembre de 2005).

Aquí se pudo observar que no basta con alegar que el buque estaba destinado a uso público, hay que probarlo y esto debe ser regular, no como en el caso que nos ocupa ya que el buque estaba inactivo para el momento en que nació el Crédito Marítimo.

Tercer caso

Remate de un buque conforme al Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo venezolano del 2001.

En este caso la medida de Embargo Preventivo recayó sobre el buque Afros (ex Emili matrícula 1111959, con puerto Chareston SC.), y su capitán, la parte actora fue la empresa Proyectos Marinos Orientales c.a.

El abogado accionante solicitó mediante diligencia el remate del buque embargado, el tribunal para pronunciarse observó el artículo 106 del decreto con fuerza de ley de comercio marítimo venezolano vigente, el cual establece:

Transcurridos treinta (30) días continuos desde a fecha en que se practique el embargo preventivo del buque, sin que el armador o propietario se haga presente en el juicio, el Tribunal a solicitud del acreedor, siempre que la obligación demandada exceda del veinte por ciento (20%) del valor del buque y que el mismo se encuentre expuesto a una ruina, obsolescencia o deterioro, procederá mediante auto a ordenar el remate anticipado del mismo siempre y cuando el demandante hubiere caucionado en forma suficiente, a juicio del Tribunal. En dicho auto se procederá a designar un único perito a objeto de fijar el justiprecio. Igualmente el juez ordenará oficiar al Registro Naval Venezolano a objeto que informe sobre las hipotecas y demás gravámenes inscritos”

El tribunal para decidir observó que se debían cumplir cinco condiciones para que poder decretar el remate, las cuales son: (a) El transcurso del tiempo, por cuanto debe haber transcurrido treinta (30) días

continuos desde la fecha en que se practique el remate (b) La comparecencia, que se refiere a la circunstancia de que el armador o propietario se haga presente en el juicio; (c) La cuantía, ya que el monto de lo demandado debe exceder del veinte por ciento (20%) del valor del buque ; (d) El estado de la cosa, por cuanto debe encontrarse expuesto a ruina, obsolescencia o deterioro; y (e) La garantía, puesto que el demandante debe caucionar.

En el caso que nos ocupa ,el tribunal marítimo de primera instancia no admitió la solicitud de remate, alegando (a) Que no se encontraban citados ni el propietario, ni el armador del buque, por lo que mal podía violarle el derecho a la defensa y al debido proceso conforme lo establece la constitución bolivariana de Venezuela; (b) El buque no se encontraba deteriorado, en ruina u obsolescencia; pero considera el investigador que el mayor aporte de esta decisión a sido: “La negativa a rematarlo por ser de bandera extranjera”, el tribunal fundamenta esta decisión en el hecho de:

“... el Registro Naval Venezolano no puede informar la hipotecas y demás gravámenes inscritos, lo que constituye un requisito de procedencia exigido por el artículo 106 del decreto con fuerza de ley de comercio marítimo venezolano vigente, debido a que dicha información solo estaría inscrita en el registro extranjero originario del buque, en el país de su nacionalidad”. (Expediente No. 2005-000063)

TITULO III

La Prohibición de Zarpe como medida de Embargo Preventivo de buques

al igual que ocurre con la medida de embargo preventivo de buques, el fin perseguido con esta medida es “la Inmovilización del buque”; ahora, el titular de un crédito marítimo o privilegiado podrá solicitar una medida de “prohibición de zarpe”, conforme al artículo 103 de la Ley de Comercio Marítimo venezolano, el cual expresa:

El titular de un crédito marítimo o privilegiado sobre un buque, tal como se encuentran establecidos en este Decreto Ley, podrá ocurrir ante un tribunal competente, para solicitar medida cautelar de prohibición de zarpe, con el objeto de garantizar el ejercicio del crédito marítimo o privilegiado. El tribunal requerido deberá acceder a la solicitud sin más trámite, siempre que se acompañen antecedentes que constituyan presunción del derecho que se reclama. Si no fueren suficientes dichos antecedentes o el solicitante manifestare no poseerlos aún, el tribunal podrá exigir que se constituya garantía suficiente por los eventuales perjuicios que se causen, si posteriormente resultare que la solicitud era infundada con el objeto de garantizar su ejercicio.

Se desprende del propio artículo 103 del decreto que se busca garantizar con la medida de prohibición de zarpe “Los créditos marítimos o privilegiados”

Aquí se puede observar una nueva institución como son los “créditos privilegiados” ; antes del nacimiento de las nuevas leyes marítimas, estos se encontraban regulados en el libro II del Código de Comercio, en esa época los abogados para garantizar estos créditos solicitaban cualquiera de las medidas cautelares contenidas en el Código Procesal Civil Venezolano , entre estas tenemos: El embargo, el secuestro, la medida de prohibición de enajenar y gravar y la provisión de zarpe, esta

ultima como medida innominada conforme al artículo 588 del Código de Procedimiento Civil venezolano; pero con la promulgación del Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo venezolano en el año 2001 , es decir en su primera versión, ya que fue reformada en el año 2006, se derogó el libro II del Código de Comercio y muchos de los créditos privilegiados establecidos en ese instrumentos pasaron a ser considerados créditos marítimos, otros si quedaron con esa misma categoría de créditos privilegiados

la actual Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente establece y regula los créditos privilegiados en su título IV, aunque este estudio se refiere al Título III , es importante conocer cuales son los créditos privilegiados sobre los cuales se puede pedir una medida de prohibición de zarpe , establecida en el título III del decreto.⁶

El artículo 113 de la Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente, establece que los privilegios establecidos tienen preferencia sobre cualquier otro tipo de privilegio general o especial y a diferencia de los “créditos marítimos”, como lo expresa el artículo 114 de esta misma ley, gravan al buque donde quiera que ellos se encuentren sin necesidad de publicidad registral y lo siguen aunque este cambie de propietario, registro o pabellón, excepto en el caso de ejecución forzosa.

Ahora el artículo 115 del decreto establece como créditos privilegiados, los siguientes: (a) Los créditos por los sueldos y otras cantidades adeudadas al Capitán, oficiales y demás miembros de la tripulación del buque en virtud de sus servicios a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre. (b) Los créditos por indemnizaciones por muerte o lesiones corporales ocurridas en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque. (c) Los créditos por la recompensa pagadera por

⁶ Artículo 103

el salvamento del buque. (d) Los créditos por derechos de puerto, uso de vías navegables, pilotaje, remolcadores, lanchaje y demás servicios previstos en la ley. (e) Los créditos nacidos de hecho ilícito por razón de la pérdida o el daño material causado por la explotación del buque, distintos de la pérdida o el daño ocasionado a las mercancías y equipajes, transportadas a bordo del buque.

Sin embargo el artículo 116 de la Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente establece que cuando se trate de los privilegios (b) y (e), no obligara al buque por estos créditos , si son producto de: Daños relacionados con el transporte por agua de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, por los que sea pagadera una indemnización a los acreedores con arreglo a la ley, que establezcan un régimen de responsabilidad objetiva y un seguro obligatorio u otros medios de garantía de los créditos y por las características radioactivas o de su combinación con propiedades tóxicas, explosivas, peligrosas y otras particularidades del combustible nuclear, o de los productos o desechos radioactivos.

Estos créditos inclusive tienen un orden de prelación, lo que resulta interesante, en el artículo 117 del decreto se encuentran en el orden que deben presentarse:

1. Los privilegios marítimos que garanticen créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque, serán preferidos frente a todos los demás a que se halle afecto el buque antes de efectuarse las operaciones que dieron origen a aquellos privilegios.
2. Los privilegios marítimos de los numerales 1, 2, 4 y 5, concurrirán entre ellos a prorrata y
3. Los privilegios marítimos que garanticen los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque, tendrán

prelación entre sí, en orden inverso al de la fecha de nacimiento de los créditos garantizados con estos privilegios. Estos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que concluyó cada operación de salvamento.

El artículo 118 del decreto establece que: “Estos créditos privilegiados se extinguen transcurrido un año, a menos que antes del vencimiento de este plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducente a una venta forzosa...”, partiendo del hecho que la medida de Embargo Preventiva de un buque es exclusiva de los “créditos marítimos”, la cual se solicita para garantizarlos, no se debería hablar en este artículo de medida de Embargo Preventivo, sin embargo, al estudiar los créditos privilegiados se observó que alguno de estos entran dentro de la categoría de “créditos marítimos”, por lo que sería aplicable solo en estos casos cuando el crédito sea un “crédito marítimo” y se encuentre dentro de los considerados privilegiados en el decreto, por lo que cualquiera de las dos medidas que se intentase sería válida, ya que ambas persiguen el mismo fin “la detención del buque”, en caso contrario cuando se trate solo de un “crédito privilegiado” pues se tendrá la medida de prohibición de zarpe del artículo 103 del decreto para asegurar el crédito. (Cova Luis, 2009)⁷

En cuanto a la admisión de la medida de prohibición de zarpe, el tribunal marítimo venezolano ha dejado claro los requisitos para admitirla: (a) al igual que para la medida de embargo preventivo, hay que demostrar la existencia del buen derecho que se alega, así lo observó el investigador en el caso de la moto/nave Sorel Point, la solicitud de la medida se fundamentó en el pago por servicios prestados al buque por la empresa Tecno Cargo I, agencia naviera y aduanal, inscrita bajo el No. 399, en el registro que a los efectos del artículo 240 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas, lleva el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos

⁷ Apuntes de clase. Nociones Generales de Derecho Marítimo.

(INEA), y asimismo, inscrita bajo el No. 310, como “Agente de Transportistas Internacionales”, en este caso se probò la presunción (“fumus boni iuris”) a la que hace referencia el artículo 103 del decreto con los siguientes documentos: factura original No. 0606 de fecha 26 de marzo de 2008, emanada de la Corporación Venezolana de Guyana, en concepto de uso de muelle; factura No. 128783, de fecha 25 de abril de 2008, emanada de la Capitanía de Puerto de de Puerto Ordaz, por concepto de pilotaje y otras tasas; factura No. 021317, de fecha 25 de marzo de 2008, emanada del Instituto Nacional de Canalizaciones, por concepto de utilización de obras de canalización; factura No. 1024, emanada de la solicitante TECNO CARGO I, C.A., por concepto de agenciamiento y trámites, considerando el tribunal marítimo de primera instancia venezolano suficiente las pruebas presentadas en relación con el derecho que se reclama, en cuanto al “periculum in mora”, alego el temor de que el buque zarpe sin que sus armadores honren sus obligaciones, el tribunal procedió a decretar la medida de Prohibición de zarpe sobre el buque “SOREL POINT”, de bandera Guyanesa; Eslora: 42,7 mts; Manga: 7,5 mts; Arqueo bruto: 298,99; Arqueo Neto: 169,04; IMO REG: 5413082; Armadores: “FRANCIS SHURLAND & SONS Inc”, sociedad mercantil domiciliada en Esequibo, Guyana.⁸ En el caso citado la medida fue solicitada para garantizar los siguientes créditos marítimos del artículo 93 del decreto: (a) el numeral 13 sobre suministro de las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipos contenedores o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento. (b) El numeral 15 sobre los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otros servicios y el numeral 17 sobre los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios.

Al igual que ocurre con las medidas de embargo preventivo de buques, quien solicito la medida tendrá diez días continuos una vez

⁸ Expediente No. 2008-000231

practicada la medida de prohibición de zarpe, para incoar la acción principal de lo contrario quedara sin efecto la misma (Art 10 de la Ley de Comercio Maritimo venezolano vigente).

En cuanto a la oposición y levantamiento de la medida se seguirá el procedimiento establecido en el Código de Procedimiento Civil venezolano vigente, para ilustrar mejor el tema, vamos a ver el caso OCENLINKS OFFSHORE III AS, quien hizo a través de su apoderado judicial oposición a la medida de prohibición de zarpe que pesaba sobre la moto/nave Nobleman y solicito subsidiariamente el levantamiento de la medida por medio de una caución.

Resulta importante el razonamiento expuesto por el tribunal marítimo en este caso, ya que expresa que el legislador solo estableció en el decreto la forma como debía ser la oposición y el levantamiento de las medias de embargo preventivo , estableciendo el hecho de que se constituya una garantía o se caucione suficientemente, salvo en los casos en los que se estén ventilando los créditos marítimos de los numerales 20 y 21 del articulo 93 del decreto, sin embargo, continúa expresando el tribunal que de todas formas en el articulo 103 de ninguna manera se estableció que estaba prohibida la oposición o levantamiento de la medida de Prohibición de zarpe y menos mediante la constitución de una garantía o caución, por lo que el tribunal acudió al procedimiento establecido en el Código de Procedimiento Civil venezolano vigente contemplado en su articulo 620 ejusdem .

También se observo que la parte actora solicito las dos medias conjuntamente la medida de embargo preventivo y la de prohibición de zarpe contenidas ambas en el Titulo III de la Ley de Comercio Marítimo, por lo que el tribunal partiendo del hecho de que ambas medias buscan es la inmovilización del buque procedió solo a decretar la Prohibición de zarpe, considerándola una forma de embargo preventivo por el fin que persigue ,

estando contemplada en el Título III del embargo preventivo de buques del decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo Venezolano vigente.

En el caso observado la solicitud se hizo para garantizar el crédito marítimo del numeral 21 del artículo 93 de la Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente; pero resulta que en relación a este crédito marítimo, existe una limitación establecida en el artículo 98 de la ley marítima, que no permite la oposición ni el levantamiento de la medida de embargo preventivo mediante caución, cuando se trate de los créditos marítimos 20 y 21, permitiendo en estos casos que el tribunal autorice a la persona en posesión del buque a seguirlo explotando o resolver de otro modo...” , por lo que el tribunal negó la solicitud de oposición y levantamiento de la medida.

CONCLUSIONES

Resultan novedosos los dos procedimientos establecidos en el Título III de la Ley de Comercio Marítimo venezolano, aunque se siguen aplicando las normas del Código de Procedimiento Civil venezolano vigente, como norma supletoria.

Al igual que en las medidas cautelares que establece el Código de Procedimiento Civil venezolano vigente, para que puedan ser admitidas las medidas de embargo preventivo de buques y la prohibición de zarpe del Título III de la Ley estudiada, debe cumplirse con dos requisitos: "fumus bonus iuris" y el "periculum in mora", es decir demostrar la presunción del buen derecho que se alega y el riesgo de que pueda zarpar y no se pueda hacer efectivo el crédito.

También es importante el hecho de que sea el capitán de puerto, quien practique la medida, apartándose de la forma tradicional como se ejecutan las medidas cautelares plasmadas en el Código de Procedimiento Civil venezolano vigente.

En cuanto a la nueva forma de citación y al uso de medios electrónicos, también son una novedad, ya que permiten que las fases del procedimiento se hagan sin tanta pérdida de tiempo.

En el caso del embargo preventivo de buques hay que probar el derecho que se alega, y si no es suficiente deben caucionar para que sea admitida, mientras que en la prohibición de zarpe basta con que se presenten antecedentes que constituyan presunción del derecho que se reclama para ser admitida y si no son suficientes o no se tienen bastara con que se caucione, como se observa la prohibición de zarpe da mas opciones al momento de solicitar una medida, aparte de que permite que esta se solicite bien por un crédito marítimo o por un crédito privilegiado.

Aunque el decreto en su título III no lo establece es importante tener pendiente, que los buques de bandera extranjera pueden ser embargados y hasta ser sometidos a una medida de prohibición de zarpe, mas no pueden ser rematados, ya que se tiene la limitante del registro; contrario al hecho de que el buque fuese de bandera venezolana, ya que el tribunal oficiaría al registro naval donde se encuentre inscrito el buque y solicitaría la información en cuanto a hipotecas y gravámenes que pudieran pesar sobre este, ya que al momento del remate final, la persona a quien se le adjudica se le debe entregar libre de todo gravamen.

En este trabajo la jurisprudencia ha sido de gran valor, ya que ha permitido que se conozca mas la institución plasmada en el Título III de la Ley de Comercio Marítimo venezolano vigente, siendo actualmente la fuente más directa de conocimiento, aparte del propio decreto, aportando información que se encuentra implícita en los procedimientos.

FUENTES BIBLIOGRAFICAS

LIBROS

- Sánchez María del Cielo. Estudios de la Legislación acuática nacional. capitulo 5.pp 101.Editado por la universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. 2004
- Álvarez Ledo Tulio. Derecho Maritimo. El Embargo Preventivo de buques. capitulo 6.pp 142 ejusdem. 2000
- Villarroel Rodríguez Francisco Antonio. Tratado general de derecho Maritimo. Editado por la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.2003

TEXTOS LEGALES

- República de Venezuela. Código de Comercio Venezolano. Gaceta Oficial N° 475 Extraordinaria de fecha 21 de diciembre de 1955.
- República de Venezuela. Código de Procedimiento Civil. Gaceta Oficial N° 4209 Extraordinaria de fecha 18 de Septiembre de 1990.
- República Bolivariana de Venezuela. Decreto con fuerza de ley de comercio marítimo venezolana. Gaceta Oficial N° 5.551 de fecha 9 de noviembre de 2001.
- República Bolivariana de Venezuela. Ley de Comercio Maritimo. Gaceta Oficial N ° 38.351 de fecha 5 de enero de 2006.
- República Bolivariana de Venezuela. Ley general de marinas y actividades conexas
- República Bolivariana de Venezuela. Reglamento del servicio de Pilotaje. Gaceta Oficial N° 37.577 de fecha 25 de noviembre de 2002

- República Bolivariana de Venezuela. Ley Organiza del Poder Judicial. Gaceta Oficial N° 5.262. Extraordinaria de fecha 11 de Septiembre de 1998.
- Republica Bolivariana de Venezuela. Reglamento del servicio de remolque. Gaceta Oficial N° 37. Año 2002

REVISTAS

- Cova Arria Luis. Convenciones Internacionales en materia no ratificada por Venezuela y la necesidad de su incorporación al ordenamiento jurídico venezolano. Pág. web de la revista Publicaciones Jurídicas Venezolanas.

PONENCIAS Y PRESENTACIONES EN EVENTOS

- Franco Omar (1987) El embargo Preventivo de Buques. Ponencia presentada en el II Congreso de Derecho Marítimo Internacional, celebrado en Caracas.
- Sarmiento Guillermo (2000) El arresto de buques, representante de Bogotá. Ponencia presentada en el II Congreso de derecho marítimo internacional, celebrado en la ciudad de Caracas, publicado en la URL: <http://dmaritimo.tripod.com/sarmiento.htm>

ARTICULOS OBTENIDOS DE PUBLICACIONES EN LA WEB

- Gcoccoresse. El Armamento. Concepto. Disponible en la URL: <http://www.monograficas.com> (consultada el día 24 de Octubre de 20120)

- Morales Galito Einstein. Medidas Cautelares. Caracas. Distrito capital. Disponible en la URL: <http://www.monografias.com> , (consultada el día 12 de Noviembre de 20120)
- Zambrano Hernán. El Embargo Preventivo de buques. Disponible en la URL: <http://www.moografias.com> (Consultada el día 15 de Octubre de 2010)
- Vicma. Técnicas de estudio. Disponible en la URL: <http://www.monografias.com> (Consultada el día 17 de Octubre de 2010)
- Normativa Andina. Decisión 487. Comunidad Andina de Naciones. Disponible: <http://www.comunidadandina.org> (Consultada el día 17 de Noviembre de 2010)

JURISPRUDENCIA

- Tribunal supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: Cristine June. Solicitud de medida cautelar de Embargo Preventivo de buques. Requisitos de procedencia. Exp 2009000301. Consultada en la URL: <http://lara.tsj.gov.ve/decisiones/2009/agosto/2176-6-000301-html>. (Consultada el día 20 de Septiembre de 2010).
- Tribunal supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: OceanLink offshore III S.A. Oposición a la medida de Embargo Preventivo de buques. Exp 2008-000255. Consultada en la URL: <http://merida.tsj.gov.ve/decisiones/2008/diciembre/2176-12-2008-000255-html> (Consultada el día 25 de Septiembre de 2010)
- Tribunal Supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: Gabarras Morón y reia del Lago.

Solicitud de medida de Embargo Preventivo de buques. Exp 2008-000243. Consultada en la URL:

<http://lara.tsj.gov.ve/decisiones/2008/julio/2176-29-2008-000243.html>

(Consultada el día 2 de Diciembre de 2010)

- Tribunal Supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: buque YIORYI MAR. Solicitud de medida de Embargo Preventivo de buques. Exp 2008-000317. Consultada en la URL:

[http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2009/octubre/2176-22-2009-000317-](http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2009/octubre/2176-22-2009-000317.html)

[html](http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2009/octubre/2176-22-2009-000317.html) (Consultada el día 4 de Diciembre de 2010)

- Tribunal Supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: Moto/Nave León I. Solicitud de medida de Embargo Preventivo de buques. Exp 2010-000013. Consultada en la URL:

[http://vargas.tsj.gov.ve/decisiones/2010/octubre/2229-11-WH11-X-](http://vargas.tsj.gov.ve/decisiones/2010/octubre/2229-11-WH11-X-2010-000013-525.html)

[2010-000013-525.html](http://vargas.tsj.gov.ve/decisiones/2010/octubre/2229-11-WH11-X-2010-000013-525.html) (Consultada el día 4 de Diciembre de 2010)

- Tribunal Supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: AFROS (Ex Emily) Consultada en la URL: [http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2006/julio/2176-17-2005-000063-](http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2006/julio/2176-17-2005-000063.html)

[html](http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2006/julio/2176-17-2005-000063.html) (Consultada el día 9 de Diciembre de 2010)

- Tribunal Supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: Moto/nave Sorel Point. Consultada en la URL: [http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2008/mayo/2176-15-2008-](http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2008/mayo/2176-15-2008-000234.html)

[000234.html](http://jca.tsj.gov.ve/decisiones/2008/mayo/2176-15-2008-000234.html) (Consultada el día 9 de Diciembre de 2010)

- Tribunal Supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: Moto/nave Lion Dream. Prohibición de Zarpe. Exp 2010-000348 (Consultada el día 15 de Enero de 2011)
- Tribunal Supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: Oceanlink- Offshore III AS.

Prohibición de Zarpe. Exp 2008-000255 (Consultada el día 20 de Enero de 2011)

Tribunal Supremo de Justicia. Tribunal Maritimo de Primera instancia con competencia nacional. Caso: Moto/nave Josefa Camejo. Embargo Preventivo de buques y remate. Exp 2006 - 000103. (Consultada el día 21 de Enero de 2011)