

La experiencia de la Ley de Navegación en Venezuela

El Derecho Marítimo. Particularismo

González Lebrero "un sistema unitario y orgánico"<sup>1</sup>

Muchos juristas consideran al derecho marítimo, como parte del derecho mercantil y por ende comprendido o como parte del derecho privado bien sea civil o mercantil.

En Venezuela, es en la Ley de Comercio Marítimo donde se regula actividades especiales del comercio marítimo como actos objetivos de comercio, por tanto de naturaleza comercial, privado y mercantil, regulado por el derecho mercantil positivo.

Por otra parte no hay duda que esas actividades propias del derecho privado, deben estar sujetas, como en el caso de la navegación por agua - que toca aspectos desde lo económico hasta aspectos de soberanía y seguridad del Estado- a la tutela y control por parte de los Estados, que se convierten por tal en interés público y que pudiéramos denominar "la normativa marítima de carácter público"<sup>2</sup>

Pero no fue fácil ni en poco tiempo que se logra este importante instrumento legal.

Vamos a hablar de cuatro etapas; Colonia, Independencia, Gran Colombia y República de Venezuela.

## COLONIA

Durante la colonia, obviamente era desde España, donde se dictaban las directrices que normaban la actividad comercial marítima, con instrumentos por todos estudiados; Las leyes de Indias (18 de mayo de 1680), tomo III, libro IX; Regulación del Derecho Marítimo de 1680; Las ordenanzas de Bilbao, dictadas por Felipe V el 2 de diciembre de 1737, inspiradas en las Ordenanzas Francesas de 1681 y en el Consulado del Mar.

Con fecha 3 de junio de 1793, por Real Cédula se crea el Consulado de Caracas en el cual se determina que el Tribunal conocía de todos los "...pleitos y diferencias que ocurran entre comerciantes o mercaderes, sus compañeros y factores sobre...entre otros el comercio marítimo..."; en cuanto a la aplicación de la ley, se estableció el siguiente orden: La Real Cédula de Erección; las Ordenanzas de Bilbao, Las Leyes de Indias y por último las Leyes de Castilla.

---

<sup>1</sup> GONZALEZ LEBRERO, Rodolfo. Manual de Derecho de la Navegación. 3ª Edición, Editorial De Palma, Buenos Aires 1979, pp. 35.

<sup>2</sup> Régimen Administrativo de la Navegación. El Derecho Marítimo Régimen Administrativo de la Navegación. Ediciones Marítimas Venezolanas. Caracas, 1993. 15 Julius von Gierke.

## INDEPENDENCIA

La Constitución de 1811 en su capítulo IX establece que: "...Entretanto se verifica la composición de un Código Civil y Criminal acordado por el Supremo Congreso del 8 de mayo último adaptable a la forma de gobierno establecido en Venezuela, se declaran en su fuerza y vigor el Código que hasta aquí nos ha regido en todas las materias y partes que directa o indirectamente no se opongan a lo establecido en esta Constitución..."

Esto deja claro que lo referente a la materia mercantil y por ende el Comercio Marítimo, se regirían por las Ordenanzas de Bilbao.

## GRAN COLOMBIA

El 30 de agosto de 1821 el Congreso Constituyente de Villa del Rosario de Cúcuta sanciona la Constitución de Colombia<sup>3</sup>, la cual en su artículo 188, establecía que: "Se declaran en toda su fuerza y vigor las leyes que hasta aquí han regido en todas las materias y partes, que directa o indirectamente no se opongan a esta Constitución, ni a los decretos y leyes que expidiese el Gobierno"

El 10 de julio de 1824 se dictan normas para determinar el modo de conocer las causas de comercio, de sustanciarlas y determinarlas. En estas normas se establecen los juzgados de comercio y las mismas contienen un precepto fundamental para el desarrollo de nuestra legislación mercantil, al ordenarse que las causas de comercio se decidirán por las Ordenanzas de Bilbao.

El 13 de mayo de 1825 se promulga una ley que regula el procedimiento civil en tribunales y establece el siguiente orden de aplicación de las leyes: las decretadas por el Poder Legislativo; las pragmáticas cédulas, órdenes, decretos y ordenanzas del Gobierno Español sancionadas hasta el 18 de mayo de 1808 que estaban en observancia bajo el mismo Gobierno Español en el territorio que forma la República.

## REPÚBLICA DE VENEZUELA

El 14 de octubre de 1830, el Congreso Constituyente de Venezuela dicta un decreto donde ordena que: "En el orden judicial continuarán observándose las leyes y decretos expedidos por los Congresos de Colombia vigentes para entonces, que no fueran contrarios a la Constitución ni a las leyes sancionadas por el Constituyente".

El 12 de mayo de 1836, el Congreso de Venezuela promulga el Código de Procedimiento Judicial (conocido como el Código Aranda<sup>4</sup>), donde se establece el orden de observancia de las leyes, a saber así: las decretadas o que decretare el

---

<sup>3</sup> <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13690>

<sup>4</sup> [http://www.msinfo.info/default/acienpol/bases/biblo/texto/boletin/1936/BolACPS\\_1936\\_1\\_1\\_2\\_60-66.pdf](http://www.msinfo.info/default/acienpol/bases/biblo/texto/boletin/1936/BolACPS_1936_1_1_2_60-66.pdf)

Congreso; las decretadas por el Congreso de Colombia hasta 1827; las leyes españolas en el orden establecido en la citada ley del 13 de mayo de 1825.

El 15 de febrero de 1862, el General en Jefe José Antonio Páez promulga el primer código de comercio en Venezuela. El mismo fue publicado con fecha 1º de marzo de 1862, en la edición Nº 21 del Registro Oficial. Dicho proyecto estuvo siendo estudiado desde 1840 hasta su promulgación, siendo evidente la influencia, en un primer plano, del Código francés de 1807 y en segundo plano por el Código español de 1829. El Libro III, Títulos I al IV, regulaba todo lo relativo al Comercio Marítimo.

El mismo no indicaba la fecha de entrada en vigencia, cuestión resuelta por el propio Páez, cuando dicta el 27 de junio de 1862 un decreto disponiendo que: "...desde el 5 de julio del presente año comenzará a regir en la República, el código de Comercio que se ha publicado en el registro oficial y que, firmado por mí, está depositado en el departamento de lo Interior de mi Secretaría General (Art 1) y que se tendrá por promulgado dicho Código con la publicación indicada (Art 2)..."

11 de agosto de 1862. En esta fecha el Ejecutivo Nacional dicta un decreto donde se fija la jurisdicción de los Tribunales Mercantiles. En el mismo se determina que el Tribunal de Puerto Cabello tendría jurisdicción en las provincias de Carabobo, Cojedes y Yaracuy. El Tribunal de Maracaibo tendría jurisdicción en las Provincias de Maracaibo y Coro. El Tribunal de Ciudad Bolívar tendría jurisdicción en las provincias de Guayana, Maturín, Apures y Barinas.

29 de agosto de 1862, en esta fecha se promulga un nuevo Código de Comercio, el cual solo corrige errores de forma del Código anterior.

8 de agosto de 1863, el General Juan Crisóstomo Falcón dicta un decreto en el cual se declara en su fuerza y vigor las leyes civiles y criminales que estaban vigentes hasta el 15 de marzo de 1858, en todo lo que no se oponga al Sistema Federal proclamado por los pueblos. En un párrafo único de éste artículo 1º se expresa que: "...queda exceptuado el Código de Comercio, el cual se declara vigente..."

20 de febrero de 1873, el General Antonio Guzmán Blanco promulga el Código de Comercio que derogaba el de 1862, notablemente mejorado y ampliado, a entender de los historiadores, pero sin ningún tipo de cambio en lo referente al Comercio Marítimo.

20 de enero de 1904, el General Cipriano Castro eleva al Congreso Nacional el proyecto de un nuevo Código de comercio, el cual es promulgado el 8 de abril de 1904, cuya entrada en vigencia sería el 19 de abril del mismo año. En relación al Comercio Marítimo, se introduce en el mismo lo referente al contrato de Transporte de Pasajeros.

Sucesivamente se promulgan otros Códigos de Comercio, ninguno con cambios significativos en lo referente al Comercio Marítimo, A saber los siguientes:

23 de junio de 1819.

4 de julio de 1938.

17 de agosto de 1942.

1º de septiembre de 1945, y

23 de julio de 1955.

En suma, podemos decir que el derecho marítimo de carácter público es la parte del derecho marítimo que se ocupa de las relaciones jurídicas que por razón de la navegación acuática en general y las circunstancias que la rodean surgen entre el Estado y los particulares; y el derecho marítimo positivo de carácter público como el conjunto de normas de distinto grado que constituyen, regulan y modifican dichas relaciones.

Este se mantuvo con pocas modificaciones, hasta que el 9 de noviembre de 2001, en la Gaceta Oficial extraordinaria 5.551, se promulga el Decreto con Fuerza de Ley de Comercio Marítimo, el cual deroga el Título II del antiguo Código de Comercio. Este decreto fue modificado el 5 de enero de 2006, en la Gaceta Oficial 38.351.

Es así como la Ley de Navegación es sólo uno de diversos instrumentos que componen el derecho marítimo positivo de carácter público. Constituye sin embargo, aun cuando ley especial, el instrumento de regulación de carácter general, el centro o eje de ordenación en torno al cual giran los restantes de su propia jerarquía y aquel del cual derivan en secuencia reglamentaria buen número de los de jerarquía inferior.

Cuerpo de leyes

<http://books.google.co.ve/books?id=f6svAQAAMAAJ&pg=PA753&dq=ley+de+navegacion+venezolana&hl=en&sa=X&ei=7xiQUM3aAer10gHfo4DQCg&ved=0CCwQ6AEwAQ>

Nuestra primera Ley de Navegación entró en vigencia en el año 1944. Antes de su creación, no se disponía en Venezuela de un instrumento de regulación de los aspectos administrativos de la navegación por lo que el régimen de dicha actividad quedaba perfilado por una estructura normativa dispersa en leyes aprobatorias de tratados suscritos por la República y diversos decretos, reglamentos y resoluciones.

En cuanto a la normativa marítima de carácter público, el once de julio de mil novecientos cuarenta y cuatro, se publica en la Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela N° 21.479 de fecha nueve de agosto de mil novecientos cuarenta y cuatro, la Ley de Navegación.

Esta fue derogada por la Ley de Navegación, publicada en la Gaceta Extraordinaria N° 5.263 de fecha 17 de septiembre de 1998.

*La reforma de la Ley de Navegación en 1998, logró un paso importante mediante los artículos 15 y 152, en el primero de ellos se estableció la posibilidad de matricular en Venezuela, buques operados bajo contrato de fletamento a casco desnudo, siempre y cuando se trate de contratos superiores a dos años, al igual que aquellos buques adquiridos bajo la figura del leasing. Por otra parte, el artículo 152 de la Ley de Navegación había previsto la exoneración de los impuestos establecidos en la Ley de Impuestos al Consumo Suntuario y a las Ventas al Mayor, y en el Decreto Ley de Activos Empresariales.*

## PROCESO DE MODERNIZACIÓN

En mayo de 1999 se integra el equipo de trabajo inicial en CORDIPLAN para el desarrollo sustentable de los espacios acuáticos y en el mes de septiembre de 1.999, se efectúa el primer seminario sobre los espacios acuáticos en la sede de OCAMAR en la calle los baños de Maiquetía, Estado Vargas. De allí surge un documento el cual fue elevado a la Asamblea Nacional Constituyente, a través del Dr. Manuel Vadell, a fin de que fueran tomadas en cuenta en la redacción de la nueva Constitución las conclusiones de dicho seminario, las cuales se resumen a continuación:

La complejidad de la Administración Marítima y el Ejercicio de la Autoridad Marítima, exige una organización administrativa basada en una excelente estructura del ordenamiento legal que rija la materia, siendo los tratados internacionales el punto de referencia obligatoria para lograr la funcionalidad de ese esquema jurídico, tomándose como premisa la “definición del espacio acuático” y la definición exacta de las funciones de cada uno de los Organismos del Poder Público responsables por el correcto cumplimiento de todos los tratados internacionales y la legislación Nacional relacionadas con la administración Marítima, y por otra parte, una visión futura de la utilización de ese espacio acuático como polo de desarrollo sostenido de la Nación, reflejado en los planes de ordenamiento del territorio.

Esa indiscutible complejidad asoma la posibilidad de considerar la creación de una Ley Orgánica que norme todo lo relativo a los espacios acuáticos, la navegación y la infraestructura portuaria del Estado.

El propósito de esa necesaria Ley, pudiera ser:

- a. Regular las funciones del Estado en cuanto a la administración Marítima en el Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, Aguas Interiores, Costas y Dependencias Federales, en materia de Seguridad y Defensa, Salvaguarda, pesca y cultivos marítimos, fluviales y lacustres, explotación de salinas y ostrales de perlas, Salvamento y Seguridad de la Vida Humana en la Mar, protección del ambiente, exploración y explotación de los recursos naturales renovables o no, extracción de restos y protección del patrimonio arqueológico de la Nación, investigación y desarrollo, construcción y reparaciones navales, navegación marítima fluvial y lacustre, política naviera del estado, estructura portuaria, canales de navegación, etc.
- b. El Seguimiento y cumplimiento de todos los tratados internacionales suscritos por la Nación, referentes a la actividad marítima.
- c. De esta Ley Orgánica se derivarían todas las leyes ordinarias que rijan la materia.

#### PROCESO COSTITUYENTE

El 16 de agosto de 1999, fui designado asesor de de la Comisión n° 2 de la Asamblea Nacional Constituyente, responsable de la redacción del título I y II de la nueva CARTA MAGNA, bajo la presidencia del Dr Manuel Vadell, y de la misma extraigo parte del informe final de dicha Comisión:

#### DOCUMENTO FINAL DE LA COMISIÓN Nº 2 DE LA ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE

“La nueva concepción del espacio geográfico de la República, amplía la visión de soberanía y delimita con mayor precisión el campo de aplicación de esa soberanía; ese espacio geográfico contempla: el Territorio Continental, el Territorio Insular, el Espacio Acuático, el Espacio Aéreo y el Espacio Ultraterrestre Suprayacente.

Por Primera vez se le da la misma importancia o se coloca al mismo nivel para efectos del ordenamiento territorial y los planes de desarrollo de la Nación, a los territorios continentales con los territorios insulares, al igual que a los espacios fronterizos y acuáticos.

El proyecto en cuestión refleja los tres (3) formas o maneras de que el estado venezolano visualiza su actuación en esos espacios geográficos:

- 1- Ejercicio pleno de su soberanía
  - Territorio -continental
  - Territorio insular
  - Espacio aéreo
  - Suelo
  - Subsuelo
  - Mar territorial
  - Áreas marinas interiores, históricas y vitales
- 2- Derechos exclusivos de Soberanía, Vigilancia y Control

Espacios acuáticos

Espacios aéreos

Costas

Fronteras

Espacio ultraterrestre, Suprayacente

- 3- Responsabilidad para preservar y desarrollar:

- Espacios:

Fronterizos, insulares y marítimos

El capítulo sobre el Espacio Geográfico de la República, fue redactado en estricta observancia del derecho internacional y los tratados, laudos y convenios no viciados de nulidad, y al mismo tiempo agregando de manera soberana y firme, una redacción que permita su fácil comprensión hasta para el más común de los Venezolanos y manteniendo el carácter de áreas marinas históricas y vitales y el derecho ineludible e incuestionable del Estado sobre estos espacios.

#### LEY DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE

En febrero de 2.000 surge en el seno de la Sub Comisión de Política Interior de la Comisión Legislativa Nacional, llamada popularmente como “El Congresillo”, la discusión sobre la redacción de una Ley de Reactivación de la Marina Mercante.

El Dr. Iván Zerpa, para la época, Secretario de la Sub-Comisión, designó al Dr. Tulio Álvarez Ledo, al Dr. Omar Franco, al Capitán de Altura Dumas Ortiz y a mi persona,

para que redactáramos una propuesta sobre el artículo 8 del proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante, es así como en una mañana del mes de marzo de 2.000, en la oficina del Dr. Tulio Álvarez Ledo, quedó redactado dicho artículo de la forma siguiente:

*“El Ministerio de Infraestructura, conjuntamente con el Consejo Nacional de la Marina Mercante, oída la opinión de los entes vinculados al sector marítimo, elaborará dentro de los noventa días siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, los lineamientos de la política acuática del Estado, y presentará las propuestas para desarrollar el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, y las que se requieran para la adecuación de la Legislación Marítima Nacional a la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela”.*

EL ARTÍCULO 8° DE LA LEY DE REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, CONTEMPLA QUE:

1. *EL MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, CONJUNTAMENTE CON EL CONSEJO NACIONAL DE LA MARINA MERCANTE, OÍDA LA OPINIÓN DE LOS ENTES VINCULADOS AL SECTOR MARÍTIMO ELABORARÁ DENTRO DE LOS NOVENTA DÍAS SIGUIENTES A LA PUBLICACIÓN DE LA LEY:*
  - a. *LAS POLÍTICAS ACUÁTICAS DE ESTADO.*
  - b. *LAS PROPUESTAS QUE SUSTENTARÁN EL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS.*
  - c. *LA ADECUACIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL.*

En la **Gaceta Oficial nº 36.989 del 10 de julio de 2.000**, se promulgó la Resolución Ministerial MINFRA nº 109 del 10 de julio de 2.000 y posteriormente en la Gaceta Oficial nº 37.004 del 1º de agosto de 2.000, la cual modifica la primera, se promulgó la Resolución Ministerial MINFRA nº 112 del 31 de julio de 2.000, donde se designa la Comisión responsable del cumplimiento del artículo nº 8 de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante (LEMM)

El 10 de julio de 2.000, fue juramentada por el Presidente de La República Bolivariana de Venezuela la Comisión Relatora en el acto mediante el cual se le otorgó la condición de Universidad Nacional Experimental al Instituto Universitario de la Marina Mercante, con el nombre de “Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe (UMC), en Catia La Mar, Estado Vargas.

La Comisión trabajó desde el 2 de mayo de 2000, al 07 de septiembre de 2000; participaron de forma directa un total de 417 personas, acumulando un total de 4.942 horas hombres de trabajo. La Comisión desarrolló un foro entre el 6 y el 7 de septiembre, en el centro Integral de Estudios y Desarrollo Petrolero de la Industria Petrolera (CIED), dicho foro fue aperturado por el Vice Ministro de Infraestructura Dr. Gerardo Fernández y cada presidente de Comité tuvo la oportunidad de presentar las conclusiones de sus respectivos trabajos.

De igual forma se organizaron foros y conferencias en las principales ciudades portuarias del País, con el fin de difundir los borradores de las leyes propuestas y que cualquier ciudadano o institución pudiera enviar sus comentarios y recomendaciones a la Comisión Relatora.

A partir del mes de septiembre de 2.000, comenzó la ardua tarea de evaluar, revisar y ensamblar la estructura de cada una de las leyes a proponer, a través de los respectivos informes presentados por cada comité y sub-comité.

A tal fin circuló por la página WEB de la DGTA, un borrador, el cual, a su vez, fue entregado a cada uno de los comités de trabajo y a los miembros del Consejo Nacional de la Marina Mercante.

A finales del mes de septiembre de 2.000, el Consejo Nacional de la Marina Mercante (CNMM) se declaró en sesión permanente, con el fin de debatir el resultado de la Comisión y presentar al Ministro de Infraestructura la redacción final de cada Ley.

De tal forma que el 26 de septiembre los integrantes del CNMM firman el documento final de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, la cual fue elevada a conocimiento del Señor Ministro de Infraestructura, el cual dada la posterior polémica que generó los cambios realizados tanto por la consultoría Jurídica de MINFRA, la Procuraduría General de la República y el Consejo de Ministros, estimo igualmente, conveniente su total inclusión como anexo de este capítulo.

La Comisión Relatora designada por el Ministro de Infraestructura, llegó a la conclusión que la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, debería estar vinculada directamente a otras cinco (5) leyes:

1. Ley General de Marina y Actividades Conexas.
2. Ley de Comercio Marítimo
3. Ley de Procedimiento Marítimo.
4. Ley de Pesca y Acuicultura.
5. Ley General de Puertos.
6. Ley de Zonas costeras.

Con este novedoso esquema, el Estado garantiza el marco legal adecuado que permita al inversionista nacional y foráneo, sentir la confianza que genera unas reglas claras de competencia y estabilidad en cuanto a las leyes nacionales, las cuales armonizarán perfectamente con las regulaciones internacionales que rigen la actividad. El proceso llevado a cabo por la Comisión Relatora, abarcó la consulta general de todos los sectores involucrados en las actividades del sector, lo que llevó a la participación directa de más de ochocientas (800) personas, la realización de dos (2) foros, giras por los centros principales donde se ejecuta la actividad, y la participación indirecta de toda la colectividad a través de una página web, puesta en servicio para este fin.

Se pretendió, en esa oportunidad, alcanzar varios objetivos, entre los cuales se destacan: Convertir a Venezuela, país de vanguardia en cuanto a su legislación marítima, excelente bandera para flotas, no una mera "bandera de conveniencia", sino que los beneficios fiscales y aduaneros sean evidentemente superiores en competitividad a la de otros países, la profesionalización de los hombres de mar, lo referente a la protección social del oficial de marina, una educación náutica a la par de las mejores del mundo, la consolidación de la universidad del mar, la modernización del ejercicio de la autoridad marítima, una excelente capacidad de respuesta la preservación de la vida en los espacios acuáticos, la vigilancia y control efectivo de todos nuestros espacios acuáticos, la integración del espacio insular a los planes de desarrollo del sector.

En el nuevo esquema legal el Estado se reserva los recursos del dominio público, el régimen de navegación marítima fluvial y lacustre, así como el régimen de puertos e infraestructura portuaria, igualmente se reserva los servicios de pilotaje, lanchaje, remolcadores, los servicios de búsqueda y salvamento acuático, la señalización acuática, las labores hidrográficas, meteorológicas, oceanográficas, la cartografía náutica, canalización y mantenimiento de las vías navegables. Todo lo anterior bajo el esquema de la no participación del Estado en estas actividades en funciones que no sean la de promoción, protección y control de las actividades citadas, dejando en manos de empresas particulares concesionadas o autorizadas por la administración acuática, la operación de los servicios indicados.

De esta manera se crean las siguientes figuras:

1. El Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos como máximo organismo asesor del Ejecutivo Nacional en materia de fomento y desarrollo de la marina mercante, la industria naval, el desarrollo de los canales de navegación en ríos y lagos, la investigación científica y tecnológica del sector acuático, la formación, capacitación, actualización y certificación de los recursos humanos de dicho sector, además de ser un órgano de participación de la sociedad civil organizada en el asesoramiento para la formulación y seguimiento de políticas, planes y programas del citado sector acuático.

2. El Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos, cuya dirección estará a cargo de un Consejo Directivo, el cual estará destinado al financiamiento de proyectos y actividades que persigan el desarrollo de la Marina Nacional, de canalizaciones, de hidrografía, meteorología, oceanografía, de cartografiado náutico, de las ayudas a la navegación, de seguridad acuática, de la Investigación y exploración científica acuática, el desarrollo, reparación, modernización, mantenimiento de los puertos, construcciones, maquinarias y equipos portuarios, la construcción, modificación y reparación de buques y embarcaciones, accesorios de navegación, la formación, capacitación y actualización de recursos humanos del sector acuático, la protección y seguridad social del hombre de mar y en general de todas las actividades inherentes o conexas relacionadas directamente con la actividad acuática y naviera nacional.

3. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos, con carácter de instituto autónomo, adscrito al Ministerio de Infraestructura, cuya dirección estará a cargo de un Consejo Directivo, el cual será el órgano rector de la navegación marítima, fluvial y lacustre, de las actividades económicas, industriales y de servicios acuáticos, de los puertos e infraestructura portuaria, de la formación, capacitación, actualización y certificación de los recursos humanos del sector acuático, la investigación hidrográfica, meteorológica, oceanográfica, científica y tecnológica, en concordancia con los planes nacionales que establezca el Ejecutivo Nacional y estrecha coordinación con todos los Despachos del Ejecutivo Nacional.

4. La jurisdicción marítima con competencia sobre todo el espacio acuático nacional, sobre los buques y accesorios inscritos en el Registro Naval Venezolano (RENAVE) independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren y sobre los buques y accesorios de navegación extranjeros que se encuentren en aguas bajo jurisdicción nacional; y conocerá en igual forma de los derechos y acciones derivadas de las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias y sobre cualquier otra actividad que señale la ley. A tales efectos se crean tres (3) tribunales superiores y cinco (5) tribunales de primera instancia.

5. El Registro Naval Venezolano (RENAVE), el cual dependerá del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos y será llevado localmente, en todo lo atinente a su jurisdicción, en cada una de las Capitanías de Puerto. la ley respectiva regulará todo lo referente a este registro.