

# EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES EN LA NUEVA LEGISLACIÓN MARÍTIMA VENEZOLANA

**\* John Richard Prados Carvajal**

## **I. Introducción**

Los organizadores de este III Congreso de Derecho Marítimo, El Nuevo Derecho Marítimo Venezolano, me han asignado la ponencia “Embargo de Naves” cuyo solo título me he tomado la atribución de modificar por el de “El Embargo Preventivo de Buques en la Nueva Legislación Marítima Venezolana,” tal y como es referido en el Título III de la Ley de Comercio Marítimo (**LCM**). Lo anterior quizá comience a generar desde ya, ciertas interrogantes y expectativas, entre ellas, las causas que motivan un régimen especial para este tipo de bienes denominados buques, las innovaciones introducidas por la **LCM**, así como la comparación con las Convenciones Internacionales que regulan la materia.

## **II. Agradecimiento**

Antes de entrar en la materia concreta de mi ponencia, no puedo dejar pasar la oportunidad para expresar mi más sincero agradecimiento a la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, y muy especialmente a los organizadores de este evento, en la ocasión de compartir con ustedes algunas inquietudes en esta mañana, dada la importancia que para nuestro sistema legal representa la reforma general de la legislación marítima venezolana. De allí que para quienes profesamos una predilección por esta rama del Derecho, sea motivo de verdadera satisfacción, el poder fomentar la discusión de muchos de los temas que serán tratados en este III Congreso de Derecho Marítimo, dadas las innegables mejoras

---

\* Abogado, Universidad Católica del Táchira (1993). Especialista en Comercio Marítimo Internacional, Mención Derecho Marítimo, Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante (2000). Master en Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton, Inglaterra (2001). Profesor de Postgrado en la Cátedra de Convenios Marítimos y Normativa Legal de la Universidad Marítima del Caribe. Director de la Cámara Venezolano Británica de Industria y Comercio. Miembro de la Firma Internacional de Abogados Clyde & Co.

introducidas en la nueva legislación marítima venezolana, particularmente en materia de Embargo de buques, lo cual espero sea de utilidad para esta audiencia.

### **III. Antecedentes**

Previo a la aprobación de la LCM, el embargo de buques en Venezuela se hallaba regulado por las previsiones de derecho común previstas tanto en el Código de Procedimiento Civil<sup>1</sup> (para el caso de bienes muebles en general), como en las muy obsoletas disposiciones del Código de Comercio en su Libro Segundo, el cual contemplaba (Artículo 620), la prohibición de llevar a cabo el embargo de naves cargadas, que estuvieran “...*para darse a la vela...*”.

Como podemos apreciar claramente, nuestra legislación (antes de la reforma) a diferencia de la tendencia evidenciada internacionalmente, no contemplaba un régimen especial para el caso de embargo preventivo de buques, en virtud de la naturaleza misma del bien objeto de la medida;<sup>2</sup> ni de la naturaleza de los créditos que confieren el derecho al embargo preventivo, donde se favorece abiertamente a los acreedores marítimos, en función del espíritu y propósito último de propiciar mayor seguridad jurídica en el transporte marítimo, de modo que este último pueda desarrollarse en forma óptima, dada su especial importancia par las economías de los distintos países.

Por otra parte, al igual que había ocurrido con muchos aspectos de la legislación marítima, Venezuela se había mantenido ajena a muchas de las Convenciones Internacionales desarrolladas a nivel internacional, y concretamente en el caso de embargo preventivo de buques, no habíamos incorporado en nuestra legislación la Convención de Ginebra de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima (Convención de 1952)<sup>3</sup>, ni mucho menos la Convención de 1999, a

---

<sup>1</sup> Libro Tercero, Título I, Capítulo I y Capítulo II.

<sup>2</sup> Entendido el buque como un bien mueble sujeto a un tratamiento particular, ya sea que hablemos del buque como bien mueble sui generis o como bien registrable, tal y como prefiere llamarlo un sector de la doctrina.

<sup>3</sup> Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas sobre Embargo Preventivo de Buques de Navegación Marítima, hecho en Bruselas el 10 de Mayo de 1952.

las cuales nos referiremos más adelante en la medida que tratemos los diferentes aspectos relativos a esta materia.

No obstante, en Diciembre del año 2000 se aprueba en el seno de la Comunidad Andina, la **Decisión 487**, relativa a Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques, constituyéndose en una referencia importante para la posterior reforma de la legislación interna, a la que nos referiremos principalmente en este análisis.

Es así como, a partir del año 2001 con la aprobación de la **LCM**,<sup>4</sup> se introducen en nuestra legislación marítima en general muchos de los principios contemplados en diversos Convenios Marítimos Internacionales, lo cual, si bien pudiera no ser en opinión de algunos la mejor forma de llevar a cabo el proceso de uniformidad que persigue el Derecho Marítimo Internacional, tiene el innegable valor de incorporar principios jurídicos en esta materia que están mucho más acordes con la práctica internacional, y que por ende tienden a lograr por otra vía un mayor grado de uniformidad.

Lo anterior se refleja en la materia que estamos analizando, por la inclusión en la referida **LCM**, de un título<sup>5</sup> dedicado a regular exclusivamente la figura del embargo preventivo de buques. La referida regulación de esta medida cautelar está modelada conforme a las previsiones de la Convención de 1999<sup>6</sup>. En consecuencia, procederemos a analizar las disposiciones generales contenidas en dicho título de forma separada.

#### **IV. Concepto de Embargo Preventivo**

La **LCM** en su Artículo 92, define el Embargo Preventivo como: *“... 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*

---

<sup>4</sup> Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.551, de fecha 09 de Diciembre de 2001.

<sup>5</sup> Libro Tercero de la Ley de Comercio Marítimo, Artículos 92 al 112 (ambos inclusive).

<sup>6</sup> Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques.

*marítimo.*” De la anterior definición se desprenden los principales elementos que caracterizan esta medida cautelar, así: IV.1) Inmovilización o Restricción a la salida; IV.2) Solo aplicable a buques; 3) Resolución Judicial; 4) Para garantizar un Crédito Marítimo.

**IV.1) Inmovilización o Restricción a la salida:** En este caso se hace referencia al hecho de que la medida implica la indisponibilidad jurídica del buque.

**IV.2) Objeto del Embargo Preventivo:** Esta característica o elemento se refiere al ámbito de aplicación material de la medida. En tal sentido, la misma solo aplica a los buques. A nivel internacional, ni la Convención de 1952, ni la de 1999 definen lo que debe entenderse por buque, siendo esto materia de derecho interno. Por lo que respecta al caso de Venezuela, se hace forzosa la remisión al Artículo 17 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas (LGMAC)<sup>7</sup>, el cual establece: *“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.”* No nos detendremos a analizar el concepto de buque previamente citado, pese a las importantes consecuencias que de ello derivan para la clasificación de un determinado objeto como buque o no, lo que a su vez permitiría la aplicación del régimen especial de embargo preventivo. Baste decir, en esta oportunidad, que hubiéramos preferido que se mantuviera la redacción contenida originalmente (previo a la reforma de la LGMAC, la cual incluyó la modificación de este Artículo 17), conforme a la cual se hacía omisión al requisito del medio fijo de propulsión, dado que se trata de un elemento que la doctrina ha abandonado, y que puede evidenciarse regionalmente en la **Decisión 532** del Acuerdo de Cartagena (la cual reforma la **Decisión 487**),<sup>8</sup> y en la que se excluye la mención al medio fijo de propulsión.

---

<sup>7</sup> Gaceta Oficial de la República Bolivarian de Venezuela N° 37.570 de fecha 14 de Noviembre de 2002.

<sup>8</sup> Esta decisión fue reformada por la **Decisión 532** de fecha 02 de Octubre de 2002, la cual reemplaza el concepto de buque, definiéndolo ahora como: *“Toda Construcción flotante apta para navegar, cualquiera sea su tipo clase y dimensión”* Este concepto, es prácticamente el mismo que originalmente estaba contenido en la LGMAC, antes de su reforma, en el que se obvia la referencia al medio fijo de propulsión.

Por otra parte, a diferencia de las normas contenidas en las Convención de 1952, que restringen su aplicación a los buques de navegación marítima, la Convención de 1999 y por ende nuestra legislación sobre la materia es aplicable a cualquier buque, ya sea de navegación marítima o no.

En consecuencia, conforme a nuestra legislación, es posible llevar a cabo el embargo preventivo de buques destinados a la navegación fluvial, así como a la lacustre. De otro lado, la norma analizada tampoco distingue en cuanto al tipo de navegación (internacional o domestica); de modo que por interpretación, podemos deducir que es perfectamente factible ejecutar la medida sobre buques destinados a la navegación interna o de cabotaje, así como a cualquier otro tipo de buque, indistintamente del tipo de actividad que realiza; es decir: transporte de carga o de pasajeros, de pesca, de deportes, de recreo o de investigación, entre otros. La única excepción viene dada por el Artículo 112 de la **LCM**, el cual excluye de la aplicación de las normas sobre embargo preventivo de buques 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.

A hora bien, a nivel internacional la aplicación de las normas relativas al embargo preventivo del bien denominado buque, ha planteado y sigue planteando actualmente, discusiones muy interesantes, las cuales no analizaremos a fondo en esta oportunidad, por razones de tiempo y porque ello tomaría el espacio de un trabajo separado sobre el tema; pero que podemos referir someramente haciendo mención a algunos bienes que pudieran comprenderse dentro del concepto de buque, los cuales no siempre, y dependiendo de la aplicación de diversas normas internas de diversos países, podrían traer como consecuencia la exclusión de las normas sobre embargo preventivo. Tal es el caso de los hidroaviones, hidrodeslizadores, aerodeslizadores (hovercrafts), plataformas de perforación, fábricas marítimas, y otras instalaciones flotantes que tiene un tratamiento particular, el cual las asemeja en algunos casos al concepto de buques, y que conforme al Artículo 17 de la **LGMAC**, habrá que determinar si cuentan con medios fijos de propulsión para poder

catalogarlos como buques, independientemente de su innegable utilización e importancia en el transporte marítimo y actividades conexas a éste.

Más adelante volveremos sobre este punto (objeto del embargo preventivo), al hacer referencia a los problemas que se suscitan con la aplicación de la medida contra el buque al que se refiere el crédito (offending ship) o contra otros buques propiedad del deudor (sister ship).

**IV.3) Medida Cautelar:** De esta característica se desprende en forma inmediata que el régimen previsto en la **LCM** no se aplica al embargo ejecutivo. Solo se aplica como medida orientada a asegurar mediante la inmovilización del buque, la ejecución de una posterior y potencial sentencia favorable al demandante o solicitante, en la que se decida sobre su crédito marítimo. Como medida cautelar, el embargo preventivo goza de las siguientes notas de toda medida cautelar: a) Instrumentalidad: en el sentido de que su función es procurar o garantizar una tutela judicial efectiva, en el caso de que la sentencia futura sea estimada a favor del demandante, lo que en definitiva contribuye a la efectividad del juicio; b) Temporalidad: En el entendido de que la misma debe perecer una vez finalizado el proceso en que se discuta sobre el fondo del derecho reclamado; c) Anticipación Total o Parcial de la Ejecución: Dado que supone la anticipación de aquellos actos propios de la ejecución, de modo que se puedan salvar los obstáculos de la tardanza y la infructuosidad.

**IV.4) Resolución Judicial:** En términos generales esta característica esta relacionada con la necesidad de que la medida sea ordenada por un Tribunal, con exclusión de cualquier otra autoridad administrativa o gubernamental. En tal sentido, el Artículo 92 de la **LCM**, hace referencia a “... *un Tribunal de la Jurisdicción Acuática competente*...” En la práctica, tal previsión no ha podido implementarse cabalmente, debido a que no han entrado en funcionamiento los Tribunales con competencia en materia marítima, tal y como se previó en la reforma, por lo que tal facultad sigue siendo ejercida por los Tribunales de la jurisdicción ordinaria.

No obstante abogamos porque se constituyan los referidos Tribunales Marítimos a la mayor brevedad, dadas las ventajas que representaría la aplicación de este régimen especial, por parte de un órgano jurisdiccional con competencia especial en la materia.

**IV.5) Para garantizar un Crédito Marítimo:** En primer lugar, es preciso tener claro que a nivel internacional este es uno de los temas más debatidos, dado el interés de los países con mayores intereses navieros en mantener un lista corta,<sup>9</sup> frente a una posición que se inclina por la inclusión dentro del concepto de créditos marítimos de aquellos supuestos previstos en otras Convenciones, como la Convención de Privilegios e Hipotecas Navales,<sup>10</sup> posición esta última que a su vez cuenta con una justificación de orden práctico, representada por el interés de un sector importante de la industria que presta servicios al transporte marítimo, en que fuesen incluidos los conceptos relativos a los servicios prestados al buque, así como algunos otros conceptos relativos al pago de derechos e impuestos públicos, primas de seguros, etc. Así, pese a haberse evidenciado la existencia de ambas posiciones durante las negociaciones que llevaron a la aprobación de la Convención de 1999,<sup>11</sup> se optó, en lugar de dar simplemente un concepto de crédito marítimo, por la inclusión de una lista de los mismos (créditos marítimos) de carácter cerrado.

A pesar de este carácter cerrado, la lista contenida en esta Convención es mucho más amplia que la contenida en la de 1952, tal y como podremos apreciar más adelante cuando revisemos cada uno de los supuesto de créditos marítimos previstos en la **LMC**, la cual ha recogido el criterio de la Convención de 1999.

Valga resaltar por otra parte, que además del carácter taxativo de los créditos marítimos, es igualmente importante considerar otros dos aspectos, como son: a) la suficiencia de la alegación de un crédito marítimo. En principio es criterio del autor, que en Venezuela

---

<sup>9</sup> Es esta quizá una de las principales razones por las que la Convención del 99 no ha recibido el mismo soporte internacional que recibió la Convención de 1952.

<sup>10</sup> Datos de la Convención.

<sup>11</sup> Tal y como refiere Richard Shaw en Inglaterra (Informe de la Asociación Británica de Derecho Marítimo/[http://bmla.org.uk/annual\\_report\\_1998-international\\_convention\\_on\\_arre.htm](http://bmla.org.uk/annual_report_1998-international_convention_on_arre.htm)), la mayoría de los miembros del grupo de expertos que trabajaron en la preparación del borrador del 99 por parte del Comité Marítimo Internacional, eran partidarios de una lista abierta, sin embargo al momento de la Conferencia Diplomática se mostraron a favor de una lista cerrada.

bastaría la alegación del crédito marítimo para que el Juez acuerde la medida, sin que sea obligatorio en principio valerse de un medio de prueba por escrito. Esta posición se fundamenta en el hecho de que la **LCM** no establece la obligación de presentar la prueba escrita. Adicionalmente, la práctica internacional indica que en vista de la corta duración de las estadías de los buques en puerto, es un tanto ilógico que se exija a un reclamante que normalmente reside en un país distinto a aquel en que se práctica el embargo preventivo, la presentación de documentos que muy probablemente arriben con posterioridad al zarpe del buque. A lo anterior se suman aquellos casos en que es casi imposible la obtención de una prueba escrita (abordajes, daños al medio ambiente, algunos casos de salvamento no evidenciados en los formatos típicos de Lloyds, Lloyds Open Form, LOF); b) la valoración del juez. En este caso el criterio más aceptado a nivel internacional apunta a considerar que el juez debe tener un cierto carácter discrecional en cuanto a la concesión de la medida, pero que tal discrecionalidad debe limitarse a examinar si la pretensión o reclamación del solicitante se corresponde con alguno de los supuestos contemplados en la ley (**LCM** en el caso de Venezuela), y no la valoración sobre la existencia de la apariencia del buen derecho, lo cual no obsta para que se analice si la alegación es manifiestamente absurda o infundada.

No obstante lo anterior, en Venezuela el Juez cuenta con la facultad de requerir la presentación de una Garantía, como veremos posteriormente. Esta ha sido la práctica tradicional en nuestro país por parte de los tribunales de la jurisdicción ordinaria, independientemente de la acreditación del buen derecho por parte del solicitante. En cualquier caso es criterio del autor, que tal poder discrecional debe limitarse a aquellos casos de evidente carácter ilícito o infundado de la solicitud; sin embargo, se hace evidente que este criterio podría ser rechazado en función de la potencial reclamación de daños por embargo erróneo que se pretende salvaguardar con el requerimiento de la referida garantía.

## **V. Análisis de los Créditos Marítimos**



Hasta ahora nos habíamos referido al embargo preventivo de buques de una manera general, razón por la cual es preciso que abordemos a partir de este momento, los distintos supuestos de créditos marítimos previstos en el Artículo 93 de la **LCM**, en forma separada, así:

1) Pérdidas o daños causados por la explotación del buque. Esta redacción tomada de la Convención de 1999, como hemos referido anteriormente, difiere de la contenida en la Convención de 1952, la cual era limitada y confusa al hablar de daños causado por un buque. Con la nueva redacción se comprenden tanto los casos de colisiones o abordajes, como aquellos en que no habiendo contacto físico directo, sin embargo se produce un daño atribuible a un buque, como ocurre por una maniobra negligente que a su vez causa la colisión de otros dos buques, o el caso en que la colisión de un buque ocurre contra un objeto fijo.

2) Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque. En la Convención de 1952 se hablaba de daños causado por el buque, excluyéndose adicionalmente el ámbito material, es decir que el daño se produzca en tierra o agua, redacción que ha sido tomada del Convenio de 1993 sobre Privilegios e Hipoteca Naval.

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 si mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente. Este supuesto es abiertamente más amplio que el previsto en la Convención de 1952. De esta manera se le da cabida a la indemnización especial prevista en el Artículo 14 de la Convención Internacional de Salvamento de 1989,<sup>12</sup> que se corresponde en nuestra legislación con el Artículo 346 de la **LCM**.

---

<sup>12</sup> Venezuela no ha ratificado esta Convención.

4) Daño o amenaza de daño, causados por el buque al medio ambiente, en el espacio acuático, las zonas costeras o intereses conexos; así como las medidas adoptadas para prevenir, minimizar ese daño; las indemnizaciones originadas por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; las pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en virtud de ese daño. Este es un supuesto que no se encontraba contemplado en la Convención de 1952, y con su inclusión en la Convención de 1999, y en nuestra legislación a través de la **LCM**, se busca armonizar la normativa internacional sobre contaminación del mar por hidrocarburos, prevista en CLC 92,<sup>13</sup> Convención de la cual Venezuela es parte.

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. En este caso se ha mantenido la redacción prevista en la Convención de 1952. Bajo este supuesto quedan incluidos los contratos de arrendamiento a casco desnudo, conocidos como Bareboat Charters. Ahora bien, una de las dudas que ha surgido a nivel internacional con la redacción de este supuesto, es la posibilidad de que el fletante solicite el embargo preventivo de un buque propiedad del fletador y por ende distinto del buque fletado, pues sería absurdo en principio que el fletante intentara el embargo de su propio buque.

En tal sentido, y tal como veremos luego, la regla general es el embargo del buque al cual se refiere el crédito (offending ship), o en su defecto el embargo de cualquier otro buque propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo (sister ship); es

---

<sup>13</sup> Correspondiente a la denominación en inglés del Civil Liability Convention (Convención sobre Responsabilidad Civil derivada del derrame de Hidrocarburos).

decir, un buque propiedad de la misma persona propietaria del offending ship.<sup>14</sup> Para poder resolver la duda que surge de la interpretación de este supuesto es necesario efectuar una interpretación extensiva del mismo de modo que sea posible su aplicación en forma bilateral y en consecuencia posible embargar un buque propiedad del fletador.

No obstante lo anterior, otro sector de la doctrina, concretamente el Profesor italiano Francesco Berlingeri se muestra contrario a tal interpretación, esgrimiendo que dado que la norma deriva del sistema inglés, y que conforme a dicho sistema no es posible ejercerse la “**action in rem**”, tal y como ocurre en este supuesto, dado que no es posible actuar contra la nave que efectuó el viaje o el transporte, en consecuencia no sería posible considerar como un crédito marítimo, a los efectos analizados, la acción del fletante contra el fletador.<sup>15</sup> No obstante, esta posición es discutida por quienes sostienen que con la inclusión del embargo de sister ships, es posible el embargo de otro buque propiedad del deudor, independientemente de que no se refiera al buque que origina el reclamo.

En criterio del autor, la interpretación debería ser restrictiva, no siendo posible en el supuesto analizado, el embargo preventivo de un buque propiedad del fletador para garantizar el reclamo del fletante, puesto que no hay relación entre el buque responsable (offending ship) y el buque que se pretendería embargar, siendo imposible hablar de la relación de hermandad de tales buques, tal y como pareciera desprenderse de la lectura del Artículo 96 de la **LCM**. No obstante, esta situación sería en definitiva una materia sujeta a la interpretación del Juez Marítimo; de allí que nuevamente se haga necesario insistir en la puesta en funcionamiento de los Tribunales Marítimos en Venezuela.

7) Todo contrato relativo al transporte de mercancías en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otra forma. Bajo este supuesto quedarían incluidos los supuestos relativos a fletamentos por tiempo (time charters), fletamentos por viaje (voyage charters), contratos de volumen (COA), transporte bajo conocimiento de embarque (B/L) o bajo títulos no

---

<sup>14</sup> Este supuesto está previsto en el Artículo 96 de la **LCM**.

<sup>15</sup> Referido por Belén Mora Capitán en su obra: “El Embargo Preventivo de Buques,” Editorial Bosch, Barcelona, España (2000), pag. 186.

negociables (waybills), excluyéndose el bareboat charter o arrendamiento a casco desnudo. Ahora bien, hasta aquí no existe problema de interpretación; no obstante se plantea el mismo caso ya antes analizado (ver sub-punto 6), en el sentido de saber si es posible el embargo preventivo en caso de un reclamo por parte del fletante en contra del fletador, o del porteador contra el cargador. En tal sentido, valga repetir aquí el comentario ya antes expresado.

8) Las pérdidas o daños causados a las mercancías y equipajes, transportadas a bordo del buque. A diferencia de los supuestos anteriores que hacen referencia a un contrato, este supuesto es más amplio dado que incluye o tiene cabida aquí la responsabilidad extra-contractual.

9) La avería gruesa o común. A los fines de interpretación de este supuesto es necesario hacer referencia al Capítulo III de la **LCM** (Artículos 365 al 373).

10) El uso de Remolcadores.

11) El Lanchaje.

12) El Pilotaje.

13) Suministro de las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipos contenedores o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento. Con esta redacción se evitan los problemas que surgen de la interpretación de la norma similar prevista en la Convención de 1952, la cual hacía referencia al "Suministro de productos o de material hechos a un buque...". De esta manera quedan incluidos en forma general los más variados suministros de mercancías y los distintos servicios que se prestan al buque en puerto.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Valga referir a título enunciativo, el pintado de carena, limpieza de cisternas, la desratización, lavandería del personal de abordo y la asistencia legal entre otros.

14) La construcción, reparación, modificación, desguace o equipamiento del buque. En este caso el crédito marítimo está previsto a favor de aquellos que realizan un trabajo en beneficio del buque (constructor o reparador).

15) Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otros servicios. En este caso nuestra **LCM**, al igual que la Convención de 1999, ha introducido estos conceptos que se corresponden con derechos e impuestos públicos.

16) Los sueldos y otras cantidades debidas al Capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación, en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de seguridad social pagaderas en su nombre. La Convención de 1952 solo hacía referencia a los salarios del Capitán, oficiales y tripulación, siendo la norma aquí prevista, tomada de la Convención de 1999, mucho mas clara y precisa, al incluir otras cantidades distintas a los sueldos, así como al hacer referencia a otros miembros de la dotación, lo cual es mucho más amplio que la expresión tripulación, dado que de esta manera se incluye a un mayo número de personas.

17) Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios. En el Convenio de 1952 se hacía referencia a los desembolsos del capitán y los efectuados por los cargadores, los fletadores o los agentes por cuenta del buque o su propietario. De esta manera la **LCM** supedita el crédito marítimo a la relación que debe existir entre el gasto y su aprovechamiento por cuenta del buque o de su propietario, en lugar de atender a la persona que lo realiza, en el entendido de que pudiera darse el caso de que tal gasto no tenga vinculación directa con el buque o con su propietario.

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. Es evidente en este caso, que nuestro legislador, siguiendo el lineamiento de la Convención de 1999, ha introducido un supuesto de crédito marítimo que beneficia abiertamente a las compañías de seguro, así como a los Clubes de Protección e

Indemnización (Clubes de P&I), que gozan en nuestro país de la posibilidad de solicitar el embargo preventivo por la falta de pago de las primas (Seguros), así como de las cotizaciones de seguro mutuo (“calls”) para el caso de los Clubes de P&I, posibilidad que no se encuentra prevista en la Convención de 1952.

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) La propiedad impugnada del buque. En este caso es preciso indicar que nuestra **LCM** ha mantenido este supuesto en los mismos términos en que se encuentra consagrado en la Convención de 1952; es decir excluyendo los casos de disputas sobre la posesión del buque, la cual si está prevista en la Convención de 1999.

21) La copropiedad impugnada de un buque, acerca de su utilización o del producto de su explotación. En este supuesto puede plantearse igualmente la interrogante sobre si el mismo incluiría las disputas relativas a la posesión del buque, dado que la norma habla de “.. su utilización...”. No obstante, en vista de que es evidente que nuestro legislador excluyó la redacción establecida en la Convención de 1999, pareciera que la más correcta interpretación de nuestra norma nos llevaría a excluir los casos de disputas sobre la posesión. Sin embargo, estos casos serían mejor resueltos, en criterio del autor, si la situación fuera planteada ante los Tribunales Marítimos, quienes están llamados a llenar este tipo de vacíos, a través de sus decisiones sobre la materia.

22) Toda hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque. En este supuesto la **LCM** tomó parte del texto del Proyecto del CMI,<sup>17</sup> así como del Proyecto UNCTAD/OMI,<sup>18</sup> que hacen referencia a la necesidad de la inscripción de la hipoteca o mortgage. Por su parte el texto de la Convención de 1999 habla de: “Toda hipoteca, mortgage, o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque”, obviándose la mención de la inscripción. Cabe resaltar que la incorporación del término mortgage en el texto de la

---

<sup>17</sup> Comité Marítimo Internacional.

<sup>18</sup> United Nations Conference on Trade and Development (por su siglas en inglés) y Organización Marítima Internacional, respectivamente.

Convención obedece al hecho de armonizar los dos sistemas legales (continental y anglosajón), amén de que no existe una equivalencia de términos tanto en inglés como en francés (idiomas oficiales de la Convención). Finalmente se hace omisión acerca de la inscripción, ya que conforme al sistema anglosajón, es posible la existencia de mortgages que no están registrados, pero que no obstante son perfectamente válidos.

## **VI. Poder de Embargo**

Bajo este título hacemos referencia a la disposición de la **LCM** que posibilita el embargo preventivo de buque, la cual establece (Artículo 94), que:

*“Un buque solo podrá ser embargado 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 regirse por la ley de otro Estado.*

De esta forma, además de los supuestos de crédito marítimo analizados, también se establece la posibilidad de que el embargo preventivo se dicte para garantizar una decisión extranjera, ya sea de un Tribunal ordinario o de un Tribunal arbitral. Esta norma es de gran importancia, dada la relevancia del arbitraje en materia marítima, así como del carácter internacional de las relaciones derivadas del tráfico marítimo, hecho internacional por naturaleza.

## **VII. Objeto del Embargo Preventivo**

Ya vimos anteriormente (IV.2) cuando analizamos el concepto de embargo preventivo, que la medida recae sobre el bien denominado buque. Ahora debemos hablar en forma concreta sobre dos conceptos fundamentales en esta materia: en primer lugar, la posibilidad de embargar preventivamente el buque al que se refiere el crédito marítimo (offending ship), y

en segundo lugar la posibilidad de que el embargo preventivo recaiga sobre otros buques (sister ships) que no están relacionados directamente con el crédito marítimo alegado por el solicitante de la medida cautelar, pero que forman parte del patrimonio de la persona responsable del crédito marítimo.

**VII.1) Offending Ship:** La razón de que optemos por la utilización de la terminología inglesa, es sencillamente de orden práctico, dado que facilita la mayor comprensión del supuesto. Así, el offending ship, no es otro que aquél al cual se refiere el crédito marítimo (conforme a los supuestos analizados). Este buque es el protagonista, el actor principal de la relación que origina el crédito marítimo; de allí que sea el objeto material por excelencia sobre el cual recae la medida. La **LCM** se refiere al mismo (offending ship) en su Artículo 95 cuando establece:

*“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 marítimo 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.”*

Como podemos apreciar, en estos casos se establece la necesidad de que exista una identidad entre el propietario (o arrendatario a casco desnudo) del offending ship y el responsable del crédito marítimo. En la práctica se plantean dudas acerca de la posibilidad de que se pueda practicar el embargo preventivo, cuando el offending ship no se encuentra en poder o bajo la posesión del demandado. En tal sentido, no encontramos una disposición en la **LCM** que prohíba que el embargo preventivo se lleve a cabo en tal supuesto, bastando



para ello con que el buque se mantenga como parte del patrimonio del deudor-propietario (o en poder del arrendatario a casco desnudo).

Otra interrogante que surge en este caso es la posibilidad de embargar preventivamente el *offending ship*, cuando el mismo ha sido vendido y por ende traspasada su propiedad a una tercera persona. En este caso, la solución viene dada así: cuando se trata de un crédito marítimo de carácter privilegiado (que goza de un privilegio), el embargo preventivo es posible ejecutarlo contra el tercero, pues por la naturaleza propia del privilegio marítimo, el crédito sigue al bien, concediéndosele al acreedor un derecho sobre la cosa misma (**action in rem**)<sup>19</sup>. En caso contrario; es decir, cuando el crédito no es privilegiado, el embargo preventivo del buque que ha sido vendido, se hace imposible. Admitir lo contrario en este último caso, tendría la grave consecuencia de crear un privilegio a favor del solicitante del embargo, lo cual no está contemplado en la ley, salvo por lo que respecta al supuesto que analizamos a continuación.

El siguiente supuesto, el cual constituye una excepción al principio anteriormente analizado, viene dado por la posibilidad de que se lleve a cabo el embargo preventivo del *offending ship*, aun cuando no sea un buque propiedad del deudor, y con independencia del carácter privilegiado del crédito marítimo. Este es el caso de que el buque esté arrendado a casco desnudo, previsto en el numeral segundo del precitado Artículo 95 de la **LCM**.

Este es un supuesto que tiene su origen a nivel internacional, en una recomendación de la Asociación Holandesa de Derecho Marítimo, la cual propuso su adopción en el momento de negociarse la aprobación de la Convención de 1952. Por otra parte, representa una evidencia de la compleja y particular naturaleza de la medida en el ámbito marítimo, la cual difiere de las normas convencionales aplicables en general a los bienes muebles, bajo los preceptos del derecho común. La razón última que justifica la existencia de la norma viene dada por la íntima relación de los créditos marítimos con la gestión náutica del buque, de

---

<sup>19</sup> Esta norma (de origen anglosajón) se refiere a la posibilidad de que las acciones derivadas de la **LCM** se apliquen directamente contra el buque y su Capitán, sin que sea necesario mención alguna sobre el propietario o armador (Artículo 15 **LCM**).

modo que lo que se pretende en el supuesto analizado es que el deudor constituya una garantía, y en su defecto lo haga el propietario, en cuyo caso tendrá la posibilidad de reclamar contra ese armador a casco desnudo por los daños que la constitución de tal garantía le puedan ocasionar.<sup>20</sup>

**VII.2) Sister Ships:** En cuanto a esta interesantísima figura marítima del embargo preventivo de los llamados sister ships, la norma general es que ese otro buque, al que llamamos sister ship, sea propiedad de la persona responsable del crédito marítimo, al momento del embargo, pues la propiedad des ese otro buque (sister ship) está relacionada en este caso con la persona responsable, y no con el hecho que da nacimiento al crédito marítimo.

En tal sentido, la **LCM** establece en su Artículo 96, lo siguiente:

*“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.”*

---

<sup>20</sup> Valga señalar que en la práctica, la garantía es constituida en la mayoría de los casos, sin embargo, la situación no deja de ser complicada cuando ni la persona responsable (deudor) ni el propietario constituyen la garantía, dadas las consecuencias que tal situación acarrearía.

La norma transcrita excluye la posibilidad de ejecutar la medida cuando lo que se discute es un crédito marítimo referido a la propiedad o la posesión de un buque, pues en este supuesto existe un vínculo íntimo entre el crédito marítimo y el buque sujeto a la medida, que en este caso sería únicamente el offending ship. De otro lado, es necesario que sea posible de conformidad con la ley, la ejecución en contra de ese buque (sister ship), de una sentencia extranjera dictada en relación con ese crédito, mediante su venta judicial o forzosa. Caso contrario, la medida carecería de utilidad y por ende infructuosa su aplicación.

Es importante señalar que la LCM, a diferencia de la Convención de 1999, no define lo que a efectos de la norma analizada debe entenderse por propiedad (la Convención hace referencia a que todas las partes de esa propiedad deban pertenecer a las misma persona). La observación pudiera catalogarse de irrelevante, pero en la práctica pueden presentarse problemas cuando el propietario del sister ship en realidad detenta la copropiedad del mismo o es simplemente accionista de la empresa que detenta la titularidad sobre el buque.

Lo anterior nos lleva sin lugar a dudas a la necesidad de analizar el supuesto, tomando en cuenta los principios de derecho corporativo relativos a las estructura de las sociedades mercantiles, sumado al hecho de la práctica marítima de las “single ship companies” (un barco una compañía), el cual ha sido un mecanismo utilizado tradicionalmente para diversificar los riesgos de un flota. Esto tiene como consecuencia que se haga referencia a la teoría del levantamiento del velo corporativo, la cual no será analizada en esta oportunidad, pero a la que es necesario recurrir para poder hacer operativas las disposiciones sobre embargo preventivo de sister ships.

En este sentido, lo que se busca demostrar es que una de las empresas que conforman el grupo y que a su vez detenta la titularidad del buque sobre el cual se pretende ejercer la medida, es una fachada, y que en la práctica existe una misma persona controlando al grupo de empresas, lo cual se podría evidenciar por la comunidad de intereses, la gerencia común o la unidad financiera, entre otras.

En el caso de Venezuela, la situación sería en principio un tanto más fácil que en otras jurisdicciones, dado que el Artículo 96 establece que el propietario del sister ship, puede ser no solo el propietario del offending ship, sino también su arrendatario a casco desnudo, su fletador por tiempo o por viaje. No obstante, para el Juez nacional subsistirán los aspectos relativos a la estructura corporativa de las empresas involucradas, tal y como se ha señalado.

### **VIII. Garantía**

Ya nos hemos referido anteriormente a este punto (Ver IV.4), cuando hablamos de la suficiencia de la alegación del crédito marítimo, así que valga aquí lo señalado, en el sentido de que en principio, bastaría con la apariencia del buen derecho, para que el embargo preventivo sea acordado por el juez, no obstante, no coincidir tal solución con la práctica de nuestros tribunales (al menos de los ordinarios). Lo anterior (solicitud de la caución), está fundamentado por el hecho de que se garantice la responsabilidad del demandante por los posibles daños que puedan ocasionarse a consecuencia de la práctica de la medida como veremos posteriormente.

La facultad discrecional atribuida al juez, esta contemplada en el Artículo 97 de la **LCM**, así:

*“El Tribunal como condición para decretar el embargo preventivo de un buque, podrá exigir al demandante la obligación de prestar caución o garantía por la cuantía y en las condiciones que el mismo determine, para responder de los perjuicios que puedan causarse al demandado como consecuencia del embargo. Quien haya prestado dicha caución o garantía, podrá, en cualquier momento solicitar al Tribunal su reducción, modificación o cancelación.”*

Estas previsiones de la ley nacional están en sintonía con lo dispuesto por la Convención de 1999, en el sentido de otorgar al juez el poder discrecional de exigir la garantía. De esta

manera se pretendió alcanzar mayor uniformidad, dado que en lugar de remitir la solución a las previsiones de la ley nacional, se estableció un mecanismo uniforme. No obstante, el resultado podría seguir siendo el mismo, pues puede ocurrir que en la práctica cada Tribunal en las distintas jurisdicciones continúe acordando la medida con o sin presentación de la garantía, imposibilitándose en consecuencia la uniformidad aspirada internacionalmente.

Finalmente, es preciso indicar que conforme a la norma anteriormente transcrita, así como conforme a las disposiciones del CPC, no podrían aceptarse las Cartas de Garantía emitidas por los Clubes de P&I, las cuales son de gran utilidad en el ámbito marítimo, dada su gran aceptación en el mercado.

#### **IX. Levantamiento del Embargo**

Así como es posible que el Juez requiera la constitución de una garantía para poder acordar la medida, la LCM establece (Artículo 98) la posibilidad de que dicha medida se levante cuando el demandado presente una caución o garantía igualmente suficiente a juicio del Juez. En este caso, el Juez podrá acordar que el demandado continúe con la explotación comercial del buque. En cualquier caso la constitución de esta contra-garantía no implica en modo alguno aceptación tácita de responsabilidad, o la renuncia a cualquier defensa o derecho de limitar la responsabilidad por parte del demandado.

#### **X. Daños por Embargo Ilícito o Injustificado**

Íntimamente relacionado con la figura de las garantías y contra-garantías se encuentra la posibilidad de reclamar daños en contra del solicitante. En tal sentido, el Artículo 99 de la LCM, establece dos casos en los que tal responsabilidad por daños puede presentarse, a saber: 1) Por ser ilícito o no estar justificado el embargo; o 2) Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

Estos supuestos han sido tomados de la Convención de 1999.<sup>21</sup> De tal forma que, a diferencia de otras jurisdicciones, tal y como ocurre en Inglaterra, donde no existe la posibilidad de reclamar daños por embargo erróneo, a menos que se demuestre que fue hecho con mala fe o negligencia grave; la tendencia internacional es a posibilitar este tipo de acciones, quizá como una manera de impedir la ejecución de embargos preventivos innecesarios o abusivos, en detrimento de la seguridad de la empresa de transporte marítimo y la fluidez del tráfico.

## **XI. Forum Arresti**

Bajo este título hacemos referencia a la posibilidad que se le concede al Tribunal que práctica la medida de conocer sobre el fondo de la controversia, según los lineamientos del Artículo 100 de la **LCM**, el cual establece:

*“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.”*

De esta manera se incorpora en nuestra legislación un moderno principio de derecho internacional, relativo a la jurisdicción; toda vez que, en principio, la idea del embargo preventivo se había considerado siempre como un mecanismo para obtener una garantía que impidiera la infructuosidad de una decisión posterior sobre el fondo del litigio, pero como parte de una demanda principal intentada contra el responsable personal. Ahora bien, con este dispositivo se posibilita que los Tribunales nacionales puedan conocer del fondo, por el simple hecho de haber ordenado el embargo preventivo o recibido la caución,

---

<sup>21</sup> Artículo 6, en su primera parte.

siempre y cuando no exista un acuerdo válido que someta el litigio al conocimiento de un Tribunal arbitral o un Tribunal de otro Estado.

Adicionalmente, si el Tribunal que decreta el embargo preventivo o recibe la garantía, tal y como se expresa en el referido Artículo 100, no tiene la competencia para conocer el fondo del litigio, o la ha declinado, no obstante estará facultado para fijar un plazo en el cual deberá entablarse la demanda, ante el tribunal competente o ante un tribunal arbitral.<sup>22</sup>

La **LCM** no fija una regla en cuanto al plazo mismo, de allí que deba entenderse que queda a la discreción del Juez, la extensión de tal plazo. Ahora bien, en cuanto a la consecuencia de la no interposición de la demanda en la forma antes identificada (Artículo 100), la misma viene dada por el Artículo 102, el cual en su último aparte señala: “...*Vencido el plazo 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.*”

Lo anterior no es más que una consecuencia lógica de la falta de impulso procesal aplicado al caso concreto del embargo preventivo de buques.

## **XII. Derecho de Reembargo y Pluralidad de Embargos**

En cuanto a este particular solamente señalaremos que la **LCM** es silente en este sentido. Ignoramos las razones por las que el legislador obvió su inclusión, dado que tanto la **Decisión 487** del Acuerdo de Cartagena, como la Convención de 1999 sobre la cual se ha moldeado nuestra normativa sobre Embargo Preventivo de Buques, lo hacen expresamente. No obstante, esperamos nuevamente que sean los Tribunales Marítimos, los llamados a llenar las dudas que la interpretación de estas normas pueda ocasionar en la práctica, para lo cual la referida **Decisión 487** será norma fundamental.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Ver Artículo 101 de la **LCM**.

### **XIII. Procedimiento**

Finalmente, no podemos concluir el presente análisis sin hacer referencia a los principales aspectos procesales relacionados con la práctica de la medida, que han sido igualmente incorporados en la **LCM**.

En tal sentido, es necesario hacer una breve referencia a los principales aspectos procesales contenidos en la **LCM**, así:

1) **Solicitud:** El demandante presentará su solicitud por ante el Tribunal de la “Jurisdicción Acuática competente” (Tribunal con competencia en materia marítima). En tal sentido es preciso tener claro, que tal solicitud puede plantearse, simultáneamente o después de producida la decisión sobre el fondo de la controversia, según sea el caso, en virtud de los supuestos que hemos analizado a lo largo del presente análisis.

2) **Notificación:** El Tribunal comunicará la decisión al Capitán de Puerto de la Circunscripción Acuática en que se encuentre el buque (Artículo 104 **LCM**). La citación se realizará mediante su entrega a cualquier tripulante a bordo del buque (Artículo 110 **LCM**).

3) **Oposición:** Lo relativo a la oposición al embargo preventivo, así como cualquier objeción al monto de la garantía, su modificación, reducción o cancelación, será resuelto mediante la aplicación de las normas contenidas en el CPC aplicables para el caso de medidas preventivas, sin que ello suponga la suspensión de la resolución impugnada (Artículo 105 **LCM**).

4) **Remate Anticipado:** La **LCM** establece que transcurridos treinta (30) días continuos desde la fecha del embargo preventivo, sin que el armador o propietario se halle presente en el juicio, el Tribunal podrá acordar el remate anticipado del buque, siempre y cuando: a) la obligación demanda exceda del 20% del valor del buque y éste se encuentre expuesto a

---

<sup>23</sup> Ver Artículos 48 y 49 de la referida Decisión.



ruina, obsolescencia, o deterioro; b) el demandante haya presentado caución suficiente a juicio del Tribunal. Para estos casos, el Tribunal nombrará un perito único a objeto de que fije el justiprecio y ordenará que informe al Registro Naval Venezolano, para que este informe sobre las hipotecas y demás gravámenes inscritos. El Tribunal ordenará igualmente la fijación de un cartel de remate, que deberá ser publicado en un diario de circulación nacional. (Artículo 106).

Lo anterior nos plantea una interrogante, y es: que ocurre cuando la medida de embargo preventivo recae sobre un buque de bandera extranjera, en cuyo caso, la participación al Registro Naval Venezolano no tendría sentido? Es posible aquí que alguien se plantee una interrogante adicional, conforme a la cual la medida solo sería posible de ser ejecutada en contra de buques nacionales. Creemos que la respuesta a esta interrogante es negativa, por cuanto habría sido dicho en el texto de la **LCM** (véase Artículo 112) y por cuanto no tendría sentido toda la normativa que hasta ahora hemos analizado, en virtud del contenido de la misma. No obstante habría sido conveniente que la norma hubiese sido redactada de manera más inequívoca.

5) Precio del Remate: El producto de la Venta Forzosa del buque será depositado en una cuenta del Tribunal, donde generará intereses hasta el momento en que se produzca una sentencia definitivamente firme.

#### **XIV. Conclusiones**

Antes de finalizar, baste agregar, a manera de conclusión, las siguientes ideas generales en cuanto a la materia analizada, así:

1) Las normas sobre embargo preventivo de buques incorporadas en la **LCM**, representan sin lugar a dudas un avance en el desarrollo general de la normativa marítima venezolana, toda vez que se han adoptado principios modernos tomados del consenso internacional reflejado en las Convenciones Internacionales que han servido de modelo a nuestra

normativa, principalmente las contenidas en la Convención sobre Embargo de Buques de 1999, la cual es mucho más completa que su antecesora de 1952.

2) Ahora bien, independientemente de las mejoras introducidas en la normativa sobre embargo preventivo de buques, la misma es todavía perfectible; sin embargo no hacemos votos por nuevas reformas que puedan dar al traste con el progreso señalado; nos referimos a la necesidad de que sean los Tribunales Marítimos los llamados a llenar los vacíos existentes, mediante la aplicación adecuada de los principios legales, pero en atención a las particularidades de las distintas instituciones que conforman nuestra disciplina, las cuales no pueden ni deben seguir siendo analizadas bajo la lupa de los principios del derecho común.

3) Finalmente, sólo me resta expresar mi aspiración personal a que las ideas acá contenidas logren causar alguna motivación en los participantes de este III Congreso de Derecho Marítimo, independientemente de que las mismas sean o nó compartidas; sólo así habrán cumplido su cometido de fomentar la discusión de los temas que conforman el nuevo Derecho Marítimo Venezolano, con el propósito adicional de que esta reforma no naufrague en los años por venir.

**John Richard Prados Carvajal**

Caracas 28 de Junio de 2003.