

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 31

/caso: “Petrolago”

CONCEPTO DE BUQUE E INEMBARGABILIDAD POR CRÉDITOS DISTINTOS A LOS MARÍTIMOS

Por: Argenis Rodríguez¹

Noviembre 2021

Nota del Editor

La presente edición de nuestro Boletín Jurisprudencial analiza un tema básico pero fundamental: el concepto de buque. La sentencia bajo estudio es una emblemática para el Derecho Marítimo Venezolano y, luego de diecisiete años de publicada, sigue siendo objeto de profusas discusiones entre académicos, docentes, alumnos y profesionales debido a la redacción de norma que define al eje de nuestra actividad, como lo es el buque.

En esta oportunidad, el autor del Boletín y quien suscribe esta breve nota – a pesar de no necesariamente compartir puntos de vista – disfrutamos mucho las conversaciones e interpretación alrededor del tema, cosa que también, necesariamente, nos hizo recordar al Dr. Tulio Álvarez Ledo quien es la figura central de la sentencia analizada.

Animamos al lector a la difusión de éste y futuros los boletines jurisprudenciales, así como a elevar sus comentarios respecto a los temas en debate.

Juan J. Itriago – 4 de noviembre 2021.

¹ Abogado en ejercicio egresado de la Universidad Católica Andrés Bello, Extensión Guayana, Mención “Cum Laude” (2015) y Especialista en Comercio Marítimo Internacional: Mención Derecho Marítimo, en la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. Actualmente se desempeña como Asociado Junior en el Escritorio Jurídico Bolívar, Flores, Rodríguez & Asociados (BOFRAS). Es Miembro Titular de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo (AVDM) y Coordinador Nacional de la Comisión de Jóvenes Maritimistas de la AVDM. En el ámbito académico, es el creador del blog “Derecho Marítimo Venezolano”; ha sido también conferencista y autor de artículos de Derecho Marítimo. Cofundador de la academia virtual “Marítimo en Contexto”. Profesor de la materia “Compraventa Internacional” en el Centro de Educación Continua Internacional y de la materia “Derecho Marítimo Administrativo” en la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. Correo: rodriguezaj@bofras.com

Caso: "Petrologo"

*

PETROLAGO, C.A.

v.

TECNOÁLVULAS, C.A., ROSELIANO MONTIEL GUILLÉN, BUZDECOL, C.A., y RENSER, C.A.

Magistrado Ponente: Carlos Oberto Vélez

Fecha: 15 de abril de 2004

Sala de Casación Civil

Expediente: AA20-C-2003-000907

Antecedentes

Mediante tres juicios distintos de intimación por cobro de bolívares incoados, ante tribunales del estado Zulia, por TECNOÁLVULAS, C.A., BUZDECOL, C.A. y Roseliano Montiel Guillén, contra PETROLAGO, C.A., se decretó medida preventiva de embargo sobre varios bienes propiedad de PETROLAGO, C.A. que incluyen: gabarras, lanchas a motor y una lancha de aluminio.

La Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia, mediante avocamiento, se pronunció sobre los tres juicios anteriormente mencionados, como sigue:

Sobre el concepto de buque en la legislación venezolana

La Sala de Casación Civil hace un análisis del concepto de buque contenido en el artículo 17 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas (en ese momento

Ley General de Marinas y Actividades Conexas) en los siguientes términos:

Primero, la Sala expresa que por ser el punto central de lo discutido entre las partes en el presente avocamiento, aquel referido a la conceptualización de buque, la Ley de Comercio Marítimo (LCM) de manera expresa prohíbe el embargo preventivo de buques, salvo que este devenga de créditos marítimos, a través de su artículo 94, cuyo tenor es el siguiente:

"...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, aún 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 registrarse por la ley de otro Estado...”.

Por tanto, estima la Sala que el artículo 94 LCM transcrito es claro y no se presta a dudas respecto a su contenido y alcance, previendo una disposición de inembargabilidad preventiva sobre buques cuando estos sean por créditos distintos a los marítimos, en razón de que la ley especial es de aplicación preferente y primaria y, por ello, la Sala entiende que en un juicio donde se demande cualquier crédito distinto al marítimo, está legalmente prohibido su embargo preventivo. Entiende además, que contra dichos bienes existe prohibición de decretar y ejecutar cualquier otra medida cautelar diferente al embargo, como por ejemplo el secuestro, toda vez que tal medida limitaría los principios de utilización de los buques que garantiza la Ley de Comercio Marítimo, salvo la excepción contenida en el artículo 111 de la Ley de Comercio Marítimo.

Por ello no cabe duda que cuando se ordene el embargo preventivo de buques o cualquier otra cautelar, fundado en acciones diferentes a las de créditos marítimos, tales decretos son ilegales y, por vía de consecuencia, inejecutables. (Subrayado de la Sala)

Ahora bien, continúa la Sala, lo que no define dicha ley especial es: qué debe entenderse por «buque». Ninguno de sus artículos lo conceptualiza y ante este silencio, la Sala encuentra que la Ley General de Marinas y Actividades Conexas sí delimita el término buque, en su artículo 17, según los términos siguientes:

“...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 medio de propulsión, se considera accesorio de navegación”.

Respecto a la definición de «buque», la Sala transcribió el criterio que al respecto sostuvo el emérito Doctor Tulio Álvarez Ledo, quien suscribió el presente fallo en su carácter de Magistrado, expuesto en su obra “Derecho Marítimo”², en la cual se hace un estudio comparado del tema y se llega a conclusiones expresamente compartidas por la Sala. Dice el texto:

(...) Antes de la promulgación de las nuevas leyes marítimas venezolanas, teníamos varias definiciones, todas ellas deficientes, por cuanto fallaban en el propósito de determinar el

² ÁLVAREZ LEDO, Tulio, *Derecho Marítimo*, Editorial Tecnojuris, segunda edición (digital), Caracas 2004, págs. 122 y siguiente.

concepto apropiadamente; así tenemos que el Código de Comercio se fundamentaba, exclusivamente, en la destinación, mientras que la Ley de Navegación se basaba en la autopropulsión. En este orden de ideas, para citar el ejemplo más claro, encontramos que una gabarra que transporta mercancías no era un buque, ni para el Código de Comercio, ni para la Ley de Navegación, por carecer de autonomía de movimiento; en cambio sí se considera buque, como veremos, en las Reglas de La Haya.

La nueva legislación marítima, siguiendo la tendencia de las convenciones internacionales y las más modernas legislaciones nacionales, eliminó, en primer lugar la multiplicidad de acepciones manteniendo, exclusivamente, el término “buque”, el cual define como “...toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión que cuenten con seguridad, flotabilidad y estabilidad. Toda construcción flotante carente de medio de propulsión, se considera, accesorio de navegación”.

La redacción original de la definición resultaba más apropiada a los fines de evitar que se pudieran generar confusiones en la

interpretación de las disposiciones legales contenidas en las distintas leyes sobre la materia; en efecto: todas las normas de la Ley de Comercio Marítimo, Ley General de Puertos y la misma Ley General de Marinas y Actividades Conexas, están referidas al término ‘BUQUE’; en tal sentido resultaba más apropiado incluir en el artículo 18 (clasificación de buques) un literal que expresara:

“...4... d. Accesorios de Navegación: toda construcción flotante carente de medio de propulsión...” (Resaltado de la Sala)

Es necesario enfatizar que para la legislación venezolana, el término buque se define como “...toda construcción flotante apta para navegar por agua...”, el señalamiento sobre ‘accesorios de navegación’ sólo establece una diferenciación entre ‘**buques**’ con o sin medio de propulsión; la propia redacción del artículo evidencia tal circunstancia: “... **se considera** accesorio de navegación...”. A mayor abundamiento cabe señalar el contenido del artículo 4 *eiusdem*:

“Artículo 4. *Todo buque nacional y los extranjeros, así como también los hidroaviones cuando se encuentren posados en el espacio*

acuático nacional, están sometidos a esta Ley, en cuanto sea aplicable.

Están sometidos, además, a esta Ley cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, que se desplace por agua. En el evento que ésta se desplace para el cumplimiento de sus fines específicos con el apoyo de un buque, será considerada buque, y por lo tanto deberá cumplir con todas las regulaciones previstas en la ley”. (Resaltado de la Sala)

La redacción del artículo transcrito *supra*, evidencia:

- a) La Ley es aplicable a todo **buque**.
- b) En el aparte único se extiende la aplicación a “...cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, que se desplace por agua...”. Es decir: aún el caso de las construcciones flotantes **no destinadas a la navegación** (plataformas de perforación, casas flotantes, diques flotantes, etc), serán consideradas **buque**, cuando se desplacen en el agua.

- c) Por vía de consecuencia, las gabarras, que son construcciones flotantes aptas para navegar y **siempre están destinadas a la navegación** son, en todo momento **buques**.

Habida cuenta de lo expresado queda demostrado que, el término es aplicable, tanto a buques con medios fijos de propulsión como sin ellos; de navegación interior o marítima; afectados a servicios comerciales o no...”.

Por tales razones, en el caso concreto, encuentra la Sala que dentro de los bienes embargados en los juicios previamente extinguidos, se encuentran tanto buques como accesorios de estos, como son las gabarras, las cuales son también buques, pero pertenecientes a otra clasificación de los mismos, razón suficiente para aplicar la consecuencia prevista por el artículo 94 de la Ley de Comercio Marítimo y señalar que tales medidas se ejecutaron sobre bienes inembargables. (Resaltado de la Sala)

La anterior declaración es concluyente para establecer que en el caso del juicio BUZDECOL C.A., en el que también se ejecutó una cautelar sobre dos gabarras, y que también fueron objeto de embargo preventivo en los otros dos juicios antes referidos, dicha medida se practicó sobre bienes inembargables, lo cual conlleva a declarar la nulidad de tal decreto y de todos los actos posteriores,



ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO

ordenándole al Depositario Judicial Provisional la devolución inmediata de dichos bienes y la consecuente orden al juez de abstenerse de decretar medidas cautelares sobre cualquier bien de PETROLAGO, C.A., que sea considerado buque de acuerdo con la exposición citada supra. Así se decide. (Resaltado de la Sala)

Comentarios del autor

La sentencia resumida *ut supra* es la única referencia jurisprudencial de peso que hasta la fecha tenemos de lo que debe entenderse por «buque». Lo más interesante de la misma es que concluye que los accesorios de navegación, solo hacen referencia al tipo de propulsión, por ende, también deben ser considerados buques, tesis adoptada por el ilustre maestro Tulio Álvarez Ledo.

En efecto, conforme al artículo 4 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas (LMAC), cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, que se desplace por agua, será considerada buque cuando esta se desplace para el cumplimiento de sus fines específicos con el apoyo de un buque; y por esta razón deberá cumplir con todas las regulaciones de la mencionada ley. Es por ello que los accesorios de navegación también son inscritos como buques en el Registro Naval Venezolano, debiendo poseer

patente de navegación y los distintos certificados estatutarios.

La Ley de Marinas y Actividades Conexas se refiere en su artículo 4, como ya vimos, a los accesorios de navegación que no están destinados a la navegación, y establece que los mismos serán considerados buques solamente cuando se desplacen por el agua con la ayuda de un buque. Ahora bien, ¿qué pasa con los accesorios de navegación que sí están destinados a la navegación, como las gabarras? Esta es un área gris sobre el cual la LMAC guarda silencio. La sentencia aquí analizada considera que las gabarras, al ser construcciones flotantes aptas para navegar y que sí están destinadas a la navegación, son en todo momento buques, incluso cuando no están en movimiento.

Por lo tanto, puede concluirse que los accesorios de navegación no destinados a navegar serán considerados buques únicamente cuando se desplacen por agua con la ayuda de un buque; por consiguiente, construcciones aptas para navegar, como las plataformas petroleras o casas flotantes, no serán consideradas buques cuando se encuentren inmóviles. Por otra parte, los accesorios de navegación destinados a navegar, como las gabarras, serán considerados buques en todo momento, según el criterio de la sentencia aquí estudiada. En todo caso, los accesorios de navegación deberán cumplir, en mayor o menor medida, con las regulaciones de la LMAC en virtud de

su artículo 4. Es por ello que inclusive las plataformas petroleras son registradas como buques y deben poseer la misma documentación exigible a los buques.

Una vez llegada a la conclusión de que las gabarras y accesorios de navegación en general son buques conforme a la legislación venezolana, la Sala declaró que las medidas de embargo preventivo decretadas sobre las gabarras y otros accesorios de navegación, propiedad de PETROLAGO, C.A, eran contrarias a derecho, ya que conforme al artículo 94 de la Ley de Comercio Marítimo, los buques solamente pueden ser objeto de embargo en virtud de un crédito marítimo, lo cual no era el caso analizado en la sentencia *in comento*; razón por la cual las medidas de embargo decretadas sobre estos bienes fueron dejadas sin efecto.

El efecto práctico de este criterio es que los accesorios de navegación solo pueden ser embargados de forma preventiva en virtud de un crédito marítimo, puesto que son considerados buques. Son buques mientras se desplacen por agua, según el artículo 4 LMAC; o en el caso de las gabarras, son buques en todo momento.

Siendo la anterior sentencia la única referencia jurisprudencial que tenemos en Venezuela, surge la necesidad e importancia, para profesionales y estudiantes, de estudiarla y debatir sobre el alcance del concepto de «buque» en Venezuela.

***LAS OPINIONES AQUÍ EXPUESTAS REFLEJAN LA POSICIÓN PERSONAL DEL AUTOR Y NO DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO (AVDM), NI DE SUS MIEMBROS**