

**MEDIDAS CAUTELARES EN EL
DERECHO MARÍTIMO VENEZOLANO**



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO
COORDINACIÓN DE PASANTÍAS**

MEDIDAS CAUTELARES EN EL DERECHO MARÍTIMO VENEZOLANO

Autores:

Patricia Lucena C.I. 27.242.214.

Giovanni Sciarrino C.I. 26.162.355.

San Diego, junio 2019



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO
COORDINACIÓN DE PASANTÍAS**

MEDIDAS CAUTELARES EN EL DERECHO MARÍTIMO VENEZOLANO

CONSTANCIA DE ACEPTACIÓN

Nombre, firma y cédula de identidad del tutor académico

Nombre, firma y cédula de identidad del jurado

Nombre, firma y cédula de identidad del jurado

Autores:

Patricia Lucena C.I. 27.242.214.

Giovanni Sciarrino C.I. 26.162.355.

San Diego, junio 2019

ÍNDICE GENERAL

PORTADA	i
TITULO	ii
CONSTANCIA DE ACEPTACIÓN	iii
ÍNDICE GENERAL	iv
RESUMEN INFORMATIVO	v
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. EL PROBLEMA	2
Planteamiento del problema	2
Formulación del problema	5
Objetivo general	6
Objetivos específicos	6
Justificación de la investigación	6
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	8
Antecedentes de la investigación	8
Bases teóricas	13
Bases legales	22
Definición de términos básicos	34
CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO	35
Tipo de investigación	35
Métodos y técnicas de la investigación jurídica	36
Fase I	37
Fase II	37
Fase III	38
Fuentes del conocimiento jurídico	38
CAPÍTULO IV. RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	39
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	46



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA DE DERECHO
COORDINACIÓN DE PASANTÍAS

MEDIDAS CAUTELARES EN EL DERECHO MARÍTIMO VENEZOLANO

Autores:

Patricia Lucena C.I. 27.242.214.

Giovanni Sciarrino C.I. 26.162.355.

Tutor:

Dr. Aristóbulo Cáceres.

RESUMEN INFORMATIVO

El presente trabajo de investigación se planteó como objetivo general describir las medidas cautelares en el derecho marítimo venezolano y para ello se establecieron tres objetivos específicos 1. Identificar la importancia del derecho marítimo en la legislación Venezolana, 2. Explicar las causales de procedencia de las medidas cautelares en el Procedimiento Marítimo y 3. Estudiar los requisitos para decretar una medida cautelar de un buque. El tipo de investigación fue de corte documental, con una técnica cualitativa. Se hallaron como resultado que el derecho marítimo es fundamental y su legislativo es de elevada trascendencia para el país, dada la posición geográfica que ocupa Venezuela en el mundo y su límite geográfico con el mar Caribe. La zona costera de Venezuela es sumamente amplia, lo que desarrolla diversas relaciones que requieren tratamiento jurídico. Las causales van a depender de la medida cautelar que se trate. Y se debe revisar la legislación especial para ello. Finalmente en cuanto a los requisitos de procedencia de las medidas cautelares son el Fumus boni iuris y el Periculum in mora.

Palabras Claves: Derecho Marítimo, medidas cautelares, Procedencia.

INTRODUCCIÓN

Las relaciones que se derivan en la sociedad pueden causar controversias que es necesario dirimir a través de los tribunales de la República. De allí que exista el derecho a la tutela judicial efectiva, por medio del cual toda persona tiene derecho a ser amparada por los tribunales de su país, lo que implica que se debe otorgar respuesta oportuna y adecuada.

Dentro de las figuras que ha consagrado el legislador para garantizar de forma general la tutela y los derechos de las partes en un juicio, se encuentran las medidas cautelares. Este trabajo en consecuencia tiene como objetivo general describir esas medidas cautelares dentro del derecho marítimo venezolano.

Para ello, fue necesario dividir este trabajo en cuatro capítulos:

- Capítulo I, en el cual se describe el problema, la formulación del mismo, los objetivos y la justificación de la investigación.
- Capítulo II, se enumeran los antecedentes, las bases teóricas, las bases legales y la definición de términos básicos.
- Capítulo III, describe el marco metodológico por el cual se logró la consecución de los objetivos.
- Capítulo IV, presenta los resultados, las conclusiones y las recomendaciones.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema

El Derecho Marítimo expresa Ripert (1958), que se trata de aquel que regula “todas las relaciones jurídicas, de las cuales el mar es el escenario y el comercio marítimo el objeto”. Agrega Belisario (2012), a esta conceptualización que el Derecho Marítimo es la “rama jurídica que hace alusión a un conjunto de preceptos reguladores de las relaciones jurídicas que tienen lugar en esa gran masa de agua salada que cubre las $\frac{3}{4}$ partes del globo terráqueo y que llamamos el mar... (omissis)”.

Dentro del Derecho Marítimo existe una figura importante que son los buques, los cuales explica Belisario (2012) que no son más que un “vaso flotante, impermeable y resistente, dotado de medios para navegar con seguridad”. La Enciclopedia General del mar (1957) añade que “todo buque debe reunir unas cualidades principales, y que son: flotabilidad, estabilidad, solidez, velocidad y gobierno o evolución”.

Por su parte, el artículo 17 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas define el buque de la siguiente manera “se entiende por buque toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión, que cuente con seguridad, flotabilidad y

estabilidad. Toda construcción flotante carente de medios de propulsión, se considera accesorio de navegación”.

En este sentido, el buque es sinónimo de barco, es decir, una embarcación que puede transportar personas o cosas por agua. Ahora bien, es necesario, considerar la naturaleza jurídica del buque, a efectos de la presente investigación, por cuanto Pinacho (1978) afirma que:

En materia jurídica, el buque se ha estimado tradicionalmente como un bien mueble. Indefectiblemente es así desde la óptica de su movilidad, en consideración a que es susceptible de desplazarse de un sitio a otro. No obstante, por los particulares caracteres económicos del buque, se ha considerado que no era factible aplicarle sin reserva todas las reglas jurídicas concernientes a los bienes muebles. Esta diferencia ha ofrecido variadas gradaciones en la evolución de la ciencia jurídica, propendiendo a conferir al buque determinado trato más cónsono con el Derecho Inmobiliario, hasta llegar al sumo de concederle el privilegio de ser objeto real de hipoteca, privilegio del cual disfrutaban específicamente los bienes inmuebles (p. 20).

De lo anterior se colige, que el ordenamiento jurídico y la doctrina han llegado a la conclusión de que el buque debe ser considerado como un bien mueble de naturaleza especial, ya que es susceptible de hipoteca, por lo que responde como una garantía real de deudas que pueda tener el propietario del mismo, lo que es una característica de los bienes inmuebles.

Ahora bien, entrando en materia, los buques pueden ser objeto de medidas cautelares, entendidas por Rodríguez (2017) como:

Una manifestación del derecho a la tutela judicial efectiva. Estas permiten a la parte demandante obtener aseguramiento de su derecho, en caso de resultar vencedor en el juicio principal. No son un fin en sí mismas, sino un medio para alcanzar un fin, que es la tutela judicial efectiva, consagrada en el artículo 26 de la Constitución (p. 6).

En este sentido, conviene citar lo consagrado en el artículo 26 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela:

Toda persona tiene derecho de acceso a los órganos de administración de justicia para hacer valer sus derechos e intereses, incluso los colectivos o difusos; a la tutela efectiva de los mismos y a obtener con prontitud la decisión correspondiente.

El estado garantizará una justicia gratuita, accesible, imparcial, idónea, transparente, autónoma, independiente, responsable, equitativa y expedita, sin dilaciones indebidas, sin formalismos o reposiciones inútiles.

Las medidas cautelares en el Derecho Marítimo, previstas en el ordenamiento jurídico son el embargo preventivo de buques y la prohibición de zarpe, sin embargo, es necesario aclarar que las disposiciones de la Ley de Comercio Marítima relacionadas con el embargo preventivo de buques, no excluyen expresamente otras medidas cautelares que son propias del derecho común. Belisario (2012) al respecto afirma:

Como puede inferirse de lo anteriormente expuesto, la facultad del órgano jurisdiccional marítimo, no se circunscribe exclusivamente a las medidas cautelares nominadas de embargo de buques y prohibición de zarpe, contempladas en los artículos 93, 94 y 103 de la Ley de Comercio Marítimo, sino también a las medidas cautelares de derecho común a que hace referencia el artículo 588 del Código de Procedimiento Civil, que al respecto estipula lo siguiente:

De conformidad con el artículo 585 de este Código, el Tribunal puede decretar, en cualquier estado y grado de la causa, las siguientes medidas:

- 1º) El embargo de bienes muebles.
- 2º) El secuestro de bienes determinados.
- 3º) La prohibición de enajenar y gravar bienes inmuebles (p. 337).

De esta manera, los Tribunales de la República para avalar que los derechos de las partes sean efectivamente garantizados, dicta las mencionadas medidas cautelares. Estas medidas deben cumplir con los mismos requisitos de procedencia que son exigidos para otras áreas del Derecho, es decir, 1) la presunción grave del derecho que se reclama (*Fumus Boni Iuris*) y 2) la presunción de que quede ilusoria la ejecución del fallo (*Periculum in Mora*). Sin embargo, en materia marítima es necesario revisar algunas consideraciones por lo especial de la materia y es por ello que el presente trabajo se propone ello como objetivo general.

Formulación del problema

Tomando en cuenta lo expresado anteriormente, se abren las siguientes interrogantes:

¿Cómo se aplican las medidas cautelares en el Derecho Marítimo venezolano?

¿Cuál es la importancia del derecho marítimo venezolano?

¿Cuáles son las causales de procedencia de las medidas cautelares en el procedimiento marítimo?

¿Cuáles son los requisitos para decretar una medida cautelar de un buque?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Describir las medidas cautelares en el derecho marítimo Venezolano.

Objetivos específicos

1. Identificar la importancia del derecho marítimo en la legislación Venezolana
2. Explicar las causales de procedencia de las medidas cautelares en el Procedimiento Marítimo
3. Estudiar los requisitos para decretar una medida cautelar de un buque.

Justificación de la investigación

La presente investigación se justifica en la necesidad de profundizar en las medidas cautelares que pueden ser decretadas por el órgano jurisdiccional competente, para salvaguardar los derechos de los acreedores de un deudor, cuando este es dueño de una embarcación o de un buque, permitiendo además estudiar a profundidad las medidas cautelares.

Otra justificación que resalta es la importancia del Derecho Marítimo ya que está catalogada como una rama especial dentro del derecho y conviene revisar lo que en base al tema ha expuesto la doctrina y la legislación patria, tomando en cuenta que no existen suficientes especialidades, diplomados y otros estudios específicos sobre el tema.

En consecuencia a lo expresado anteriormente, desde el punto de vista académico, este trabajo contribuye a desarrollar un tema que quizás no es abarcado a profundidad en las áreas de clases, pero que conviene investigar debido a que en Venezuela se presentan diferentes conflictos en esta materia y pocos abogados tienen conocimiento amplio sobre el mismo.

Desde el punto de vista práctico, permite visualizar las controversias que se pueden presentar entre las partes que intervienen en estas relaciones en el derecho marítimo y conocer cómo se resuelven a tenor de lo dispuesto en las leyes venezolanas.

El tema en definitiva le podrá permitir a otros estudiantes de derecho interesarse por este objeto de estudio, y desarrollar algunos de sus puntos o enfocarlo desde otra perspectiva, pero la intención de los investigadores es que se generen otras publicaciones sobre las medidas cautelares dentro del derecho marítimo.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la investigación

Los antecedentes de esta investigación se corresponden con trabajos que directa o indirectamente abordan el tema de estudio, por lo que se mencionan a continuación:

Campos (2015) en su trabajo de fin de máster titulado **GESTIÓN MARÍTIMA DE VENEZUELA**, presentado para optar al título de magister en negocio y derecho marítimo de la Universidad Pontificia de Comillas de Madrid, España; pretendió revisar la Gestión Marítima en Venezuela, para ver en la realidad práctica el conjunto de elementos que conforman el negocio marítimo y su interrelación para que dichas actividades se gesten dentro de un marco jurídico idóneo y propicio para las actividades comerciales a nivel internacional.

Este trabajo guarda relación con el nuestro en base a uno de los objetivos que se ha trazado en la investigación referente a la importancia del derecho marítimo en la legislación Venezolana por cuanto la autora menciona que en base “a las operaciones comerciales y marítimas de Venezuela a lo largo de su historia desde la época colonial hasta el presente, podemos concluir que el país cuenta con las bases jurídicas sólidas que están alineadas con las normativas internacionales del sector” es decir que el derecho marítimo tiene

un desarrollo legislativo en Venezuela no sólo desde el punto de vista nacional, sino también internacional. En el trabajo además se revisan las diferentes leyes con las que ha contado y cuenta el Estado saber:

- § Ley de Reactivación de la Marina.
- § Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos.
- § Ley General de Marina y Actividades Conexas.
- § Ley General de Puertos.
- § Ley Reforma Parcial de la Ley General de Puertos.
- § Ley de Comercio Marítimo.
- § Ley de Zonas Costeras.
- § Ley de Pesca y Acuicultura.
- § Ley de Procedimientos Marítimos.
- § Ley de Canalización y Mantenimiento de las Vías de Navegación.
- § Ley de Tasas Portuarias.

Sin embargo, expone en su investigación, que a pesar de dicho desarrollo legislativo:

Aun cuando existe una normativa sólida, el país no ofrece seguridad jurídica a los que intervienen dentro de la cadena operativa del sector, existe la constante incertidumbre si se dictará alguna medida impositiva que cercene sus derechos legalmente adquiridos, esto puede ir desde las expropiaciones hasta la derogación de las licencias y/o permisos de funcionamiento.

En ese sentido afirma en cuanto al modelo de gestión que este se encuentra centralizado por parte del gobierno, pues se encuentra bajo tutela militar, ya que las directrices son dictadas por funcionarios retirados de la Fuerza

Armada Nacional, y hay escasa o ninguna “asignación de personal perteneciente a la sociedad civil” dentro de las instituciones portuarias, administración aduanera y otras cuyas actividades son conexas a las operaciones de comercio marítimo, por lo que añade que esta situación:

Deja al país fuera de las nuevas tendencias globales de gestión donde apuestan a sistemas de gestión más participativos y plurales donde exista presencia de todos los sectores involucrados lo que permite que las políticas aplicadas sean más equitativas y en lo posible sean favorables a todos los que intervienen en la cadena operativa.

Como segundo antecedente fue revisado el trabajo de Hidalgo (2011) titulado **EL RIESGO MARITIMO EN LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA**, presentado para la obtención del título de Especialista en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de la Universidad Central de Venezuela, que tuvo por objetivo principal estudiar los riesgos marítimos, partiendo de un análisis económico del derecho a través de un recorrido de las principales instituciones marítimas y así determinar la producción de los daños como reiterados en el transporte de mercancías, que nos permita adoptar un régimen legal justo y a la vez resulte más económico.

El trabajo citado guarda relación con la presente investigación porque realiza todo un apartado referente a los procedimientos marítimos señalando que:

La nueva Ley de Procedimiento Marítimo refleja en sus artículos la tendencia moderna de los países con tradición en el conocimiento de juicios marítimos, que consagran los principios de la brevedad, de concentración, de inmediación, de gratuidad y de publicidad, sometiendo así el procedimiento a las disposiciones referidas a los juicios orales.

Finalmente, Franco (2011) presenta un trabajo titulado **EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES A LA LUZ DE LA LEGISLACION MARITIMA VENEZOLANA VIGENTE**, presentado para la obtención del título de Especialista en Derecho de la Navegación y Comercio Exterior de la Universidad Central de Venezuela, cuyos objetivos fueron:

- § 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.

Este trabajo tiene relación directa con la presente investigación ya que analiza una de las medidas cautelares que pueden ser impuesta por los tribunales a los buques. Al respecto, esta investigación concluye en que los procedimientos que fueron establecidos en la Ley de Comercio Marítimo venezolano, Título III resultan novedosos, pero que en la práctica, se continúan aplicando las disposiciones contenidas en el Código de Procedimiento Civil venezolano vigente, como norma supletoria.

De lo anterior se infiere que:

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 zarpas y no se pueda hacer efectivo el crédito.

Igualmente, hace mención en su investigación de un hecho resaltante y es que le corresponde al capitán del puerto practicar la medida de embargo, alejándose de esta manera de las formas tradicionales en que se ejecutan las medidas cautelares y que son las establecidas en el Código de Procedimiento Civil.

Finalmente, también acota que en los casos de embargo preventivos de buques, es necesario:

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 más 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.

Bases teóricas

Todo trabajo de investigación debe estar sustentado en bases teóricas o doctrinarias, que se corresponden con las opiniones, argumentos, análisis y conceptualizaciones de diferentes autores acerca del tema. Es por ello que a continuación se presentan diversos componente doctrinarios que se vinculan

al tema de estudio y que le dan fundamento desde el punto de vista científico.

Los buques

Se ha definido al buque en términos generales como todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a 24 metros (Proyecto de Le General de Navegación Marítima Española).

Belisario (2012) por su parte indica que los buques están comprendidos tanto por el “casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de forma permanente a la navegación y al ornato de la unidad flotante; lo que constituye la universalidad de hecho”.

La universalidad de hecho es diferenciada de la universalidad de derecho en los términos que el mismo Belisario (2012) expresa:

La universalidad de hecho, es el conjunto que integran diversas cosas o bienes, pero que cabe dividir o evaluar por partes. Su figura contraria es la universalidad de derecho, en que no es factible tal separación jurídica. En la universalidad de hecho hay pluralidad de bienes exteriores que puede ser considerada como una unidad, como un todo, por la intención del propietario. De ello se deduce que la misma voluntad que lo crea, puede destruirla en cualquier momento (p. 345).

Ahora bien, conviene destacar la naturaleza jurídica del buque. A pesar de las diferentes teorías que niegan o afirman que el buque es catalogado como

una cosa, en contradicción a aquellos que lo personalizan, la generalidad en materia jurídica es aceptar al buque como un bien mueble de naturaleza especial como se expresó en el planteamiento y por ello puede ser objeto de hipoteca, pero también de medidas cautelares aplicables a los bienes en general.

Los buques son susceptibles de clasificación, de acuerdo a la Ley General de Marinas y Actividades Conexas (artículo 18) de la siguiente forma:

a. De acuerdo con su nacionalidad:

a.1. Nacionales: Los matriculados en el Registro Naval venezolano.

a.2. Extranjeros: Los matriculados en países extranjeros.

b. De acuerdo con su propiedad y afectación:

b.1. Privados: Aquellos que sean propiedad de personas naturales o jurídicas de derecho privado.

b.2. Públicos: Aquellos que sean propiedad del Estado o de sus entes o empresas.

c. De acuerdo con su destinación:

c.1. Buques de pasaje: Aquellos cuyo tráfico está destinado al transporte de más de doce (12) personas, en calidad de pasajeros.

c.2. Buques de carga: Aquellos cuyo tráfico está destinado al transporte de bienes.

c.3. Buques tanques: Aquellos cuyo tráfico está destinado al transporte a granel de cargamentos líquidos o gaseosos.

c.4. Buques pesqueros: Aquellos cuyo tráfico está destinado a la captura de especies vivas de la fauna y flora acuática.

c.5. Buques nucleares: Aquellos provistos de una instalación de energía nuclear, o que transporten cargas nucleares o de contenido nuclear.

c.6. Buques deportivos: Aquellos cuyo tráfico está destinado a la práctica de deportes.

c.7. Buques de recreo: Aquellos cuyo tráfico está destinado a la recreación.

c.8. Buques científicos: Aquellos pertenecientes a las Fuerzas Armadas del Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.

c.9. Buques de servicio: Aquellos destinados a prestar apoyo a otros buques, plataformas u otras construcciones o facilidades portuarias.

d. De acuerdo a su propulsión:

d.1. De propulsión mecánica o nuclear.

d.2. De propulsión eólica.

d.3. De tracción de sangre.

En otro orden de ideas, la propiedad de los buques es definida por Belisario (2012) como el “derecho de usar, gozar y disponer de un buque de manera exclusiva, con las restricciones y obligaciones establecidas por la Ley”. Gabaldón (1999) añade:

Es preciso enfatizar que los buques, específicamente los que se dedican a actividades mercantiles, constituyen una propiedad que se puede adquirir y transmitir por cualquiera de las formas aceptadas por el ordenamiento jurídico positivo. A este respecto la doctrina generalizada estima a los buques como bienes muebles, por cuanto son susceptibles de moverse, de desplazarse y de ser adquirido por cualquier acto o negocio traslativo de dominio, sea *inter vivos* o *mortis causa* (p. 54).

En este sentido, se ratifica la posibilidad de los buques de ser objetos de medidas como el embargo y la prohibición de enajenar y gravar. Como parte del embargo, pudieran ser objeto de remate, que Belisario (2012) define como el “conjunto de actos jurídicos que permiten a la autoridad realizar la venta forzada de un buque para satisfacer una obligación”.

Medidas cautelares

Botos (1990) define las medidas cautelares como aquellas “disposiciones judiciales que se dictan para garantizar el resultado de un proceso y asegurar el cumplimiento de la sentencia, evitando la frustración del derecho del peticionante derivada de la duración del mismo”.

Otro concepto lo aporta Palacio (1998) refiere al proceso cautelar como “aquél que tiende a impedir que el derecho cuyo reconocimiento o actuación se pretende obtener a través de otro proceso, pierda su virtualidad o eficacia

durante el tiempo que transcurre entre la iniciación de ese proceso y el pronunciamiento de la sentencia definitiva”.

Finalmente, Rodríguez (2017) señala que:

Las medidas cautelares son una manifestación del derecho a la tutela judicial efectiva. Estas permiten a la parte demandante obtener aseguramiento de su derecho, en caso de resultar vencedor en el juicio principal. No son un fin en sí mismas, sino un medio para alcanzar un fin, que es la tutela judicial efectiva, consagrada en el artículo 26 de la Constitución (p. 8).

Buongermini (2000) enumera algunas características de las mismas:

1. **Accesoriedad:** Las medidas cautelares no tienen un fin en sí mismas, dependen de una pretensión principal y se sujetan a las contingencias y vicisitudes de ella.
2. **Provisionalidad:** Las medidas cautelares pueden modificarse o suprimirse si cambian las circunstancias dadas al tiempo de decretarlas.
3. **Inaudita parte:** En los procesos cautelares el trámite es esencialmente sumario y por ende la resolución en él tomada tiene una impronta de superficialidad en cuanto a la verdad de la pretensión deducida.

Existe una clasificación general de las medidas cautelares. Por un lado las medidas nominadas (expresadas en la Ley) y las innominadas que se decretan dependiendo de cada caso en particular, pero siempre apegadas a

la legalidad. Entre las medidas cautelares nominadas, se encuentran el embargo, el secuestro, la prohibición de enajenar y gravar.

Se requieren además en el derecho venezolano dos requisitos esenciales para que la autoridad competente pueda decretar las medidas cautelares, que son el *fumus boni iuris* o presunción de buen derecho. Cassagne y Perrino (2006) sostienen que:

Se trata de un recaudo vinculado a la apariencia de buen derecho (lo que supone una menor rigurosidad en la prueba de la titularidad del derecho que recién se esclarecerá en la sentencia) que debe ser entendida como la probabilidad de que el derecho exista y no como su incontestable realidad, que solo se logrará al final del proceso (p. 23).

Y el segundo requisito es el *periculum in mora* o peligro en la demora, que García de Enterría y Fernández (1998) entienden como “la urgencia para evitar que la demora en la resolución del pleito principal cause perjuicios apreciables”, es decir, se requiere demostrar que existe un daño inminente e irreparable que será causado de no decretar la medida cautelar.

Ahora bien, las medidas cautelares en el Derecho Marítimo indica Rodríguez (2017) que son dos en principio, el embargo preventivo de buques y la prohibición de zarpe. Acota al respecto, que la Ley de Comercio Marítimo resulta ser ambigua en la definición de ambas figuras.

El artículo 92 de la Ley de Comercio Marítimo establece una definición del embargo preventivo de buque: “toda inmovilización o restricción a la salida

de un buque impuesta como medida cautelar por resolución del Tribunal Marítimo para garantizar un crédito marítimo”.

De lo anterior se colige en palabras de Rodríguez (2017) que “la razón de ser del embargo preventivo es el aseguramiento de un crédito marítimo”, es decir, de aquello que está relacionado con la explotación de un buque; como, daños causados a terceros o al ambiente; tasas y tarifas portuarias por servicios prestados; conceptos laborales de la tripulación; conflictos con respecto a la propiedad o posesión del buque, entre otros.

Belisario (2012) agrega que:

En cuanto al supuesto de inmovilización del buque, la finalidad descansa en lograr del órgano jurisdiccional acuático la medida de embargo mientras el buque permanece todavía surto y amarrado en el muelle o área de puerto correspondiente. Se debe tener presente que esta inmovilización no necesariamente requiere que se le imposibilite todo tipo de maniobra al buque, ya que tal operación puede ser indispensable (p. 348).

Por otra parte, el artículo 103 *eiusdem* establece la otra medida cautelar denominada prohibición de zarpe, “el titular de un crédito marítimo o privilegiado sobre un buque, tal como se encuentran establecidos en esta 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...”. De la lectura de este artículo se desprende que la prohibición de zarpe también tiene como objeto garantizar un crédito marítimo.

Belisario (2012) refleja que “la prohibición de zarpe no es más que la orden que impide o niega a un buque que salga a la mar, que emprenda una navegación, que leve anclas para realizar una travesía o expedición”. Y añade que el artículo 103 citado hace una distinción entre crédito marítimo y crédito privilegiado.

El artículo 104 de la referida ley establece que tanto el embargo preventivo como la prohibición de zarpe, se cumplirán mediante notificación que hará el tribunal al Capitán de Puerto de la Circunscripción Acuática en que se encuentre el buque, quien ejecutará la medida. De allí que Rodríguez (2017) afirma que “ambas medidas se ejecutan de manera exactamente igual, y ambas implican la inmovilización del buque. Resulta bastante curioso que dos medidas cautelares distintas posean los mismos efectos y se ejecuten de la misma manera”.

Fernández-Concheso (2006) explica que la medida de prohibición de zarpe, constituye “una medida equivalente en todos los sentidos y con exactamente las mismas características que el embargo preventivo”. Ambas se solicitan con fundamento en un crédito marítimo o privilegio y se cumplen mediante la notificación del Tribunal al Capitán de Puerto, para que sea este quien ejecute.

No obstante las similitudes que presentan ambas medidas, Rodríguez (2017) manifiesta que:

Existe una sutil diferencia en cuanto a la procedencia de las mismas. El artículo 94 LCM en su numeral 1 dispone que un buque podrá ser objeto

de embargo: 1. En virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito de naturaleza distinta. En cambio, con respecto a la prohibición de zarpe, el artículo 103 LCM abre la posibilidad de que esta medida sea decretada para garantizar créditos que no sean marítimos (p. 14).

Posteriormente agrega al respecto:

De manera que, si bien tanto el embargo preventivo como la prohibición de zarpe son exactamente iguales e equivalentes, tanto en el plano de su fundamento material como en cuanto a su implementación y sus efectos prácticos; jurídicamente hablando siguen siendo distintas, ya que el embargo solo procede para garantizar créditos marítimos, mientras que la prohibición de zarpe es procedente para asegurar créditos no marítimos (créditos de derecho común), siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el CPC, estos son: *fumus boni iuris* y *periculum in mora* (p. 15).

Con respecto a otras medidas en Derecho Marítimo, las disposiciones de la Ley de Comercio Marítimo no excluyen el ejercicio de otras medidas cautelares de derecho común, que puedan corresponder a un acreedor para asegurar el resultado de su pretensión, es decir, que serían perfectamente aplicables las medidas establecidas en el artículo 585 del Código de Procedimiento Civil.

Bases legales

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Publicado en Gaceta Oficial N° 5.908 del 19 de febrero de 2009.

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela es la norma suprema que rige el ordenamiento jurídico venezolano, por lo tanto es necesario hacer mención de los artículos aplicados al tema de estudio, como todos aquellos relacionados con la soberanía de la nación (artículos 11, 12, 13 y 15) por estar tratando la materia de Derecho Marítimo. Pero también al hablar de medidas cautelares es necesario mencionar las implicaciones de la tutela judicial efectiva (artículo 26).

Artículo 11. La soberanía plena de la República se ejerce en los espacios continental e insular, lacustre y fluvial, mar territorial, áreas marinas interiores, históricas y vitales y las comprendidas dentro de las líneas de base recta que ha adoptado o adopte la República; el suelo y subsuelo de éstos; el espacio aéreo continental, insular y marítimo y los recursos que en ellos se encuentran, incluidos los genéticos, los de las especies migratorias, sus productos derivados y los componentes intangibles que por causas naturales allí se encuentren.

El espacio insular de la República comprende el archipiélago de Los Monjes, archipiélago de Las Aves, archipiélago de Los Roques, archipiélago de La Orchila, isla La Tortuga, isla La Blanquilla, archipiélago Los Hermanos, islas de Margarita, Cubagua y Coche, archipiélago de Los Frailes, isla La Sola, archipiélago de Los Testigos, isla de Patos e isla de Aves; y, además, las islas, islotes, cayos y bancos situados o que emerjan dentro del mar territorial, en el que cubre la plataforma continental o dentro de los límites de la zona económica exclusiva.

Sobre los espacios acuáticos constituidos por la zona marítima contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva, la República ejerce derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción en los términos, extensión y condiciones que determinen el derecho internacional público y la ley.

Corresponden a la República derechos en el espacio ultraterrestre suprayacente y en las áreas que son o puedan ser patrimonio común de la humanidad, en los términos, extensión y condiciones que determinen los acuerdos internacionales y la legislación nacional.

Artículo 12. Los yacimientos mineros y de hidrocarburos, cualquiera que sea su naturaleza, existentes en el territorio nacional, bajo el lecho del mar territorial, en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental, pertenecen a la República, son bienes del dominio público y, por tanto, inalienables e imprescriptibles. Las costas marinas son bienes del dominio público.

Artículo 13. El territorio no podrá ser jamás cedido, traspasado, arrendado, ni en forma alguna enajenado, ni aun temporal o parcialmente, a Estados extranjeros u otros sujetos de derecho internacional.

El espacio geográfico venezolano es una zona de paz. No se podrán establecer en él bases militares extranjeras o instalaciones que tengan de alguna manera propósitos militares, por parte de ninguna potencia o coalición de potencias.

Los Estados extranjeros u otros sujetos de derecho internacional sólo podrán adquirir inmuebles para sedes de sus representaciones diplomáticas o consulares dentro del área que se determine y mediante garantías de reciprocidad, con las limitaciones que establezca la ley. En dicho caso quedará siempre a salvo la soberanía nacional.

Las tierras baldías existentes en las dependencias federales y en las islas fluviales o lacustres no podrán enajenarse, y su aprovechamiento sólo podrá concederse en forma que no implique, directa ni indirectamente, la transferencia de la propiedad de la tierra.

Artículo 15. El Estado tiene la responsabilidad de establecer una política integral en los espacios fronterizos terrestres, insulares y marítimos, preservando la integridad territorial, la soberanía, la seguridad, la defensa, la identidad nacional, la diversidad y el ambiente, de acuerdo con el desarrollo cultural, económico, social y la integración. Atendiendo la naturaleza propia de cada región fronteriza a través de asignaciones económicas especiales, una Ley Orgánica de Fronteras determinará las obligaciones y objetivos de esta responsabilidad.

Artículo 26. Toda persona tiene derecho de acceso a los órganos de administración de justicia para hacer valer sus derechos e intereses, incluso los colectivos o difusos, a la tutela efectiva de los mismos y a obtener con prontitud la decisión correspondiente.

El Estado garantizará una justicia gratuita, accesible, imparcial, idónea, transparente, autónoma, independiente, responsable, equitativa y expedita, sin dilaciones indebidas, sin formalismos o reposiciones inútiles.

Ley de Comercio Marítimo. Publicado en Gaceta Oficial N° 38.351 del 5 de enero de 2006.

La Ley de Comercio Marítimo es la ley especial en la materia y como lo señala su artículo 1 regula las relaciones jurídicas que se dan en el comercio marítimo y la navegación por agua. Por lo que en jerarquía, es la segunda más importante al objeto de estudio. En sus disposiciones se puede verificar lo relativo al embargo de buques, como una de las medidas cautelares que

se puede aplicar y los lineamientos aplicables al mismo. Y aun cuando el desarrollo de los embargos sea extenso, la propia ley establece que no debe entenderse como excluidas otras medidas cautelares del derecho común.

Artículo 1. Esta Ley tiene por objeto regular las relaciones jurídicas que se originan en el comercio marítimo y en la navegación por agua.

Artículo 2. Las disposiciones de esta Ley 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.

Artículo 92. A los efectos de esta Ley se entiende por embargo preventivo, toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta como medida cautelar por resolución de un Tribunal de la Jurisdicción Especial Acuática competente, para garantizar un crédito marítimo.

Artículo 93. A los efectos del embargo preventivo previsto en este Título, se entiende por crédito marítimo, la alegación de un derecho o de un crédito que tenga una de 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 con 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 o 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 y 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, incluyendo contenedores, 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, a 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 compraventa del buque.

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.

Artículo 94. Un buque sólo podrá ser objeto de embargo en los siguientes casos:

1. En virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito de naturaleza distinta.

2. A los efectos de obtener una garantía para ejecutar el eventual laudo arbitral o sentencia judicial que se dicte, aun cuando en virtud de una cláusula de jurisdicción o una cláusula de arbitraje, 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.

Artículo 95. El embargo preventivo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo procederá:

1. Si el propietario del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es propietario del buque al momento de practicarse el embargo.

2. Si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo.

3. Si el crédito está garantizado con hipoteca sobre el buque.

4. Si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión del buque.

5. Si el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el agente naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo.

Artículo 96. El demandante podrá solicitar el embargo preventivo del buque al que el crédito se refiere o en sustitución de éste, de cualquier otro buque propiedad 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. El embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada en virtud del crédito sólo será admisible si, conforme a la ley, se puede ejecutar contra ese buque una sentencia extranjera dictada en relación con ese crédito, mediante su venta judicial o forzosa. No podrá procederse al embargo preventivo de un buque en los casos referidos a los créditos relativos a la propiedad o a la posesión de un buque.

Artículo 97. Cuando la demanda verse sobre un crédito marítimo o privilegiado establecido en esta Ley, y siempre que ésta se fundamente en instrumento público, instrumento privado reconocido o tenido legalmente por reconocido, facturas aceptadas, contratos de fletamento, conocimientos de embarque, o cualesquiera otros documentos que demuestren la existencia de un crédito marítimo o privilegiado, el juez, a solicitud del demandante, decretará el

embargo preventivo del buque. En los demás casos, podrá exigir que el demandante afiance por la cuantía y en las condiciones que el tribunal determine, para responder por los perjuicios que puedan causarse al demandado como consecuencia del embargo, o que compruebe solvencia suficiente para responder de las resultas de la medida. Quien haya prestado dicha caución o garantía suficiente por la cuantía y en las condiciones que determine el tribunal, podrá en cualquier momento, solicitarle a éste último su reducción, modificación o cancelación. Sin embargo, el monto de la caución o garantía exigida para la suspensión de la medida no podrá exceder del valor del buque, determinado mediante informe técnico de un inspector naval.

Artículo 98. El demandado podrá oponerse al preventivo o solicitar el levantamiento del mismo, si a juicio del Tribunal competente prestare caución o garantía suficiente, salvo cuando se trate de los créditos marítimos previstos en los numerales 20 y 21 del artículo 93 de esta Ley. En estos casos el Tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que el mismo haya prestado garantía suficiente, o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período de embargo. A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, el tribunal determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor del buque embargado. La solicitud de levantamiento del embargo del buque previa constitución de garantía, no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho de limitar la responsabilidad.

Artículo 99. El Tribunal que decrete el embargo preventivo de un buque, será competente para determinar el alcance de la responsabilidad del demandante, por los daños causados como consecuencia del embargo del buque, entre otros:

1. Por ser ilícito o no estar justificado el embargo.
2. Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

Artículo 100. El Tribunal que decrete el embargo o hubiere recibido caución o garantía a los efectos de ordenar la liberación del buque, será competente para resolver sobre el fondo del litigio, a menos que válidamente las partes acuerden o hayan acordado someter el litigio a arbitraje o a la jurisdicción de otro Estado. Si el Tribunal resultare competente para resolver el fondo del litigio, de acuerdo al párrafo anterior, tramitará la sustanciación del procedimiento relativo a la responsabilidad del demandante, en cuaderno separado y la decisión se hará conjuntamente con la que recaiga sobre el fondo del litigio.

Artículo 101. Cuando un Tribunal que haya practicado un embargo o en el que se hubiere prestado caución o garantía para obtener la liberación del buque, no tenga competencia para conocer sobre el fondo del litigio o haya declinado su competencia de conformidad con el artículo anterior, fijará un plazo para que sea entablada la demanda ante el tribunal competente o ante un tribunal arbitral.

Artículo 102. Toda decisión definitiva relacionada con el buque embargado o a la garantía prestada, será reconocida y surtirá efecto, sin necesidad de exequátur, a condición de que:

1. Se haya comunicado la demanda al demandado con suficiente antelación y se le ofrezcan oportunidades para defenderse.
2. Ese reconocimiento no sea contrario al orden público. Vencido el plazo establecido para intentar la pretensión sobre el fondo, sin que la demanda respectiva fuere interpuesta se decretará, a instancia de parte, la liberación del buque embargado o la cancelación de la garantía prestada.

Artículo 103. El titular de un crédito marítimo o privilegiado sobre un buque, tal como se encuentran establecidos en esta 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 poseerlas 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. La prohibición de zarpe por créditos distintos a los señalados en este artículo, sólo podrá ser decretada mediante el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Código de Procedimiento Civil.

Artículo 104. El embargo preventivo o la prohibición de zarpe se cumplirán mediante notificación que hará el tribunal al Capitán de Puerto de la Circunscripción Acuática en que se encuentre el buque, quien ejecutará la medida. En casos urgentes podrá el tribunal comunicar la prohibición de zarpe por medios electrónicos. Cuando se trate de una medida cautelar, el solicitante deberá expresar la acción que se propone, con una síntesis de sus fundamentos. Si la acción no se refiere a la tenencia o posesión del buque sino al cobro de cantidades de dinero, el solicitante deberá señalar el monto y la forma de garantía que se debe establecer para garantizar el resultado de su pretensión. Este requisito será igualmente exigible cuando la solicitud se formule simultáneamente con la demanda o en el curso del proceso.

Artículo 105. La oposición al embargo preventivo, así como la objeción al monto o forma de constitución de la garantía, se tramitarán conforme al procedimiento de las medidas preventivas previsto en el Código de Procedimiento Civil, y sin que su interposición suspenda los efectos de la resolución impugnada. La petición sobre modificación, reducción o cancelación de una garantía sustitutiva de un embargo, se tramitará bajo el mismo procedimiento.

Artículo 106. Transcurridos treinta (30) días continuos desde la 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 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 ordenará la publicación de un cartel de remate, el cual deberá ser publicado en un diario de circulación nacional. Dicho cartel indicará:

1. Identificación tanto del actor como del demandado.
2. Descripción del buque y sus datos de registro.
3. Estimación de Justiprecio.
4. Indicación del día y la hora en que tendrá lugar el acto de remate.
5. Identificación del puerto en que se encuentre atracado o fondeado el buque.

Artículo 107. El remate se efectuará con sujeción a las disposiciones establecidas en el Código de Procedimiento Civil. Para su ejecución deberá darse comisión al Juez Ejecutor competente de la Circunscripción Judicial de la Capitanía de Puerto donde se halle el buque, si fuere el caso.

Artículo 108. Cuando se trate de embargo sobre el buque y a bordo de éste se encontraren mercancías cuyo depósito haya solicitado el porteador a los efectos establecidos en esta Ley y estén expuestas a deterioro, sujetas a disminución en su valor, fueren perecederas, o si hubieren de ocasionar gastos de depósito que no guarden relación con su valor, el Tribunal ordenará al depositario que los venda al precio corriente, o procederá a su remate judicial, abreviando los lapsos de publicación de los anuncios o prescindiendo totalmente de ellos, haciendo pública la fecha y la hora del remate mediante un único cartel.

Artículo 109. 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.

Artículo 110. A los efectos de los artículos anteriores, se procederá a realizar la citación, entregándose 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.

Artículo 111. Las disposiciones de este Título no excluyen el ejercicio de otras medidas cautelares de derecho común, que puedan corresponder a un acreedor para asegurar el resultado de su pretensión para los casos en que no se tratare de un crédito marítimo o de uno que goce de privilegio sobre un buque.

Artículo 112. Lo dispuesto en este Título, no se aplicará a los buques de guerra, a las 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.

Ley de Procedimientos Marítimos. Publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.554 de fecha 13 de noviembre del 2001.

Las medidas cautelares son competencia de los jueces, quienes son los únicos facultados para dictarlas, por lo que debe ser mencionada la ley aplicable a los procedimientos en la materia, que en este caso es la Ley de Procedimientos Marítimos. De hecho su artículo 1 establece que el objeto de la ley es el establecimiento de las normas que regirán el procedimiento y que existe una jurisdicción especial acuática (artículo 2) y se hace especial referencia a la aplicación supletoria del Código de Procedimiento Civil (artículo 3).

Artículo 1. El presente Decreto ley tiene por objeto establecer las normas que rigen el procedimiento ordinario en la Jurisdicción Acuática.

Artículo 2. La Jurisdicción Especial Acuática, salvo disposiciones especiales de la ley, será ejercida por los Jueces Marítimos de conformidad con el presente Decreto Ley.

Los Jueces marítimos tienen la obligación de administrar justicia tanto a los venezolanos como a los extranjeros, en la medida que las leyes determinen su competencia para conocer del respectivo asunto.

Las disposiciones y los procedimientos especiales establecidos en las leyes respectivas, se aplicarán con preferencia a las normas generales y al procedimiento previsto en este Decreto Ley.

Artículo 3. En los procesos que conozcan, sustancien y decidan los Tribunales Marítimos se aplicarán supletoriamente las disposiciones del Código de Procedimiento Civil.

Código de Procedimiento Civil. Publicada en Gaceta Oficial N° 4.209 Extraordinaria de fecha 18 de septiembre de 1990.

Por último, visto en el transcurso de esta investigación que las medidas cautelares que se aplican a los procedimientos marítimos son las establecidas en el derecho común, el Código de Procedimiento Civil es la norma aplicable en este caso, ya que en ella se definen las medidas cautelares nominadas y se hace referencia a la posibilidad de decretar medidas innominadas.

En este caso entonces, no sólo se define el embargo, sino el secuestro y la prohibición de enajenar y gravar. Se debe tomar en cuenta además que la propia Ley de Procedimientos Administrativos envía a la aplicación supletoria del Código de Procedimiento Civil.

Artículo 534. El embargo se practicará sobre los bienes del ejecutado que indique el ejecutante. En cualquier momento en que el ejecutado ponga a disposición del Tribunal bienes suficientes para llevar a cabo la ejecución, el Tribunal decretará el levantamiento del embargo que se haya practicado sobre el inmueble que le sirve de morada.

Un mismo bien podrá ser objeto de varios embargos. Los derechos de los que los hayan hecho practicar se graduarán por su orden de antigüedad. Rematado el bien, el derecho de los embargantes se trasladará sobre el precio en el mismo orden y cuantía en que hayan sido practicados los embargos. Quedan a salvo las preferencias y privilegios legales.

Artículo 585. Las medidas preventivas establecidas en este Título las decretará el Juez, sólo 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.

Artículo 586. El Juez limitará las medidas de que trata este Título, a los bienes que sean estrictamente necesarios para garantizar las resultas del juicio. A tal fin, si se comprueba que los bienes afectados exceden la cantidad de la cual se decretó la medida, el Juez limitará los efectos de ésta a los bienes suficientes, señalándolos con toda precisión. En este caso, se aplicará lo dispuesto en el artículo 592, Capítulo II del presente Título.

Artículo 587. Ninguna de las medidas de que trata este Título podrá ejecutarse sino sobre bienes que sean propiedad de aquél contra quien se libren, salvo los casos previstos en el artículo 599.

Artículo 588. En conformidad con el Artículo 585 de este Código, el Tribunal puede decretar, en cualquier estado y grado de la causa, las siguientes medidas:

- 1º El embargo de bienes muebles;
- 2º El secuestro de bienes determinados;
- 3º La prohibición de enajenar y gravar bienes inmuebles.

Podrá también el Juez acordar cualesquiera disposiciones complementarias para asegurar la efectividad y resultado de la medida que hubiere decretado.

Parágrafo Primero: Además de las medidas preventivas anteriormente enumeradas, y con estricta sujeción a los requisitos previstos en el Artículo 585, el Tribunal podrá acordar las providencias cautelares que considere adecuadas, cuando hubiere fundado temor de que una de las partes pueda causar lesiones graves o de difícil reparación al derecho de la otra. En estos casos para evitar el daño, el Tribunal podrá autorizar o prohibir la ejecución de determinados actos, y adoptar las providencias que tengan por objeto hacer cesar la continuidad de la lesión.

Parágrafo Segundo: Cuando se decrete alguna de las providencias cautelares previstas en el Parágrafo Primero de este Artículo, la parte contra quien obre la providencia podrá oponerse a ella, y la oposición se sustanciará y resolverá conforme a lo previsto en los Artículos 602, 603 y 604 de este Código.

Parágrafo Tercero: El Tribunal podrá, atendiendo a las circunstancias, suspender la providencia cautelar que hubiere decretado, si la parte contra quien obre diere caución de las establecidas en el Artículo 590. Si se objetare la eficacia o suficiencia de la garantía, se aplicará lo dispuesto en el único aparte del Artículo 589.

Artículo 599. Se decretará el secuestro:

- 1º De la cosa mueble sobre la cual verse la demanda, cuando no tenga responsabilidad el demandado o se tema con fundamento que éste la oculte, enajene o deteriore.
- 2º De la cosa litigiosa, cuando sea dudosa su posesión.
- 3º De los bienes de la comunidad conyugal, o en su defecto del cónyuge administrador, que sean suficientes para cubrir aquellos, cuando el cónyuge administrador malgaste los bienes de la comunidad.
- 4º De bienes suficientes de la herencia o, en su defecto, del demandado, cuando aquél a quien se haya privado de su legítima, la reclame de quienes hubieren tomado o tengan los bienes hereditarios.

5º De la cosa que el demandado haya comprado y esté gozando sin haber pagado su precio.

6º De la cosa litigiosa, cuando dictada la sentencia definitiva contra el poseedor de ella, éste apelare sin dar fianza para responder de la misma cosa y sus frutos, aunque sea inmueble.

7º De la cosa arrendada, cuando el demandado lo fuere por falta de pago de pensiones de arrendamiento, por estar deteriorada la cosa, o por haber dejado de hacer las mejoras a que esté obligado según el contrato. En este caso el propietario, así como el vendedor en el caso del ordinal 5º, podrá exigir que se acuerde el depósito en ellos mismos, quedando afecta la cosa para responder respectivamente al arrendatario o al comprador, si hubiere lugar a ello.

Artículo 600. Acordada la prohibición de enajenar y gravar, el Tribunal, sin pérdida de tiempo, oficiará al Registrador del lugar donde esté situado el inmueble o los inmuebles, para que no protocolice ningún documento en que de alguna manera se pretenda enajenarlos o gravarlos, insertando en su oficio los datos sobre situación y linderos que constaren en la petición. Se considerarán radicalmente nulas y sin efecto la enajenación o el gravamen que se hubieren protocolizado después de decretada y comunicada al Registrador la prohibición de enajenar y gravar. El Registrador será responsable de los daños y perjuicios que ocasione la protocolización.

Definición de Términos Básicos

Las definiciones aquí descritas provienen de Diccionario Ilustrado Larousse (2010):

- § **Buque.** Barco de grandes dimensiones y de porte superior a quinientas toneladas, con más de una cubierta y acondicionado para largos trayectos, que se utiliza con fines militares o comerciales.
- § **Decreto.** Resolución o decisión que toma una persona o un organismo con autoridad para ello.
- § **Embargo.** Retención por orden judicial de un bien perteneciente a una persona, para asegurar la satisfacción de una deuda, el pago de las costas judiciales o el pago de la responsabilidad derivada de un delito.

- § **Medidas cautelares.** Dictadas mediante resoluciones judiciales, con el fin de asegurar, conservar o anticipar la efectividad de la resolución estimatoria que pueda dictarse en el curso de un proceso judicial.
- § **Procedencia.** Cualidad de procedente, conforme a la moral, la lógica o lo establecido por la ley u otro reglamento.
- § **Procedimiento.** Actuación que se sigue mediante trámites judiciales o administrativos.
- § **Prohibición de enajenar y gravar.** Medida preventiva típica, por lo cual una vez que exista sentencia pasada con autoridad de cosa juzgada, lo que procede con cautela es el embargo ejecutivo.
- § **Requisitos.** Circunstancia o condición necesaria para algo.
- § **Secuestro.** Efecto de secuestrar.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

Para Palella y Martín (2012):

Investigar se aplica a múltiples acciones que realiza el ser humano para satisfacer su búsqueda o resolver cualquier problema que le afecta. La investigación puede ser definida como el trabajo humano que tiende al descubrimiento de cualquier situación (p. 38).

En consecuencia, es necesario un marco metodológico que defina el tipo de investigación y el nivel que se utilizará para llevar a cabo los objetivos específicos planteados, que a su vez coadyuvarán a solventar la problemática establecida.

Tipo de investigación.-

El tipo de investigación utilizado es el documental por cuanto se trata exclusivamente de recopilar la información necesaria para alcanzar los objetivos, en fuentes escritas. El propósito de la presente investigación es profundizar en el tema, no siendo posible hacer prácticas sobre el mismo, de allí que la fuente exclusiva sea la documental.

Aunado a lo anterior, el nivel de la investigación, será explicativo, toda vez que en esta clasificación se trata es de determinar los orígenes de un

determinado problema. El objetivo es encontrar las relaciones de causa-efecto.

Para Palella y Martins (2010), la investigación documental “se concreta exclusivamente en la recopilación de información en diversas fuentes. Indaga sobre un tema en documentos –escritos u orales”.

Métodos y Técnicas de la investigación jurídica.-

Las investigaciones documentales hacen uso del método cualitativo. A este respecto Palella y Martins (2010) afirman que “el paradigma con enfoque cualitativo centra su atención en las relaciones y roles que desempeñan las personas en su contexto vital”.

Ahora bien, las técnicas de la investigación jurídica, tomando en cuenta que el trabajo es de tipo documental, con una metodología cualitativa, serán el análisis de contenido a partir de la obtención de datos secundarios provenientes de fuentes bibliográficas.

Fases metodológicas de la investigación.-

Se cuentan con las siguientes fases en la investigación:

Fase I. Identificar la importancia del derecho marítimo en la legislación Venezolana.

Para la realización de esta fase relacionada con la identificación de la importancia del derecho marítimo en la legislación Venezolana, se hizo necesario revisar material escrito por autores e investigadores en la materia de Derecho Marítimo y además revisar a través de buscadores académicos, el desarrollo legislativo que ha experimentado Venezuela en la materia.

Cada uno de esos autores fue revisado, leído e identificado la determinación de la importancia del derecho marítimo en la legislación venezolana, para poder posteriormente cumplir con el objetivo trazado y exponer los resultados y las conclusiones en base a esta fase.

Fase II. Explicar las causales de procedencia de las medidas cautelares en el Procedimiento Marítimo.

En la fase dos correspondiente a explicar las causales de procedencia de las medidas cautelares en el Procedimiento Marítimo, fue necesario ceñirse a lo establecido en la legislación y complementariamente revisar las interpretaciones que se han hecho sobre las disposiciones en específico.

Se lograron identificar las causales por excelencia para que proceda la declaratoria a lugar de una medida cautelar y por ende fueron explicadas ambas con ayuda de la doctrina y la jurisprudencia, porque es necesario

destacar que sin la concurrencia de ambas, el juez no puede decretar de forma positiva una medida cautelar.

Fase III. Estudiar los requisitos para decretar una medida cautelar de un buque.

El estudio de los requisitos para decretar una medida cautelar de un buque parten de lo establecido en el Código de Procedimiento Civil aplicables a cualquier medida cautelar, por lo que se partió de la conceptualización doctrinaria de cada uno de esos requisitos para dar cumplimiento a la fase III de la investigación.

Igual como ocurre con las causales, sin la concurrencia de los requisitos no puede ser decretada una medida cautelar por parte del órgano competente. En este caso se revisó que esos requisitos son los establecidos para cada una de las materia del derecho y no sólo para el derecho marítimo.

Fuentes de conocimiento jurídico.-

- a. Doctrina.
- b. Legislación.
- c. La realidad socio-jurídica.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Resultados y conclusiones del estudio.-

Identificar la importancia del derecho marítimo en la legislación Venezolana

El Derecho Marítimo tiene como ámbito de su conocimiento y área de regulación al mar, siendo su objetivo el comercio marítimo. Entonces, cuando se hace referencia a este derecho se refiere al conjunto de disposiciones normativas que regulan las relaciones y las situaciones que se suscitan de la navegación.

Para Venezuela, el transporte por vía marítima tiene una especial significación, es por ello que el derecho marítimo es fundamental y el estudio de su legislación es de elevada trascendencia para el país. Ello se verifica de la posición geográfica que ocupa Venezuela en el mundo y de limitar geográficamente con el mar Caribe. La zona costera de Venezuela es sumamente amplia, lo que desarrolla diversas relaciones que requieren tratamiento jurídico.

El Derecho marítimo en consecuencia estudia a los diversos actores y sujetos que participan en la materia, es decir, estudia y regula las actividades

que cada uno de ellos realiza, en él se identifica el sistema nacional e internacional que regula la materia, los contratos que pueden surgir de la explotación de un buque, la responsabilidad civil que se puede generar por daños y perjuicios y el procedimiento aplicable en la materia.

De esta manera se evidencia entonces a grandes rasgos la importancia que tiene el derecho marítimo en la legislación venezolana, dado que el transporte marítimo que es regulado por el mismo es fundamental para el desarrollo de la economía en el país, para su continua modernización y crecimiento como nación. Se ha demostrado que un buen porcentaje de los bienes se comercializan alrededor del mundo por vía del transporte marítimo.

Explicar las causales de procedencia de las medidas cautelares en el Procedimiento Marítimo.

Las causales van a depender de la medida cautelar que se trate. En el caso del embargo preventivo de un buque, la Ley de Comercio Marítimo en su artículo 95 establece que el embargo procede en 4 casos, que se explican a continuación:

- 1. Si el propietario del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es propietario del buque al momento de practicarse el embargo.*

En este punto, menciona Belisario (2012) que hay que tener en cuenta “que a la parte que intenta una acción le es dable embargar preventivamente el buque a que se contrae el crédito que alega”.

2. *Si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo.*

En esta disposición se observa que no se hace distinción entre crédito privilegiado o no, por lo que es posible que una persona que alegue un crédito marítimo pueda solicitar el embargo.

3. *Si el crédito está garantizado con hipoteca sobre el buque.*

En este supuesto se permite el embargo del buque que dio causa al crédito, cuando el crédito marítimo que se alega representa un gravamen de índole real, como la hipoteca.

4. *Si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión del buque.*

En estos casos se permite el embargo del buque cuando el crédito alegado tiene relación con la facultad legítima de gozar y disponer de un buque con exclusión del ajeno arbitrio y de reclamar su devolución cuando se encuentra indebidamente el poder de otro, o cuando se tienen el buque con ánimo de conservarlo para sí o para otro, a través de actos materiales de uso, goce o

de transformación, llevados a efecto con la intención de comportarse como propietario de él o como titular de cualquier otro derecho real.

5. Si el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el agente naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo.

Se debe entender que el embargo preventivo en este caso procederá contra los buques nacionales y extranjeros contra los cuales se alegue un crédito marítimo.

En el caso de la medida de prohibición de zarpe, no existe un artículo que detalle como en el caso anterior las causales de procedencia, sin embargo del análisis del artículo 103 se extrae que esta medida se puede solicitar con ocasión a un crédito marítimo o un crédito privilegiado e incluso por “créditos distintos a los señalados”, pues el mismo artículo, indica que en ese caso la medida podrá ser “decretada mediante el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Código de Procedimiento Civil”.

En este sentido Belisario (2012) distingue entre crédito marítimo o un crédito privilegiado.

Crédito marítimo comprende prácticamente la integridad de la actividad comercial marítima que tiene lugar en el escenario internacional. Toda la afinidad de operaciones y transacciones que acontecen cotidianamente en la esfera del universo marítimo quedan enmarcadas en la materialización del concepto de crédito marítimo.

En cuanto a los créditos privilegiados, son aquellos merecedores de protección y preferencia, los cual nos conlleva una especial afectación de la embarcación a la satisfacción de los créditos que la Ley de Comercio Marítimo considera privilegiados... Es oportuno indicar que los créditos marítimos privilegiados están contemplados en el artículo 115 de la Ley de Comercio Marítimo.

Las medidas de secuestro y de prohibición de enajenar y gravar que corresponden al derecho común y que pueden ser aplicables, al no estar contempladas en la Ley especial, es necesario aplicar supletoriamente lo establecido en el Código de Procedimiento Civil.

Las causales para decretar el secuestro están establecidas en el artículo 599 del CPC de la siguiente manera:

1. De la cosa mueble sobre la cual verse la demanda, cuando no tenga responsabilidad el demandado o se tema con fundamento que éste la oculte, enajene o deteriore.
2. De la cosa litigiosa, cuando sea dudosa su posesión.
3. De los bienes de la comunidad conyugal, o en su defecto del cónyuge administrador, que sean suficientes para cubrir aquellos, cuando el cónyuge administrador malgaste los bienes de la comunidad.
4. De bienes suficientes de la herencia o, en su defecto, del demandado, cuando aquél a quien se haya privado de su legítima, la reclame de quienes hubieren tomado o tengan los bienes hereditarios.
5. De la cosa que el demandado haya comprado y esté gozando sin haber pagado su precio.
6. De la cosa litigiosa, cuando dictada la sentencia definitiva contra el poseedor de ella, éste apelare sin dar fianza para responder de la misma cosa y sus frutos, aunque sea inmueble.

7. De la cosa arrendada, cuando el demandado lo fuere por falta de pago de pensiones de arrendamiento, por estar deteriorada la cosa, o por haber dejado de hacer las mejoras a que esté obligado según el contrato.

Estudiar los requisitos para decretar una medida cautelar de un buque.

Los requisitos como ya quedó determinado son los mismos que para cualquier decreto de medidas cautelares:

- a. *Fumus boni iuris*
- b. *Periculum in mora*

A modo de ejemplo se cita un extracto de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional y Sede en la Ciudad de Caracas de fecha 27 de marzo de 2014 en la que la sociedad mercantil Agentes Navieros y Aduanales Agena interpuso una oposición a la medida cautelar decretada de prohibición de enajenar y gravar en el caso contra la a la sociedad mercantil Naviaduana Ant & Eli, S.A. En esa decisión se hace referencia a los requisitos de la siguiente manera:

...Ahora bien, como se explicó anteriormente y es de su total conocimiento, para la procedencia de medidas cautelares es necesario que se cumplan dos requisitos fundamentales y concurrentes, que son 1) la presunción grave del derecho que se reclama (*Fumus Boni iuris*) y 2) la presunción de que quede ilusoria la ejecución del fallo (*Periculum in Mora*). En función del cumplimiento del primer requisito (*Fumus Boni iuris*) en el caso que nos ocupa, ha quedado plenamente expuesta la

situación fáctica planteada, así como los documentos públicos y privados que están siendo presentados con esta demanda, que evidencian de manera indubitable la legitimidad activa que tiene AGENA para intentar la acción y obtener una sentencia favorable.

En relación al segundo requisito de procedencia (*Periculum in Mora*), consideramos que por su misma condición, este buque podría ser trasladado a cualquier parte, o peor aún, vendido o de cualquier otra forma traspasado, y dejar así ilusoria la ejecución del fallo que pueda recaer en protección de nuestros derechos, sobre todo considerando que el crédito que aquí demandamos no es legalmente privilegiado, es decir, de los que tienen preferencia sobre cualquier otro, y por tanto podría quedar nugatoria la tutela judicial efectiva en nuestro perjuicio.

Recomendaciones.-

Se recomienda a la Universidad José Antonio Páez a generar espacios académicos que sirvan para la realización de talleres, simposios y foros en la materia de Derecho Marítimo; así como la posibilidad de crear cursos conducentes y no conducente a grado en la materia, debido a la escases de especialistas en el área y determinada como ha sido la importancia del Derecho Marítimo para Venezuela.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Belisario, F. (2012). Derecho del Transporte Marítimo. Tomos I y II. Caracas: Ediciones Marítimas Venezolanas.

Botos, A. (1990). Medidas Cautelares. Buenos Aires: Edición Universidad.

Buongermini, M. (2000). Medidas cautelares. Recuperado de: <https://www.pj.gov.py/ebook/monografias/nacional/procesal/Mar%C3%ADa-Buongermini-Medidas-Cautelares.pdf>

Campos, V. (2015). GESTIÓN MARÍTIMA DE VENEZUELA (trabajo de fin de máster). Universidad Pontificia de Comillas de Madrid. España.

Cassagne, J. y Perrino, P. (2006). El nuevo proceso contencioso administrativo de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires: Lexis Nexis.

Código de Procedimiento Civil. Publicada en Gaceta Oficial N° 4.209 Extraordinaria de fecha 18 de septiembre de 1990.

Enciclopedia General del Mar. Madrid: Ediciones Garriga, S.A.

Fernández-Concheso, A. (2006). El Procedimiento Marítimo Venezolano.

Franco, Y. (2011). El embargo preventivo de buques a la luz de la legislación marítima venezolana vigente (trabajo especial de grado). Universidad Central de Venezuela. Venezuela.

Gabaldón, J. (1999). Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Madrid: Ediciones Jurídicas y Sociales.

Garay, J. (2012). Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Caracas: Corporación AGR, S.C.

García de Enterría, E. y Fernández, T. (1998). Curso de Derecho Administrativo, T° II, Madrid: Civitas, 1998.

Giménez (2008). La Monografía. Algunas orientaciones para su desarrollo. Signos, Ediciones y Comunicaciones. Valencia.

Hidalgo, L. (2011). El riesgo marítimo en la legislación venezolana (trabajo especial de grado). Universidad Central de Venezuela. Venezuela.

Ley de Comercio Marítimo. Publicado en Gaceta Oficial N° 38.351 del 5 de enero de 2006.

Ley de Procedimientos Marítimos. Publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.554 de fecha 13 de noviembre del 2001.

Palacio, L. (1998). Manual de Derecho Procesal Civil. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Pinacho, J. (1978). Tráfico marítimo. España: Fondo Editorial de Ingeniería Naval.

Ripert. G. (1958). Derecho Marítimo práctico. España: Oficina Central Marítima.

Rodríguez, A. (2017). Embargo Preventivo y Prohibición de Zarpe. ¿En qué se diferencian? Recuperado de: <https://derechomaritimovenezolano.wordpress.com/2017/07/22/embargo-preventivo-y-prohibicion-de-zarpe-en-que-se-diferencian/>