

INFLUENCIA DE LA LEY ORGÁNICA DEL TRABAJO, LAS TRABAJADORAS Y LOS TRABAJADORES EN EL ORDEN DE PRELACIÓN DEL COBRO DE PRIVILEGIOS MARÍTIMOS ESTABLECIDO EN LA LEY DE COMERCIO MARÍTIMO

WANADI MOLINA - Universidad Católica Andrés Bello
wadimolina@hotmail.com

RESUMEN

En este ensayo se desarrolla una reflexión en torno a potenciales conflictos que podrían surgir para determinar el orden de prelación en el cobro de privilegios marítimos, establecido en la Ley de Comercio Marítimo (LCM), a partir de las disposiciones de la recién promulgada Ley Orgánica del Trabajo, las Trabajadoras y los Trabajadores (LOTTT), Artículo 248, sobre los privilegios marítimos de los trabajadores a bordo del buque. La argumentación permite concluir que la LOTTT no contradice el orden de prelación en cuestión y, por lo tanto, en caso de que se desarrollen operaciones de salvamento, rige la prioridad del privilegio marítimo de los salvadores del buque en el cobro del mismo, según lo establece la LCM, a pesar de la independencia de cobro de privilegios marítimos por el trabajador otorgada en la LOTTT y a pesar de la primacía de estos privilegios de los trabajadores otorgada en otras legislaciones anteriores. Asimismo, se resalta la innovación de la LOTTT al dar aplicación preferente a sus regulaciones sobre el trabajo en la navegación por agua por encima de cualquier otra legislación que pudiera resultar aplicable, con la importancia que esto reviste en el caso de colisión con la LCM.

Palabras clave: privilegio marítimo, orden de prelación, conflicto de ley, aplicación preferencial

ABSTRACT

This essay presents an analysis of the potential conflict in determining the priority of maritime lien claims as established in the Law of Maritime Commerce (LMC), due to dispositions in the new Labor Organic Law (LOL) about the maritime liens of workers on board. The detailed reflection on the issue allows to conclude that the LOL does not contradict the priority of lien claims the LMC establishes; hence, in case of salvage operations, it is the salvors who first claim the payment of maritime liens, despite the independence given in the LOL to maritime lien claims made by workers and despite the primacy these liens had in previous legislations. Similarly, the LOL innovation of a preferential application of its legislation to rule the maritime labor over any other legislation that could be applicable is highlighted, given its importance in case of a legal collision with the LMC.

Keywords: maritime liens, priority of lien claims, preferential application

I. INTRODUCCIÓN

El Derecho Marítimo y el Derecho Laboral son ramas del Derecho con autonomía didáctica, legislativa, procesal y competencial¹. Como ramas del Derecho sin embargo, pueden regular de forma subsidiaria o complementaria una misma relación jurídica. En la relación de trabajo de la gente de mar, se correlacionan a tal punto las legislaciones marítima y laboral que se constituye un verdadero “Derecho laboral de la navegación”².

En este sentido, tanto la Ley de Comercio Marítimo³ (LCM) como la Ley Orgánica del Trabajo, las Trabajadoras y los Trabajadores⁴ (LOTTT) contienen regulaciones con efecto directo sobre los privilegios marítimos. Siendo que estas regulaciones se desprenden de distintos instrumentos, existe el riesgo de que se produzcan interpretaciones tendientes a desconocer el orden de privilegios marítimos establecido en la LCM. Con este ensayo académico, nos proponemos formular una brevísima disertación en torno a la aparente alteración del orden de privilegios marítimos establecidos en el artículo 117 de la LCM por los artículos 245 y 248 de la novísima LOTTT.

II. PRIVILEGIOS MARÍTIMOS

La persona que contrae una obligación debe cumplir con el objeto de la misma, de acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico. No obstante, en ocasiones el deudor se encuentra en estado de insolvencia o cesación de pagos, ante lo cual sus acreedores pudieran iniciar un proceso concursal para ejecutar sus bienes y cobrar de allí sus acreencias. En este punto, cobra especial relevancia el método para determinar quiénes recibirán primeramente los frutos de la ejecución de dichos bienes, ya que es posible que éstos no sean suficientes para pagar a todos los acreedores el 100% de su crédito.

¹ Sobre la autonomía del Derecho Marítimo, ver Álvarez, T. (2011); sobre la autonomía del Derecho del Trabajo o Laboral, ver Alfonso-Guzmán, R. (2008).

² Díaz, L. (2004), p. 375

³ Publicada en Gaceta Oficial N° 38.351, del 5 de enero de 2006.

⁴ Publicada en Gaceta Oficial N° 6076 Extraordinario del 7 de mayo de 2012, bajo Decreto N° 8938.

Como principio general, los acreedores son iguales frente a la ejecución del crédito⁵. Dicho principio guarda su excepción en casos donde la ley prevé los créditos privilegiados y garantizados⁶. Éste es el caso de los privilegios marítimos, a los cuales hace referencia la LCM con establecimiento expreso del orden para el pago de los acreedores, así como la LOTTT, aunque de lo que los artículos de ésta última establecen para el beneficio de los trabajadores podrían derivarse confusiones o interpretaciones en conflicto respecto a tal orden.

Doctrinalmente, “el privilegio marítimo es el vínculo entre un crédito determinado por la Ley y un buque; que faculta al titular de aquél para hacer efectivo su crédito con preferencia sobre otros acreedores quirografarios o privilegiados de menor rango”⁷. La LCM describe los privilegios marítimos en el artículo 114, al establecer que: “Los privilegios marítimos gravan especial y realmente al buque, sin necesidad de publicidad registral, y lo siguen aunque éste cambie de propietario, registro o pabellón, excepto en el caso de ejecución forzosa del buque”. El privilegio marítimo se caracteriza por recaer especialmente sobre un buque, con derecho de persecución⁸, por un lapso de caducidad de un año a partir de la exigibilidad del crédito⁹.

Asimismo, en su Artículo 117, la LCM establece el orden de estos privilegios marítimos, poniendo en primer lugar los derivados de las operaciones de salvamento¹⁰ y

⁵ “...se hace necesario precisar que el principio rector en los procedimientos concursales es el que ha sido denominado por la doctrina como principio de la par *conditio creditorum*, es decir, el principio de igualdad de los acreedores en el patrimonio del comerciante; sin embargo, a este principio le quedan exceptuadas las acreencias privilegiadas y las hipotecarias, por tener un derecho preferente en la masa de acreedores”. (Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia, sentencia número 98 de fecha 22 de febrero de 2008).

⁶ Los privilegios nacen *ex lege* y las garantías *ex contractus*, pero en ambos casos el legislador prevé la posibilidad de crear esas prerrogativas especiales a cierto acreedor. Las garantías, reales o personales, se constituyen por autonomía de voluntad de las partes, pero no se crean unas distintas de la gama que previamente estableció el legislador (fianza, prenda, hipoteca). Es decir, toda garantía debe estar establecida en la ley antes de que la constituyan las personas en aplicación del principio de autonomía de voluntad de las partes.

⁷ Álvarez, T. (2011), p. 194.

⁸ El privilegio marítimo se puede ejercer sin importar el propietario del buque, por lo que constituye un verdadero derecho de persecución sobre el buque.

⁹ El artículo 118 de la LCM establece el momento de inicio del lapso de caducidad en función del crédito; en el caso de trabajadores, dicho lapso comienza a partir de terminado el contrato de enrolamiento. El lapso de caducidad especial de un año del privilegio marítimo procura evitar que el buque se encuentre perennemente atado a obligaciones previas, lo cual genera inseguridad jurídica para los nuevos acreedores. Sin duda, el lapso de caducidad es también una característica muy particular del privilegio marítimo.

¹⁰ LCM, Artículo 336: “A los efectos de este Capítulo, regirán las siguientes definiciones: 1. Operaciones de salvamento: todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio acuático”.

posteriormente, (a prorrata) los demás establecidos en el artículo 115 ejusdem. Entonces, el privilegio del numeral 1 del artículo 115 para “los créditos por los sueldos y otras cantidades adeudadas al Capitán, oficiales y demás miembros de la tripulación del buque en virtud de sus servicios a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre”¹¹ se ejecutará posterior a los salvadores del buque, en un procedimiento concursal de ejecución sobre el mismo. Esto es así ya que “En el caso de salvamento, el privilegio surge independientemente del hecho de que el mismo sea contractual o extracontractual y, naturalmente, se constituye sobre el buque salvado en beneficio del buque salvador”¹².

Por otra parte y en razón de créditos privilegiados, la LOTTT establece un privilegio general¹³ de los trabajadores como sujetos activos sobre los créditos que se deriven de la relación de trabajo. Del Artículo 141 se desprende la accesoriedad del privilegio sobre la obligación principal de las prestaciones sociales y en el Artículo 151 se establece que el privilegio laboral tiene “**preferencia absoluta sobre cualquier otra deuda del patrono o patrona**”. Como puede verse, la LOTTT no se refiere a un orden de preferencia entre los acreedores con privilegios laborales, pero sí prevé la accesoriedad, generalidad y preferencia absoluta¹⁴ de estos privilegios.

Adicionalmente y en alusión directa a los privilegios marítimos, la LOTTT establece en el Título IV, Capítulo VI, Sección Segunda “Del Trabajo en la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre”, Artículo 248 que “Los salarios y demás créditos de los trabajadores y las trabajadoras a causa de la relación de trabajo gozarán de privilegio sobre el buque y **se pagará independientemente de cualquier otro privilegio**”¹⁵. Éste es un crédito sólo para

¹¹ Coincidimos con Belisario cuando considera que “... la tripulación en este aspecto debe concebirse como el conjunto de personas embarcadas conforme al rol de tripulantes respectivo, destinado a atender todos los servicios del buque” (p. 71).

¹² Álvarez, T. (ob. cit.), p. 217

¹³ Privilegio general, pues recae en la generalidad de los bienes del deudor, considerando el derecho del tercero legítimamente adquirido. En el privilegio general no opera el derecho de perseguir la cosa en manos de quien se encuentre, sino que sólo puede hacerse valer sobre el patrimonio del deudor (Alfonso-Guzmán, R., 2008).

¹⁴ La accesoriedad del privilegio laboral impide la posibilidad de que tenga un lapso de caducidad especial. La preferencia absoluta se refiere a que ningún otro acreedor privilegiado podrá cobrar su crédito antes de los trabajadores.

¹⁵ Artículo 248 LOTTT. De una interpretación armónica del Artículo 245 de la LOTTT y del 115, Numeral 1 de la LCM, observamos que este privilegio especial se constituye a favor de los trabajadores que prestaron servicio a bordo del buque. Algunos fallos son contrarios a este criterio, como el dictado por el Juzgado Tercero de Primera Instancia de Juicio del Trabajo de la Circunscripción Judicial del Estado Sucre en fecha 7

los trabajadores a bordo del buque y difiere del privilegio general mencionado anteriormente.

Esta consideración especial de privilegios para los trabajadores marítimos no es una novedad de la LOTT, ya que su Artículo 248 es copia textual de los artículos 328 de la Reforma de la Ley Orgánica del Trabajo (LOT) de 2011, 337 de la LOT de 1997 y 337 de la LOT de 1990. Sin embargo, existe una influencia potencial del contenido de esta ley en la interpretación del orden de prelación para el cobro de privilegios marítimos que sí resulta novedoso, como veremos a continuación.

III. EL ORDEN DE PRELACIÓN EN EL COBRO DE PRIVILEGIOS MARÍTIMOS Y EL MARCO LEGAL

En el Artículo 248 de la LOTT, la expresión “... se pagará independientemente de los otros privilegios” podría dar lugar a ciertas dudas, pues no es claro si sobre el privilegio se refiere a que se pagará: (i) en un primer orden, (ii) por medio de un proceso separado, (iii) sin importar la constitución de otros privilegios sobre el mismo buque, o (iv) sin menoscabo del privilegio laboral general sobre los bienes del patrono.

La inteligencia de lo establecido por la LOTT en torno al trabajo en la navegación marítima, fluvial y lacustre será labor de la jurisprudencia, pero nos acogemos a la tesis de que la independencia del privilegio de los trabajadores a bordo sobre cualquier otro privilegio expresada en el Artículo 248 se refiere a la autonomía de tal privilegio marítimo respecto al privilegio laboral general de los trabajadores sobre los bienes del patrono. Para ello partimos de la premisa de que si el legislador hubiese procurado alterar el orden de prelación en el cobro de privilegios marítimos establecido en la LCM, lo habría determinado de esa forma y con plena claridad, tal como lo establece el artículo 151 de la LOTT sobre el privilegio general del trabajador. Consideramos entonces que la independencia a que hace referencia el artículo 248 se debe interpretar como “sin menoscabo del privilegio general del trabajador sobre los bienes del patrono”. Así, en caso de pérdida del buque, el trabajador con privilegio marítimo mantendrá su privilegio general, a la par que el derivado de su ejercicio laboral a bordo.

de agosto de 2008 (Marín c/ Nato C.A.), que estableció la improcedencia del privilegio marítimo pues éste no es extensible a los trabajadores a bordo de un buque pesquero.

Visto así, el Artículo 248 de la LOTTT no causaría conflicto alguno con respecto al orden de prelación para el cobro de privilegios marítimos establecido en el Artículo 117 de la LCM, toda vez que no hace referencia a tal orden sino al doble privilegio de los trabajadores que prestan servicio a bordo del buque en tanto tales.

Sin embargo, es posible que haya confusiones al adoptar una perspectiva histórica en el tratamiento de este asunto. Ello se debe a que la primacía absoluta del privilegio del trabajador a bordo regía el orden que se aplicaba antes de la promulgación de la LCM. Así estaba establecido en la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales. A partir de la promulgación de la LCM y como efecto de ella, se colocó a las operaciones de salvamento en primer lugar de cobro frente a los demás privilegios marítimos que concurren, a prorrata, y debido a ese cambio cobra relevancia la interpretación de la expresión "... se pagará independientemente de cualquier otro privilegio" a que hace referencia el Artículo 248.

Esta interpretación, a nuestro juicio, no debería poner en duda el orden de prelación en el cobro de privilegios sin vulnerar el principio *par conditio creditorum* y el de igualdad ante la ley, establecidos en nuestro ordenamiento jurídico. Las excepciones a estos principios deben estar expresamente establecidas en la ley, de lo cual se desprende que la modificación del régimen de privilegios marítimos sólo podría realizarse por una ley idónea¹⁶ y no por medio de la interpretación extensiva de un artículo ambiguo.

Resaltamos igualmente que el principio de interpretación en Derecho Laboral *in dubio pro operario* no sería aplicable al caso, pues éste rige sólo para las normas propias laborales. En nuestra opinión, el Artículo 248 de la LOTTT es una norma de Derecho Marítimo en una ley de Derecho Laboral. Es decir, el privilegio marítimo no cambia su naturaleza a pesar de la existencia en otros instrumentos de disposiciones que lo regulen. En este sentido, el privilegio marítimo y su regulación se deben realizar conforme a los principios del Derecho Marítimo.

Ahora bien, habiendo expresado la interpretación que consideramos aplicable al artículo 248 de la LOTTT –el cual no es un artículo innovador respecto a leyes laborales anteriores y no es sensible de interpretación extensiva para contradecir el orden de prelación para el cobro de privilegios que la LCM establece- a continuación pasamos a revisar un punto que

¹⁶ Nos referimos a una ley que por su rango, ámbito de aplicación territorial y objeto, puede derogar de forma tácita o expresa las normas de la LCM.

consideramos relevante en la LOTTT respecto a los privilegios marítimos, contenido en el Artículo 245.

Desde la LOT de 1990 se observaba que la sección sobre los trabajadores dedicados a la navegación por agua era aplicable sin restricción de otras leyes que pudieran regular la misma materia. Esto se conservó en las posteriores reformas de la LOT de 1997 y 2011. La nueva legislación laboral, en cambio, introduce una novedad al establecer explícitamente en su Artículo 245 la aplicación preferente de su Sección Segunda del capítulo sobre el trabajo en la navegación por agua sobre cualquier otra legislación que pudiese resultar aplicable, hasta tanto se dicte una ley especial en esta materia¹⁷. Ésta es la conclusión que se desprende de la comparación de los artículos respectivos.

<p>Artículo 324 LOT 2011. El trabajo en la navegación marítima, fluvial y lacustre de los miembros de una tripulación que presten servicio a bordo de un buque mercante en beneficio de un armador o fletador, tanto durante el tiempo de navegación como en el que se encuentren en puerto, se regirá por las disposiciones de esta Sección, además de las contenidas en esta Ley que les sean aplicables, en cuanto aquéllas no las modifiquen. El patrono deberá inscribirlos en el rol de tripulantes.</p>	<p>Artículo 245 LOTT. El trabajador en la navegación marítima, fluvial y lacustre de los y las integrantes de una tripulación que presten servicio a bordo de un buque mercante en beneficio de un armador, armadora, fletador o fletadora, tanto durante el tiempo de la navegación como en el que se encuentren en puerto, se regirá por las disposiciones generales de la Ley que les sea aplicable en cuanto las de la presente Sección no las modifiquen.</p>
---	---

Esta diferencia reviste especial importancia ya que, en caso de colisión¹⁸ entre la LCM y la mencionada sección de la LOTT, prevalecería ésta última.

IV. CONSIDERACIONES ESPECIALES

Como se dijo en la introducción de este ensayo, una misma relación jurídica puede ser regulada por normas jurídicas propias de ramas del derecho distintas. En este caso particular, hemos reflexionado en torno a la LOTT y el orden de prelación del cobro de los privilegios marítimos establecido en la LCM. En este marco, consideramos pertinente

¹⁷ El artículo 267 de la LOTT y 114 de la Ley Orgánica de Espacios Acuáticos presenta la necesidad de esta Ley especial.

¹⁸ "...podemos afirmar que existe colisión entre dos proposiciones legales cuando afectan a un mismo supuesto de hecho consecuencias jurídicas incompatibles". (Sánchez-Covisa, J. 2007; p. 103)

realizar varios comentarios en cuanto al efecto de la LOTTT en la naturaleza jurídica del privilegio marítimo y el lapso de caducidad que se prevé para su ejecución.

A. NATURALEZA DEL PRIVILEGIO MARÍTIMO

La LCM es la ley especial en nuestro ordenamiento jurídico para regular los privilegios marítimos y la LOTTT guarda un carácter complementario a la misma. En este sentido, enfatizamos lo dicho antes en cuanto a que el privilegio marítimo no cambia su naturaleza a pesar de que algunas de sus regulaciones se encuentren en la LOTTT y seguirá siendo materia de Derecho Marítimo aún cuando el crédito se desprenda de una relación de trabajo. Por lo tanto, habrá de tenerse cuidado al considerar la interpretación armónica de una vetusta institución como lo es el privilegio marítimo, a fin de no desnaturalizarlo.

B. CADUCIDAD DEL PRIVILEGIO MARÍTIMO

La LOTTT no establece un lapso de caducidad para el privilegio marítimo de los trabajadores, pero la LCM sí establece dicho lapso en un (1) año después de extinguido el contrato de enganche¹⁹ del trabajador. Entonces, al no producirse una alteración por la LOTTT, rige el lapso de caducidad de 1 año previsto en la LCM para el privilegio marítimo de los trabajadores. Coincidimos entonces con la opinión del Tribunal Primero Superior del Trabajo de la Circunscripción Judicial del Estado Anzoátegui, en fallo de fecha 20 de enero de 2006 (Lozada c/ PESQUERA FER-MAR, C.A.), donde se estableció la caducidad del privilegio marítimo del trabajador transcurrido el año después de terminado el contrato de enganche.

V. CONCLUSIONES

¹⁹ “Contrato de trabajo con cláusulas y obligaciones muy particulares”. Díaz, L. (2004), p. 375. Dichas obligaciones se refieren a la subordinación acentuada de los trabajadores frente al capitán, la jornada de trabajo atípica y las obligaciones del patrono referentes a la seguridad, salud y retorno del trabajador al puerto de origen, entre otras.

La Ley Orgánica del Trabajo, las Trabajadoras y los Trabajadores, en lo atinente al trabajo en la navegación por agua, otorga independencia al privilegio marítimo de los trabajadores a bordo sobre cualquier otro privilegio en su Artículo 248. Nuestro análisis permite concluir que tal independencia no tiene efecto sobre el orden de prelación para el cobro de privilegios marítimos que el Artículo 117 de la Ley de Comercio Marítimo establece y según el cual el primer lugar corresponde a los salvadores del buque, en caso de salvamento. Consideramos que la independencia a que hace referencia el artículo 248 se debe interpretar como “sin menoscabo del privilegio general del trabajador sobre los bienes del patrono”, sin afectar el orden de prelación, pues este artículo no hace referencia a dicho orden sino al doble privilegio de los trabajadores que prestan servicio a bordo del buque en tanto tales.

Una interpretación histórica del orden de prelación para el pago de privilegios marítimos podría dar lugar a confusiones, pues antes de la promulgación de la Ley de Comercio Marítimo, era al trabajador a quien correspondía el primer lugar en el pago de privilegios marítimos por sus servicios a bordo. A partir de esto, podría incluso objetarse que la Ley de Comercio Marítimo vulnera el principio constitucional de progresividad de los derechos del trabajador. Sin embargo, el análisis expuesto contribuye a prevenir estas confusiones y la constitucionalidad del orden de privilegios en la LCM corresponde a una materia distinta al objeto de este trabajo.

Otra consideración a resaltar es que si bien es claro que el orden de prelación en el cobro de privilegios marítimos contenido en la LCM no fue alterado por la LOTTT, la innovación de ésta última en su Artículo 245, en cuanto a la aplicación preferente de sus regulaciones sobre cualquier otra legislación que pudiera resultar aplicable, cobra especial importancia en caso de una eventual colisión con la LCM.

Habiendo abordado el objeto de este ensayo, no podemos suponer que lo aquí expresado será acatado como un principio apodíctico. Por el contrario, es una modesta contribución a los tantos puntos “dialogables” en torno a la influencia de la LOTTT en la legislación marítima. Las particularidades del Derecho Marítimo y del Derecho Laboral de la navegación en el espacio marítimo, fluvial y lacustre imponen la necesidad de una ley especial en este campo. Dicha ley deberá ser producto del acuerdo de la comunidad marítima y servir de terminador de posibles oscuridades en la LOTTT a este respecto.

VI. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álvarez Ledo, Tulio. *Derecho Marítimo*, 3era edición. Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2011.

Belisario Capella, Freddy. “Privilegios e hipotecas navales”; en Omaña Parés, Gustavo (Coordinador), *Libro Conmemorativo. X Años de Legislación Acuática Venezolana*; Caracas, Legis, 2011.

Díaz, Luis Edgardo. “Capítulo VII” *Del Trabajo en el Transporte*, en Hernández Álvarez, Oscar (Coordinador). *Comentarios a la Ley Orgánica del Trabajo y su Reglamento*. 3era edición. Barquisimeto, Jurídicas Rincón, 2004.

Fernández Concheso, Aurelio. *El Procedimiento Marítimo Venezolano*. Caracas, Editorial Marítima Venezolana, 2006.

Sánchez-Covisa, Joaquín. *La Vigencia Temporal de la Ley en el Ordenamiento Jurídico Venezolano*. Caracas, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 2007.

LEGISLACIÓN NACIONAL

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

Ley Orgánica de Espacios Acuáticos. Publicada en Gaceta Oficial N° 5.890 del 31 de julio de 2008.

Ley Orgánica del Trabajo, las Trabajadoras y los Trabajadores. Publicada en Gaceta Oficial N° 6076 Extraordinario, del 7 de mayo de 2012, bajo Decreto N° 8938.

Ley de Privilegios e Hipotecas Navales. Publicada en Gaceta Oficial N° 32.820, del 27 de septiembre de 1983

JURISPRUDENCIA

Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia, sentencia número 98, de fecha 22 de febrero de 2008. Disponible en: <http://www.tsj.gov.ve/decisiones/scc/Febrero/AVOC-00098-220208-07241.htm>.

Tribunal Primero Superior del Trabajo de la Circunscripción Judicial del Estado Anzoátegui, en fallo de fecha 20 de enero de 2006. Disponible en: <http://anzoategui.tsj.gov.ve/decisiones/2006/enero/1040-20-BP02-R-2005-000908-.html>

Juzgado Tercero de Primera Instancia de Juicio del Trabajo de la Circunscripción Judicial del Estado Sucre en fecha 7 de agosto de 2008. Disponible en: <http://sucre.tsj.gov.ve/decisiones/2008/agosto/1962-7-RH31-L-2007-000042-.html>