



**RETRASO DE LA ACTIVIDAD
PORTUARIA EN EL PUERTO DE
PUERTO CABELLO; DESDE LA
CREACIÓN DE BOLIVARIANA DE
PUERTOS S. A. HASTA LA ACTUALIDAD.**

Autor: Nohely Diaz Arteaga

Urb. Yuma II, calle N° 3. Municipio San Diego
Teléfono: (0241) 8714240 (master) – Fax: (0241) 8712394



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

**RETRASO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PUERTO DE PUERTO
CABELLO; DESDE LA CREACIÓN DE BOLIVARIANA DE PUERTOS S.
A. HASTA LA ACTUALIDAD.**

Autor: Nohely Diaz Arteaga

Tutor: Aristóbulo Cáceres

San Diego, Octubre del 2019



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

**RETRASO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PUERTO DE PUERTO
CABELLO; DESDE LA CREACIÓN DE BOLIVARIANA DE PUERTOS S.
A. HASTA LA ACTUALIDAD.**

ESTUDIANTE

Nohely Diaz Arteaga C.I 24.742.060

Tutor Propuesto: Aristóbulo Cáceres Firma: _____

COORDINACIÓN DE PASANTÍA Y TRABAJO DE GRADO

Firma

Sello

Fecha



UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
COORDINACIÓN DE PASANTÍA Y TRABAJO DE GRADO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y JURÍDICAS
ESCUELA DE DERECHO

PLANILLA SOLICITUD: ANÁLISIS Y APROBACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

DATOS PERSONALES		
Apellidos: Diaz Arteaga	Nombres: Nohely Valeria	C.I: 24.742.060
Dirección: Calle Manrique, Res. Caicara. Apto N°1 PB. San Carlos, Cojedes-		Teléfono: 0412 1320328
Escuela: Derecho	Índice Académico:10,44	
DATOS DEL PROYECTO DE TRABAJO DE GRADO		
Autor: Nohely Diaz Arteaga Teléfono: 0412-1320328		
Título del trabajo: RETRASO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PUERTO DE PUERTO CABELLO; DESDE LA CREACIÓN DE BOLIVARIANA DE PUERTOS S. A. HASTA LA ACTUALIDAD.		
Breve Explicación: En relación al título antes mencionado, podría decirse que la Actividad Portuaria se ha retrasado en el Municipio Puerto Cabello del Estado Carabobo, es algo que desde tiempos remotos se ha evidenciado en la zona, caso que afecta ya que en los puertos como entidades ligadas a la economía nacional; son tan vitales, estratégicos y necesarios para la evolución del país que se estiman y deben estar sometidos al control público directo.		
Tiempo de Desarrollo: 1 semestre (16 semanas)		
Tutor Académico: Abg. Aristóbulo Cáceres		

APROBADO _____ **NO APROBADO** _____

COMITÉ DE EVALUACIÓN, COORDINACIÓN DE PASANTÍA Y TRABAJO DE GRADO

Nombre _____ Firma _____ Fecha _____

DIRECCIÓN DE ESCUELA

Nombre _____ Firma _____ Fecha _____

RECONOCIMIENTOS

- **A MI ALMA MÁTER**, “Universidad José Antonio Páez”, por haberme permitido formarme en ella y nutrirme de los conocimientos obtenidos, impulsándome a ser una excelente profesional y mejor persona.
- **A MI TUTOR ACADÉMICO**, Dr. Aristóbulo Cáceres, por su dedicación, paciencia y sobretodo disposición para guiarme en el desarrollo de mi Trabajo De Grado Especial, enseñándome la responsabilidad y disciplina como norte.
- **A LOS PROFESORES**, que durante el tiempo de formación como profesional me otorgaron sus conocimientos, los cuales son indispensables para ejercer de forma idónea mi profesión.
- **A MIS PADRES**, quienes durante toda mi vida me han apoyado e impulsado a ser mejor persona, por acompañarme a lo largo de todo este tiempo de formación y por ser de gran apoyo para mí.

DEDICATORIA

En primer lugar a Dios por darme la vida, por darme infinitas bendiciones y fuerza durante toda mi carrera universitaria. A mis abuelos José Arteaga y Lilia Gómez, a mi tío Porfirio Díaz y mi madrina Ana Rosa Vivas que desde el cielo me guían y me cuidan. Este triunfo es por y para ustedes por haberme apoyado, ayudado y aconsejado durante todo el tiempo que pudimos compartir.

A mis padres Carlos y Nohelia, por enseñarme a tener paciencia y perseverancia en la vida, por enseñarme que los objetivos y las metas se cumplen si hay constancia y sobre todo por enseñarme que el amor de los padres es el más puro y sincero que existe, nunca me alcanzarán las palabras para agradecerles tanto. Gracias por ser mi fortaleza en esta gran meta para mí.

A mi abuela Silveria Rivas por siempre tenerme presente en sus oraciones. A mis tías Marbelly Arteaga, Dilcia Arteaga, Iraima Arteaga, Tibusay Arteaga, Lilita Arteaga, Yennyfer Arteaga, Geraline Arteaga, Hortencia Diaz, Carmen Diaz y mi tío Alirio Arteaga, que esas charlas y consejos no fueron en vano y aquí la prueba de ello. A mis primos Lilia Casadiego, Dilsia Aure, Geraldin Traficante, José A. Traficante, José Tomas Perez, José Aure, Domingo Casadiego por su tolerancia y empatía, por tantas risas y por siempre estar para mí. A Argenis Perez (chin) y José A. Perez por tanto apoyo, por siempre escucharme y estar para mí a pesar de la distancia, sé que están tan felices como yo. En general a toda mi familia que estuvo presente en cada momento.

A todos los profesores que me enseñaron más allá de lo que se predica en un aula de clases, por sus conocimientos y experiencias.

A todas aquellas personas que ya no están y que me desearon éxitos.

Gracias totales a todos...

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	pp.
INDICE.....	I
RESUMEN.....	II
INTRODUCCION.....	III
CAPITULO I	
EL PROBLEMA	
1.1 Planteamiento del Problema.....	1
1.2 Formulación del Problema.....	2
1.3 Objetivos.....	2
1.4 Justificación de la Investigación.....	3
CAPITULO II	
MARCO TEORICO	
2.1 Antecedentes de la Investigación.....	4
2.2 Bases Teóricas.....	7
2.3 Bases Legales.....	11
2.4 Definición de Terminos.....	15
CAPITULO III	
MARCO METODOLOGICO	
3.1 Tipo de Investigación.....	17
3.2 Diseño de la Investigación Jurídica.....	17
CAPITULO IV	
RESULTADOS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
4.1 Conclusiones.....	18
4.2 Recomendaciones.....	19
REFERENCIA BIBLOGRAFICAS.....	20



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

**RETRASO DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN EL PUERTO DE PUERTO
CABELLO; DESDE LA CREACIÓN DE BOLIVARIANA DE PUERTOS S.A.
HASTA LA ACTUALIDAD**

Autor: Nohely Díaz Arteaga

Tutor Académico: Abg. Aristóbulo Cáceres

Fecha: Octubre 2019

RESUMEN INFORMATIVO

El Puerto de Puerto Cabello, está ubicado en el Municipio Puerto Cabello del estado Carabobo, es el puerto marítimo con más relevancia en Venezuela, debido a su ubicación estratégica, por el que transita una amplia variedad de importaciones y exportaciones. Funcionó como El Instituto del Puerto Autónomo de Puerto Cabello, desde su apertura en el año 1991 hasta el año 2009 cuando se ejecuta la creación de Bolivariana de Puertos S.A. establecida para lograr la eficiencia de la gestión portuaria y alcanzar beneficios económicos a través de una gestión que optimizara la dinámica de las operaciones, modernizara la estructura de sus espacios y garantizara un servicio portuario de calidad. Dentro de esta perspectiva, la presente investigación indagará cómo ha sido el funcionamiento de este Puerto y el papel que ha desempeñado esta nueva figura administrativa, en la optimización de su funcionamiento, que a pesar de se han realizado incesantes transformaciones, avances tecnológicos, preparación del personal y modernización de la infraestructura, maquinarias y equipos ¿Por qué el Retraso en su Actividad Portuaria?.

INTRODUCCIÓN

El Puerto de Puerto Cabello, ubicado en el Municipio Puerto Cabello del estado Carabobo. Es el puerto marítimo con más relevancia en Venezuela debido al gran movimiento de contenedores y toneladas movilizadas, que representan un alto porcentaje de la carga que se maneja en todos los puertos del país, aportando el mayor valor económico de todo el sistema portuario nacional.

Funcionó como El Instituto del Puerto Autónomo de Puerto Cabello desde su apertura en el año 1991, cuando se creó el IPAPC. En el año 2009, se ejecuta la creación de Bolivariana de Puertos S.A. mediante el Decreto Presidencial N° 6.645 el 24 de Marzo de 2009, Bolipuertos, S.A. actúa como administrador y operador portuario en los puertos de Puerto Cabello, ejecuta operaciones de carga y descarga, al menos en los buques portacontenedores, no en la carga a granel. Bolipuertos, S.A. tiene el control de la totalidad de los patios, almacenes y silos dentro de los puertos que administra, pero persiste aún la existencia de numerosos patios de contenedores (Bolipatios), lo que afecta la uniformidad en estos servicios.

En este sentido, la presente investigación indagará cómo ha sido el funcionamiento de este Puerto y el papel que ha desempeñado esta nueva figura administrativa, en la optimización de su funcionamiento, que a pesar de se han realizado incesantes transformaciones, avances tecnológicos, preparación del personal y modernización de la infraestructura, maquinarias y equipos ¿Por qué el Retraso en su Actividad Portuaria?

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A pesar, que desde la creación de Bolivariana de Puertos S. A se ha invertido en la adquisición de numerosa maquinaria para manipulación de contenedores en patios, aún existen serios problemas en su funcionamiento sobretodo en el despacho de las mercancías.

La congestión sigue siendo un problema en los períodos de mayor tráfico. (Julio- Noviembre). (Sabatino, 2013). Así como la falta de tecnología de punta y el mal uso de los diferentes trabajadores del puerto, afectando principalmente los tiempos de carga y descarga de las mercaderías.

Al respecto Romero (2016), en referencia a esto expone:

Los servicios de carga y descarga del contenedor son realizados por un caletero y el personal que manipula el montacargas los cuales no siguen un lineamiento protocolar para maniobrar la mercadería, incluso es cuestionada entre importadores y exportadores la manipulación de sus cargamentos por lo que prefieren en la mayoría de las veces remitir la carga hasta almacenes aledaños al puerto que cuenta con personal más calificado que manejan equipos con mejor performance brindando mayor protección a las mercaderías. (...). En comparación a otros puertos de países vecinos los tiempos de carga y descarga de las mercaderías se realizan con retrasos que pueden ser de semanas cuando deberían ser cuando mucho un par de días, y es que en esta etapa se evidencia una baja productividad que influye en el bajo rendimiento de la operación total. Un ejemplo claro seria el Puerto Colon de Panamá, en este recinto portuario el proceso de desaduanización y salida de las mercaderías pude realizarse en una hora, pero en Puerto Cabello, puede demorar varios días.

Por otra parte, el presidente de Conindustria, Carlos Larrazábal dijo a Reuters el que: “cuando la mercancía llega a Puerto Cabello, se tardan hasta cinco semanas en descargar un contenedor. Eso está así desde que los puertos fueron nacionalizados y Bolipuertos asumió la responsabilidad”

En este sentido, la presente investigación tiene como objetivo, evaluar ¿cómo ha sido el funcionamiento de este Puerto y el papel que ha desempeñado esta nueva figura administrativa, en la optimización o no de su funcionamiento? ¿Verdaderamente existe retraso en la actividad portuaria desde la creación de Bolivariana de Puertos S.A.?

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

A pesar que realizan incesantes transformaciones, avances tecnológicos, preparación del personal y modernización de la infraestructura, maquinarias y equipos en el puerto de Puerto Cabello; surge la siguiente pregunta: ¿Por qué el Retraso en su Actividad Portuaria?

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Analizar el retraso de la Actividad Portuaria del Municipio Puerto Cabello; desde la creación de Bolivariana de Puertos S. A. hasta la actualidad.

Objetivos Específicos

- Identificar el retraso de la Actividad Portuaria en el Puerto de Puerto Cabello, desde la creación de Bolivariana de Puertos S. A. hasta la actualidad.

- Describir el Retraso de la Actividad Portuaria en el Puerto de Puerto Cabello, desde la creación de Bolivariana de Puertos S. A. hasta la actualidad.
- Determinar las consecuencias del Retraso de la Actividad Portuaria del en el Puerto de Puerto Cabello, desde la creación de Bolivariana de Puertos S. A. hasta la actualidad.

1.4 JUSTIFICACIÓN

Desde el punto de vista académico, esta investigación servirá de apoyo documental a todos los estudiantes y personas que deseen consultar en materia portuaria.

A nivel epistemológico, el estudio se considera importante porque amplía y actualiza las diversas investigaciones que se han realizado con relación a la actividad portuaria en el Puerto de Puerto Cabello, desde la creación de Bolivariana de Puertos S. A. hasta la actualidad.

A nivel social, brinda a los lectores interesados en el tema portuario como ocurre el retraso de la actividad portuaria en el Puerto de Puerto Cabello, alimentando así la cultura popular e identidad nacional de cada una de aquellas personas que deseen indagar.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES RELACIONADOS CON LA INVESTIGACIÓN

Romero Orangel, (2016) Realizó una investigación referente a “Estrategias para la Optimización de la Gestión Portuaria en Puerto Cabello” El propósito de la investigación, es el estudio del Sistema Portuario Venezolano, enfocando el análisis en el principal puerto del país ubicado en la costa del municipio de Puerto Cabello en el Estado Carabobo. El análisis es con relación a los servicios aduaneros que se prestan en el recinto portuario. Diagnostica la situación actual junto con los procedimientos de control que se aplican en las operaciones portuarias de la localidad, así como identificar los diferentes aspectos, para poder establecer condiciones que permitan mejorar toda la cadena logística, así como las prestaciones de los servicios en el centro portuario.

Zerpa, Ariannys y Hernandez, Mary (2014). Realizaron una investigación referente a “La Evolución y Desarrollo de la Actividad Portuaria en el Municipio Puerto Cabello del Estado Carabobo”. El objetivo principal del estudio fue analizar la evolución y el desarrollo de la actividad portuaria en Puerto Cabello desde la creación de la compañía Guipuzcoana, creación de Bolivariana de Puertos hasta la actualidad, sintetizando la cronología y diagnosticando la situación en el recinto portuario.

Mark Hugo D’ Andrea (2011) realizó un Trabajo de Grado titulado: “Estrategias de logística para disminuir el tiempo de permanencia de las cargas dentro del puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo, tuvo como objetivo elaborar una estrategia logística mediante el análisis de procesos para disminuir el tiempo de permanencia de las cargas dentro del puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo que

permitió analizar la situación actual portuaria en lo relacionado a sus operaciones de nacionalización, despacho y la logística presente en estos procedimientos, determinando así los inconvenientes presentes en las operaciones portuaria para fijar sus posibles soluciones. El análisis de los resultados condujo a la conclusión de la ineficacia en los procesos logístico de nacionalización y despacho de mercancía en el puerto de Puerto Cabello, ya que existen inconvenientes que retrasan el proceso en cuestión, sin embargo se recomendaron las posibles soluciones a los inconvenientes planteados para lograr el fin de la investigación realizada.

La Contraloría General de la Republica, (Informes de Gestión 2013, 2014 y 2015) Gestión en los Órganos y Entes del Poder Público / Control Fiscal, en relación con la Aduana Principal de Puerto Cabello (APPC), señala lo siguiente:

- Se evidenció fallas de supervisión y de diligencias en el proceso de nacionalización de las mercancías de los diferentes alimentos adquiridos en el exterior lo que origina la acumulación en la Aduana de Puerto Cabello, en lo sucesivo (APPC), de grandes cantidades de alimentos afectando los procesos portuarios y la fluidez de las mercancías importadas que ingresan en los muelles.
- Se evidenció actas de abandono legal de mercancías emitidas por la APPC– SENIAT, suscritas con retrasos de hasta 223 días, respecto a los 10 días continuos para el levantamiento de las referidas actas. Demostrando fallas en la supervisión y monitoreo para determinar el momento en que se causa el abandono legal de la mercancía por parte de la APPC. Generando la acumulación de contenedores en la Zona Primaria, contribuyendo con ello a la saturación de mercancías en los espacios pertenecientes al referido Puerto Nacional.

- En lo que respecta al control y a los procedimientos realizados sobre las mercancías declaradas en abandono legal o voluntario, en los cuales se determinó que los autos de abandono de los mismos fueron suscritos entre 1 y 6 años después de la fecha de llegada de la mercancía. Este retraso trajo como consecuencia dilación en la disposición de las mercancías por parte del Ejecutivo Nacional, incremento en pérdidas por daños y vencimientos de productos generando aumento de los costos por almacén y resguardo; además, menor disposición de espacios para almacenamiento.
- Por su parte, la Revista América Economía. En un ranking elaborado los 100 mejores puertos de América Latina, en donde se analizó la actividad portuaria, la capacidad de transporte expresada en número de contenedores, calidad de infraestructura y conectividad a través de vías terrestres y aéreas, fueron los principales elementos que ubicaron al terminal marítimo de Puerto Cabello en el puesto número 22 entre los 100 mejores puertos de América Latina.
- Puerto Cabello fue calificado con un IDC de 38 puntos, la clasificación fue elaborada con un indicador denominado «Indicador de calidad portuaria (IDC)», en el que se evaluaron las actividades portuarias (movimiento de carga), calidad de la infraestructura, conectividad, marco social y político y contexto económico con una baja puntuación en contexto económico e infraestructura. Sin embargo, es el único terminal marítimo venezolano que figura en el estudio.
- La existencia o no de Zonas Franca en el puerto fue también otra de las variables y finalmente la inversión Anunciada en puertos en base a información oficial proporcionada por los puertos, sus sitios web y memorias. De esta manera se determinó qué puerto mueve más carga y quién posee la mejor infraestructura para hacerlo de manera más expedita.

- Por último, según datos de la Cámara de Comercio de la ciudad costera de Carabobo, la actividad portuaria descendió, lo que significa que la llegada de buques es menor en comparación con años anteriores. Según explicó Jorge Aroca, presidente saliente de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello, “En este semestre, hemos manejado en recepción de carga, el volumen que recibimos en total del año 2017” “esto refleja una disminución de más de 80% del movimiento de carga que acostumbrábamos a recibir en Puerto Cabello”.
- Señaló que, hasta la fecha, 11-07-2019 han desembarcado unos 27.452 TEUS - unidad de medida de contenedores equivalente a 20 pies, aproximadamente 6 metros-. Mientras tanto, los embarques de contenedores desde ese terminal marítimo se ubican en 25.330 TEUS en el primer semestre de 2019.
- Durante el año 2018, los TEUS embarcados fueron 46.675 y los desembarcados 37.200, siempre por Puerto Cabello.
- La situación crítica tiene un impacto en los operadores portuarios, agentes de aduana, líneas navieras, estibadores de carga y el comercio en general que además debe soportar los problemas como la falta de efectivo, de conectividad y las fallas en puntos de ventas.

2.2 BASES TEÓRICAS

Puertos

El Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española define a los puertos como: “El lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarque de

pasajeros etc.”

La Ley General de Puertos, en su artículo 3 define a los puertos como:

...el conjunto de espacios acuáticos y terrestres naturales o artificiales, e instalaciones fijas y móviles, aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques, que constituye una unidad integral para efectuar operaciones de transferencia de bienes entre buques y tierras u otros modos de transporte, o de embarque y desembarque de personas.

El puerto, viene a ser entonces el conjunto de espacios tanto terrestres como acuáticos, en cuyas instalaciones se desarrollan actividades de tipo portuario como lo son el intercambio de mercancías u otros objetos que pueden ser trasladados dentro de las instalaciones de un buque.

Servicios Portuarios

Peña (2006: 38), en su conferencia en el IV Congreso sobre Derecho Marítimo cita a la Comunidad Europea para señalar la definición de servicio portuario la cual expresa:

...”los servicios portuarios son aquellos servicios técnicos náuticos de practicaje, remolque y amarre; todas las operaciones de manipulación de carga (incluidas carga y descarga, estiba, transbordo y otras operaciones de transporte interportuario) y los servicios de pasajeros (incluidos embarco y desembarco); dichos servicios se prestan en el interior de una zona portuaria o vía navegable de acceso y salida de un puerto o sistema portuario...”

Para Crithian Huamani Chuca en su trabajo de investigación sobre el Transporte Marítimo y los Servicios Portuarios, considera que los Servicios Portuarios comprenden:

- El Manipuleo del contenedor vacío.
- El transporte del contenedor vacío.

- Llenado del contenedor.
- Manipuleo del contenedor lleno en zonas de almacenamiento del terminal portuario.
- Manipuleo del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extra-portuario.
- Transferencia del contenedor lleno.
- Embarque/descarga vía zonas de almacenamiento del terminal.
- Embarque/estiba del contenedor lleno en el buque.

El Puerto de Puerto Cabello:

El Puerto de Puerto Cabello, ubicado en el Municipio Puerto Cabello del estado Carabobo. Se encuentra situado estratégicamente en la zona central de la costa norte, a unos 211 km de Caracas y 600 millas náuticas de las vías marítimas que se extiende de este a oeste por el Mar Caribe. Zona centro costera, 10°30N Y 78°00 oeste. Es el puerto marítimo con más relevancia en Venezuela debido al gran movimiento de contenedores y toneladas movilizadas, que representan un alto porcentaje de la carga que se maneja en todos los puertos del país, aportando el mayor valor económico de todo el sistema portuario nacional.

El puerto de Puerto Cabello es la puerta principal de acceso al país, por el que transita una amplia variedad de importaciones y exportaciones, que incluyen desde materias primas, equipos de construcción, carga de proyectos hasta productos terminados. Es también un centro de acopio para cargas a granel; granos, cereales, fertilizantes y minerales son importados a través de sus muelles.

Dentro de este orden de ideas, el movimiento de contenedores en el puerto de Puerto Cabello para el años 2013 fue de 766,813 (TEU), 2014 de 542,315 (TEU),2015 de 438,244 (TEU) y para 2018 fue de 418.295 Throughput (TEU 2018), según informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe de 31

países y 118 puertos y zonas portuarias, de fecha 02-03-2019, página web del Perfil Marítimo y logístico de la CEPAL.

Con respecto a la distribución de la zona portuaria del Puerto de Puerto Cabello, según información reflejada en la página web de Bolipuertos cuenta con un terreno de 184 Hectáreas. Calado Máx. 10,7 m. y facilidades portuarias de 32 puestos de atraque con diferentes usos comerciales. Áreas Techadas: 36 Hectáreas. Áreas Abiertas: 59 Hectáreas. Complejo de Silos con capacidad de 119.550 Ton.

El puerto de Puerto Cabello, es de propiedad pública, de uso público y con función comercial; pues en él se realizan operaciones de transferencia, almacenamientos de todo tipo de cargamento y atraque y desatraque de buques. Dicho Puerto, se convirtió en uno de los Puertos principales con mayor demanda, ya que desde el desastre natural ocurrido en La Guaira en 1999, fue disminuyendo la actividad comercial por consecuencia del deterioro de las vías de comunicación; fue entonces donde el Estado se vio en la necesidad de desviar el ingreso y egreso de carga por vía marítima al puerto de Puerto Cabello, convirtiéndose éste en el puerto con más actividad.

Funcionó como el Instituto del Puerto Autónomo de Puerto Cabello desde su apertura en el año 1991, cuando se creó el IPAPC. En el año 2009, se ejecuta la creación de Bolivariana de Puertos S.A, fue instaurada para lograr la eficiencia de la gestión portuaria y alcanzar beneficios económicos para los puertos a través de una gestión que optimizará la dinámica de las operaciones, modernizará la estructura de sus espacios y garantizará un servicio portuario de calidad.

BOLIPUERTOS

Objeto de Creación:

La sociedad anónima Bolivariana de Puertos (BOLIPUERTOS), S.A., tiene por objeto principal “el acondicionamiento, administración, desarrollo, mantenimiento, conservación y aprovechamiento de los bienes y servicios que comprenden la infraestructura portuaria, entendida como el conjunto de obras que conforman el ámbito operacional de los Puertos de Uso Público propiedad de la República Bolivariana de Venezuela; con el propósito de garantizar el tránsito con seguridad, fluidez, eficacia, economía, calidad de servicio y en beneficio de la comunidad, pudiendo asociarse, cooperar y ejecutar actividades conexas relacionadas, necesarias para el desenvolvimiento, desarrollo y cumplimiento de su objeto social” Decreto N° 6.645 de fecha 24 de marzo de 2009, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.146, de fecha 25 de marzo de 2009. El 04 de enero de 2017, Bolivariana de Puertos (BOLIPUERTOS), S.A., queda adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte, Decreto N° 2.650, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.067, de la misma fecha.

2.3 BASES LEGALES

La normativa legal de la presente investigación, está fundamentada en las siguientes leyes:

- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.908 Extraordinario, de fecha 19-02-2009.
- Ley General de Puertos, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No.39.140, de fecha 17-03-2009.

- Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de Aduanas, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 6.155 Extraordinario, de fecha 19-11-2014.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela:

Título IV Del Poder Público, Capítulo I “De las Disposiciones Fundamentales”
Sección Primera De las Disposiciones Generales.

Artículo 156. Es de la competencia Del Poder Público Nacional:

El régimen de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, aeropuertos y su infraestructura.

Igualmente, en el Título IV Del Poder Público, Capítulo III “Del Poder Público Estatal” en el siguiente artículo:

Artículo 164. Es de la competencia exclusiva de los estados: (...) 10.La conservación, administración y aprovechamiento de carreteras y autopistas nacionales, así como de puertos y aeropuertos de uso comercial, en coordinación con el Ejecutivo Nacional.

Ley General de Puertos:

Artículo 10. Se entiende por espacio portuario nacional, aquella porción del territorio de la Republica donde se encuentran emplazados los puertos existentes, incluyendo sus zonas de expansión; así como aquellas que, según estudios técnicos autorizados sean aptas para la construcción de nuevos puertos. Dicho espacio comprende además, a los fines de la planificación portuaria nacional, aquellas porciones del territorio

aptas para el desarrollo económico, susceptibles de ser servidas a los fines del comercio nacional o internacional, por un puerto determinado existente o proyectado.

Artículo 42. Se entiende por puertos de uso comercial, todos los puertos públicos de uso público e interés general.

Los estados, bajo la rectoría y lineamientos establecidos por el Ejecutivo Nacional, ejercerán esta competencia de conformidad con esta Ley y con lo que dispongan las leyes sancionadas por los respectivos Consejos Legislativos Estadales, debiendo constituir un ente descentralizado que se encargue de la administración del puerto, u otorgarlo en concesión o habilitación.

Artículo 72. La administración del puerto comprende la ejecución de las siguientes actividades fundamentales:

1. Gerenciar la actividad portuaria dentro de su ámbito de competencia, a fin de hacerla eficiente y rentable. (...)
3. Autorizar y controlar las operaciones portuarias para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, rentabilidad, productividad y seguridad.
4. Remitir periódicamente a la Autoridad Acuática información relativa al movimiento de cargas y de buques, los presupuestos y planes de inversión, los informes de control de gestión, así como cualquier otra información que se le solicite.
5. Facilitar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y de los entes públicos y privados que ejercen actividades en la zona portuaria.(...)
10. Elaborar los Planes de Contingencia según las políticas y lineamientos establecidos por la Autoridad Acuática para garantizar la continuidad del servicio. (...)
13. Llevar a cabo el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de las instalaciones portuarias (...).

15. Liquidar y recaudar los derechos respectivos, de conformidad con esta Ley y con lo que disponga la ley estatal respectiva.

16. Dictar las normas para la prestación de los servicios portuarios y elaborar el correspondiente Manual de Operaciones.

17. Asignar los puestos de atraque, estando facultado para ordenar la movilización de cualquier buque que haya sido objeto de medidas judiciales o administrativas, preventivas o ejecutivas, a una posición más conveniente a la seguridad y el interés comercial del puerto, sin perjuicio de la medida que pese sobre el buque.(...).

Artículo 74. Las operaciones portuarias comprenden los servicios de atraque, amarre, desamarre, carga, descarga, transferencia, estiba, llenado, consolidación y vaciado de contenedores, la movilización de la carga, la recepción y entrega de mercancías; el pesaje de la carga, el almacenamiento; el suministro de equipos de manipulación de mercancía móviles; el suministro de agua, combustible, víveres y afines a los buques; la seguridad industrial, las reparaciones menores de los buques y equipos, inspecciones y verificación de carga y, en general, otros servicios de naturaleza semejante.

Artículo 78. Se entiende por Operador Portuario toda persona distinta al transportista que, en el ejercicio de una autorización o un contrato otorgado por el administrador portuario, se hace cargo de mercancías que han sido o serán objeto de transporte por agua, a fin de prestar o hacer prestar con respecto a esas mercancías, servicios tales como el depósito transitorio, la carga, la descarga, la estiba, la desestiba, el arrumaje, el entablado, el trincado, el acarreo y el almacenamiento.

Artículo 93. Hay retraso en la entrega de la mercancía, cuando el operador portuario no las coloca en poder de la persona facultada para recibirlas dentro de un plazo de veinticinco (25) días continuos de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega. No habrá retraso en la entrega de la mercancía, cuando habiendo sido ésta

puesta a la disposición de la persona facultada para recibirla dentro de aquel plazo, la misma no haya sido retirada.

Artículo 95. Si el operador portuario no coloca las mercancías en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas, dentro del plazo de treinta y cinco (35) días continuos, después de haber recibido de esa persona la solicitud prevista en el artículo 92, ésta podrá considerarlas pérdidas a los fines legales.

Ley Orgánica de Aduanas:

Artículo 1 Los derechos y obligaciones de carácter aduanero y las relaciones jurídicas derivadas de ellos, se regirán por las disposiciones de este Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley, y su Reglamento, así como por las normas de naturaleza aduanera contenidas en los Tratados y Convenios Internacionales suscritos y ratificados por la República, en las obligaciones comunitarias y en otros instrumentos jurídicos vigentes, relacionados con la materia. La Administración Aduanera tendrá por finalidad intervenir, facilitar y controlar la entrada, permanencia y salida del territorio nacional, de mercancías objeto de tráfico internacional y de los medios de transporte que las conduzcan, con el propósito de determinar y aplicar el régimen jurídico al cual dichas mercancías estén sometidas, así como la supervisión de bienes inmuebles cuando razones de interés y control fiscal lo justifiquen.

2.4 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Actividades portuarias: construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Comiso: sanción administrativa prevista en la legislación venezolana, referida a la pérdida de las mercancías y pago de los impuestos, tasas y demás contribuciones causados.

Contenedor: Recipiente estandarizado, resistente que permite su uso repartido, con volumen superior a un metro cúbico y que permite agrupar la carga para su manejo y transporte.

Embarque: Ingreso de personas, tripulación y pasajeros al buque o de mercancías.

Operador Portuario: Persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que tiene autorización para prestar, en las zonas portuarias, servicios a las naves, a las cargas y/o a los pasajeros.

Retraso de las Actividades Portuarias: Hecho o circunstancia donde las actividades que se efectúan en los puertos ocurran en un tiempo posterior al previsto o debido.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación es Jurídico-Descriptiva, Arias (2006 p24) señala “que la investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno o grupo con el fin de establecer su estructura o comportamiento” (p.75), en ésta investigación se describe el retraso de la actividad portuaria, en el puerto de Puerto Cabello. La investigación descriptiva “es el tipo de investigación concluyente que tiene como objetivo principal la descripción de algo, generalmente las características o funciones del problema en cuestión” (Malhotra, 1997, p.90). Jorge Witker (1991), señala que “Utilizando el método de análisis es posible descomponer un problema jurídico en sus diversos aspectos, estableciendo relaciones y niveles que ofrecen una imagen de funcionamiento de una norma o institución jurídica” (p.24), ésta investigación refleja el funcionamiento de BOLIPUERTOS desde la creación hasta la actualidad.

3.2 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El diseño de una investigación, es una estrategia general que adopta el investigador como forma de abordar un problema determinado, que permite identificar los pasos que deben seguir para efectuar su estudio. Para ello, el trabajo se enmarca dentro de una investigación documental, porque se llevó a cabo un proceso de búsqueda de información que se encuentran contenidos en fuentes impresas y electrónicas (documentales), cuyo norte era aportar o desarrollar conocimientos.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 CONCLUSIONES

A pesar de los avances tecnológicos y mejoras en la infraestructura que se han realizado en este puerto todavía presenta fallas en el cual se deben aplicar nuevas estrategias para mejorar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios. Este terminal marítimo presenta dificultades para realizar con eficiencia las actividades portuarias, por cuanto se observaron debilidades en la entrega de mercancía de manera oportuna, una debida atención a los propietarios de la mercancía, ineficiencia en los procesos logísticos de nacionalización y despacho de la mercancía, congestión, inadecuado uso de las instalaciones y poca disposición de los espacios útiles para la ubicación de las cargas dentro de las instalaciones, falta de equipos y modernización de la infraestructura, preparación y actualización en el actividad administrativa, lo que trae como consecuencia aumento de los costos operativos, afectando al cliente y al consumidor y retrasos en la operatividad y buen funcionamiento del desaduanamiento.

Un aspecto importante a resaltar en cuanto a las Consecuencias en el retraso de la actividad en el puerto de Puerto Cabello, desde la creación de Bolivariana de Puertos S. A. podemos destacar: La no declaración oportuna de la mercancía adquirida en el exterior que reposa en contenedores ocasiona que la Aduana Principal Puerto Cabello (APPC) declare el estado de Abandono Legal de Mercancías, y trae como consecuencia que se pague desde la fecha de llegada de los contenedores hasta el momento del levantamiento de las respectivas actas de abandono legal por concepto de almacenaje. Esto, origina la acumulación en la APPC de grandes cantidades de mercancías afectando los procesos portuarios de carga y descarga de las

mercancías. Actas de abandono legal de mercancías emitidas por la Aduana Principal de Puerto Cabello suscritas con retrasos, trae como consecuencia el pago adicional por almacenaje, así como la acumulación de contenedores en la zona primaria, contribuyendo a la saturación de los espacios pertenecientes al referido puerto.

4.2 RECOMENDACIONES

- Mejorar los tiempos de respuesta durante las operaciones portuarias para de este modo mejore la competitividad.
- Operar las 24 horas, los 365 días del año. Sin horario limitado para el pago de servicios y despacho de las diferentes mercaderías disminuyendo la estadía en el recinto portuario.
- Trabajar como un sistema integrado, enfocándose que al fallar uno de los elementos que conforman el sistema, pasa a ser ineficiente generando consecuencias negativas en el crecimiento de la economía nación.
- Coordinación en el proceso de desaduanamiento a los fines de no incurrir en retardos en el proceso.
- Implementar acciones que permitan informar la situación y estado de las mercancías que se encuentren resguardadas y custodiadas en sus almacenes, durante los trámites aduanales correspondientes a la nacionalización de las mismas.

BIBLIOGRAFÍA

- Arias F. (2006) **“El proyecto de investigación.”** 6ta edición. Caracas. Editorial Episteme
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999). Publicada en Gaceta Oficial del jueves 30 de diciembre de 1999, Número 36.860.
- D’Andrea, M. (2011). **Estrategias de logística para disminuir el tiempo de permanencia de las cargas dentro del puerto de Puerto Cabello.** Trabajo de Grado de Comercio Internacional. Universidad Alejandro de Humboldt. Valencia, Venezuela.
- El Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española
- Jorge Witker (1991) **“Como elaborar una tesis en derecho”** Madrid. Civitas, D.L.
- Ley General de Puertos, (Marzo, 17 de 2009) Reforma Parcial según gaceta Oficial No. 39.140
- Ley Orgánica de Aduanas.
- Malhotra N (1997) **“Investigación de mercados: un enfoque práctico.”** 2da Edición. Mexico D.F. Prentice Hall.
- Peña (2006: 38), en su conferencia en el IV Congreso sobre Derecho Marítimo cita a la Comunidad Europea.

- Revista PUERTO, **Bolipuertos aumenta inversiones para optimizar operaciones portuarias**, (entrevista) edición N° 9 Junio 2012, Editorial Cámara de Comercio de Puerto Cabello, Valencia Edo. Carabobo
- Romero, O. (2016). **Estrategias para la optimización de la gestión portuaria en Puerto Cabello**. Trabajo final de Maestría para optar al título de Magister. Universidad de Buenos Aires, Argentina.
- Zerpa, Ariannys y Hernandez, Mary (2014). **La Evolución y Desarrollo de la Actividad Portuaria en el Municipio Puerto Cabello del Estado Carabobo**. Universidad de Carabobo. Valencia, Venezuela.
- Aroca, J. (11/07/2019). **Actividad portuaria en Puerto Cabello descendió en 80%. El Interés**. Recuperado de <http://elestimulo.com/elinteres/actividad-portuaria-en-puerto-cabello-ha-descendido-en-un-80/>
- **Congestión en Puerto Cabello se debería a importación cerealera**. (02 de agosto de 2010). El Universal. Recuperado de: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/congestion-en-puerto-cabello-se-deberia-a-importacion-cerealera>.
- Cristhian Huamani Chuca. **Transporte Marítimo y los Servicios Portuarios**. Recuperado de <https://www.monografias.com/trabajos78/transporte-maritimo-servicios-portuarios/transporte-maritimo-servicios-portuarios2.shtm>
- **Informes de Gestión 2014. Gestión en los Órganos y Entes del Poder Público / Control Fiscal**. Recuperado de: http://www.cgr.gob.ve/descarga.php?Nombre=10_CAPITULO_2.pdf&Ruta=pdf/informes/gestion/2014/10_CAPITULO_2.pdf

- **Informes de Gestión 2015. Gestión en los Órganos y Entes del Poder Público / Control Fiscal.** Recuperado de: http://www.cgr.gob.ve/descarga.php?Nombre=09_CONTROL_FISCAL.pdf&Ruta=pdf/informes/gestion/2015/09_CONTROL_FISCAL.pdf

- **Informes de Gestión 2013. Gestión en los Órganos y Entes del Poder Público / Control Fiscal.** Recuperado de: <https://transparencia.org.ve/wp-content/uploads/2016/07/Informe-Gesti%C3%B3n-CGR-2013.pdf>

- Puerto Cabello entre los 100 terminales marítimos más importantes de la región: ocupa el puesto 22. Noticias24. Noticias 24. Recuperado de: <https://www.noticias24.com/venezuela/noticia/253429/puerto-cabello-ocupa-el-puesto-22-entre-los-100-terminales-maritimos-mas-importantes-de-america-latina/>

- **Puerto de Puerto Cabello.** Recuperado de: <http://www.bolipuertos.gob.ve/puertos/ptocabello.aspx>

- **Sabatino, J.A. (2013) Actualidad Portuaria 2013.** Recuperado de: [https://www.provincialre.com/eventos/evento310513/documentos/Actualidad_Portuaria de Venezuela2013.pdf](https://www.provincialre.com/eventos/evento310513/documentos/Actualidad_Portuaria_de_Venezuela2013.pdf)