



**CONFLICTO DE LA LOGISTICA EN EL  
ATRACO DE BUQUES EN BOLIVARIANA  
DE PUERTOS, S. A. HASTA LA  
ACTUALIDAD.**

Autor: Sulmary Garcia

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**

**CONFLICTO DE LA LOGISTICA EN EL ATRACO DE BUQUES EN  
BOLIVARIANA DE PUERTOS, S. A. HASTA LA ACTUALIDAD.**

**Autor:** Sulmary García

**Tutor:** Franmi Hernández

San Diego, marzo de 2020



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

**CONFLICTO DE LA LOGISTICA EN EL ATRACO DE BUQUES EN**

**Sulmary García 22.205.219**

**Tutor Propuesto:** Franmi Hernández      **Firma:** \_\_\_\_\_

**BOLIVARIANA DE PUERTOS, S. A. HASTA LA ACTUALIDAD.**

**ESTUDIANTE**

## 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

<b>DATOS PERSONALES</b>		
Apellidos: García García	Nombres: Sulmary Roxana	C.I: 22.205.219
Dirección: Urb. La Trigaleña		Teléfono: 04244902030
Escuela: Derecho	<b>Índice Académico:</b>	
<b>DATOS DEL PROYECTO DE TRABAJO DE GRADO</b>		
Autor: Sulmary García Teléfono:04244902030		
Título del trabajo: CONFLICTO DE LA LOGISTICA EN EL ATRACO DE BUQUES EN BOLIVARIANA DE PUERTOS, S. A. HASTA LA ACTUALIDAD.		

<b>Breve Explicación:</b>
Tiempo de Desarrollo: 1 semestre (16 semanas)
Tutor Académico: Abg. Franmi Hernández

**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 TUTOR ACADÉMICO**, Dr. Franmi Hernández , 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**

A Dios y la Virgen del Valle por darme fuerza y salud todos los días.

A mis padres, quienes con amor y disciplina supieron dirigirme en mis pasos desde mi infancia, sin ustedes no hubiera sido posible.

A mi familia y en es especial a mis abuelos, prima Mayded C. y novio Ángel O. que me han acompañado en las alegrías, triunfos y tristezas, gracias por estar y creer en mi.

A mi recordada y adora Dra. Maibi Rondón profesora, mentora, amiga y esa hermana mayor que me dio la vida como siempre le digo, quien me enseñó a transitar y aprender de esté complejo mundo de relaciones del Derecho, sus valiosos aportes, por sus consejos, paciencia, dedicación. Mi admiración y respeto.

A la universidad José Antonio Páez que me ha albergado en su seno, brindándome un camino profesional, permitiéndome formarme académicamente, para la abogacía.

A mis compañeros y amigos, que de una u otra manera me ayudaron para cristalizar este sueño, por su apoyo incondicional y confianza.

## **ÍNDICE GENERAL**

<b>CONTENIDO</b>	<b>pp.</b>
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.....	2

### **CAPITULO II**

#### **MARCO TEORICO**

2.1 Antecedentes de la Investigación.....	4
2.2 Bases Teóricas.....	8
2.3 Bases Legales.....	18
2.4 Definición de Terminos.....	22

### **CAPITULO III**

MARCO METODOLOGICO

3.1 Tipo de Investigación.....26  
3.2 Diseño de la Investigación Jurídica.....26

**CAPITULO IV**

RESULTADOS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1

Conclusiones.....27

4.2Recomendaciones.....28

REFERENCIA BIBLOGRAFICAS.....30

ANEXOS.....3



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y JURÍDICAS

ESCUELA DE DERECHO

**CONFLICTO DE LA LOGISTICA EN EL ATRACO DE BUQUES EN  
BOLIVARIANA DE PUERTOS, S. A. HASTA LA ACTUALIDAD.**

**Autor: Sulmary García**

**Tutor Académico: Abg. Franmi Hernández**

**Fecha: Marzo 2020**

**RESUMEN INFORMATIVO:** La logística comprende como colocar los bienes y servicios en lugar apropiado, en el momento adecuado y bajo condiciones adecuadas para obtener mayor eficiencia, optimización y rentabilidad. Su función es implementar, controlar y supervisar los materiales y productos hasta el consumidor. . La importancia de este proceso en la Administración Aduanera Venezolana radica no solo en proveer mecanismos para proceder a la fiscalización legal de las mercancías que ingresan al país, sino también la de controlar el tiempo de almacenamiento en los depósitos aduaneros.

## INTRODUCCIÓN

La mayor parte de las legislaciones aduaneras del mundo han tipificado la figura del abandono en los casos de ingreso de mercancías a la zona primaria de una aduana habilitada para las diferentes operaciones aduaneras, por inacción del consignatario o propietario de la mercancía, en un primer supuesto por abandono voluntario, y en segunda instancia, al no haber aceptado la consignación o no haber realizado la declaración de aduanas o retiro de la mercancía dentro de los lapsos previstos en las normativas legales. La importancia de este proceso en la Administración Aduanera Venezolana radica no solo en proveer mecanismos para proceder a la fiscalización legal de las mercancías que ingresan al país, sino también la de controlar el tiempo de almacenamiento en los depósitos aduaneros

Finalmente, la investigación ofrece a la Aduana Marítima de Puerto Cabello y a toda la estructura aduanera, conocimientos sobre el control y debido proceso en la gestión de las mercancías en estado de abandono, lo que elevará el compromiso en los auxiliares de la administración aduanera y funcionarios a laborar en apego a las Leyes con el objetivo de colocar a la institución como ejemplo de eficiencia administrativa.

## **CAPÍTULO I**

### **EL PROBLEMA**

#### **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Desde la creación de Bolivariana de Puertos S. A se ha invertido en la compra de una cantidad elevada de maquinaria para el trabajo de contenedores en patios, aún existen serios problemas en su logística sobretodo en la salida de las mercancías.

La congestión sigue siendo un problema en los períodos de mayor tráfico. (Julio- Noviembre). (Sabatino, 2013). Así como la falta de evolución de primera mano y el mal uso de los diferentes trabajadores del puerto, afectando principalmente los horarios de atracado 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 y privado que manejan equipos con mejor profesionalismo brindando mayor protección y seguridad a los productos. (...). En comparación a otros puertos de países vecinos los tiempos de carga y descarga de los productos se realizan con retrasos de horarios 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 sería el Puerto Colon de Panamá, en este recinto portuario el proceso de desaduanización y salida de los productos puede realizarse en una hora, pero en Puerto Cabello, puede demorar varios días y hasta meses.

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

En este sentido, la presente investigación tiene como objetivo, estudiar ¿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 logística en el atracado de buques desde la creación de Bolivariana de Puertos S.A.?

## **1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

A pesar que realizan incesantes transformaciones, avances de primera mano, preparación del personal y evolución de la infraestructura, maquinarias y equipos en el puerto de Puerto Cabello; surge la siguiente pregunta: ¿Por qué no se da el atracado de buques en el tiempo establecido? ¿Cuáles son las causas que ocasionan la demora en la logística en el atracado de buques en el puerto de Puerto Cabello?, ¿Porque las personas encargadas no cumplen los lineamientos protocolares de logística para maniobrar la mercancía?

## **1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **Objetivo General**

Estudiar la logística en el atracado de buques; desde la creación de Bolivariana de Puertos, S. A. hasta la actualidad.

### **Objetivos Específicos**

- Identificar la logística de carga y descarga en el atracado de buques, desde la creación de Bolivariana de Puertos, S. A. hasta la actualidad.
- Describir la logística de carga y descarga en el atracado de buques, desde la creación de Bolivariana de Puertos, S. A. hasta la actualidad.

- Determinar las consecuencias de la logística de carga y descarga en el atraco de buques, 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 creado para el conflicto en el atraco de buques, 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 la logística del atraco de buques, alimentando así la cultura e identidad nacional de cada una de aquellas personas que deseen indagar.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

El marco teórico referencial forma parte fundamental del contenido del proyecto en la investigación jurídica, debido a que en este apartado se amplía la descripción del problema, pues permite integrar la teoría con la investigación y establecer sus interrelaciones. Representa un sistema coordinado, coherente de conceptos y propósitos para abordar el

problema. En tal sentido, Nava (2008, p. 165), destaca que “el marco teórico cumple varias funciones dentro de un estudio, tales como: ayuda a prevenir errores que se han cometido en trabajos previos, orienta sobre cómo habrá de realizarse el estudio”. A continuación se presenta el desarrollo de este capítulo.

### **Antecedentes relacionados con la Investigación**

Como antecedente internacional se menciona el trabajo realizado por Chacón, C. y Chávez, M. (2010) titulada **“Propuesta de mejora de la gestión de procesos del departamento de almacén de mercancía de la Intendencia de Aduana de Tacna- incremento de la rotación del stock mercancías”** y presentado como requisito para optar al título de Magister en Gestión de Operaciones ante la Universidad de Peruan de Ciencias Aplicadas, Perú, en donde explica que la capacidad de almacenamiento de las instalaciones que ocupan los almacenes de la aduana en estudio ha sido rebasada por el hacinamiento de la mercancía existente. Este problema tiene como origen la falta de capacidad en la gestión del stock de almacenes, la escasa información relacionada a la disponibilidad de mercancías, en otras situaciones que ocasionan daño por aplastamiento y desorden por mala manipulación de mercancías, lo que dificulta su hallazgo para cuando se tiene que devolver o disponer de ellas.

La investigación se estructura como de tipo documental y de nivel descriptivo en donde solo se aplicó la ficha bibliográfica y la observación directa como instrumentos de recolección de información, cuyo análisis permitió identificar que la desorganización y descontrol del almacenamiento es lo que causa el conflicto en la logística, por lo

que se concluye la necesidad de reconstruir el proceso de recepción y almacenamiento de mercancía para mejorar la situación. De este antecedente, se obtuvo como aporte el proceso de almacenamiento propuesto, la desorganización en ésta área, se identificó como uno de los elementos a considerar en el proceso de mercancías en situación de abandono de la Aduana Principal de Puerto Cabello.

Autores como Busot (1990) y Tamayo (1994) se refieren a la revisión y síntesis conceptual de investigaciones previas relacionadas con la investigación planteada. Sin embargo hay que diferenciar entre antecedentes que son inmediatos y otros que serán mediatos. Para ambos autores el proceso de construcción de los antecedentes, a diferencia de otros autores, no es más que una descripción de la evolución del problema objeto de estudios, de las posturas de otros investigadores acerca del mismo, para lo cual se recurren a las fuentes documentales existentes.

Para la realización del siguiente análisis se consideraron algunas tesis previas similares al tema que brindaron una base de datos muy importante, lo que permitió lograr un marco de referencia preciso y objetivo. Las investigaciones que surgen como antecedentes destacan:

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. Dicha investigación se basó en un Diseño Documental donde se realizó un análisis e

interpretación de datos por medio de fuentes históricas y documentales. Esta investigación guarda relación con el tema objeto de estudio por lo que fue tomada como un aporte conceptual.

Se comienza a señalar los antecedentes nacionales con el realizado por Palencia, E. (2014), la cual llevó por título **Diseño de estrategias para el mejoramiento del proceso de nacionalización de mercancías en estado de abandono legal en la Aduana Principal Aérea de Valencia**, fue presentado como requisito para optar al título de Abogado en la Universidad José Antonio Páez. En el planteamiento del problema de este trabajo se describe un descontrol en el proceso de nacionalización de las mercancías en estado de abandono legal por situaciones que tienen que ver con la falta de documentos que avalen la proveniencia y pertenencia de las mercancías lo que retrasa su nacionalización y posterior adjudicación al Estado, por cuanto se plantea como objetivo general el diseño de estrategias para su mejoramiento.

La investigación se consideró como de tipo factible y de nivel descriptivo aplicando encuestas al personal encargado del proceso de nacionalización de las mercancías en estado de abandono, entre los resultados obtenidos cabe resaltar la falta de coordinación entre las áreas involucradas, lo que produce retraso en la presentación de la documentación pertinente luego de haberse cumplido el plazo para ello.

Romero Orangel, (2016) Realizo 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. El autor desarrolla la investigación sustentado en una investigación de campo y documental. La investigación tiene un nivel Descriptivo, porque 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.

Asimismo, cabe mencionar también el trabajo realizado por Román, J. (2013), titulado **Estrategias para la aplicación efectiva de las normas aplicables al abandono legal de mercancías en la Aduana Principal de Puerto Cabello**, el cual fue presentado ante la Escuela Nacional de Administración y Hacienda Pública para optar al título de Especialista en Gestión Aduanera y Comercio Exterior. En este trabajo se plantea un problema que está pasando en la mencionada aduana acerca de la falta de fiscalización en la correcta aplicación de la Ley Orgánica de Aduanas (1999) en relación al proceso de las mercancías en abandono legal por cuanto se expone como objetivo general la elaboración de estrategias para la aplicación efectiva de las normas aplicables en esta materia.

Esta investigación se formula metodológicamente como de tipo factible, nivel descriptivo y diseño no experimental aplicando cuestionarios como instrumentos de recolección de datos los cuales arrojaron como resultados varias debilidades identificadas tales como la presencia de ilícitos aduaneros, como consecuencia de la falta de cumplimiento de la ley en cuanto al tratamiento de la mercancía en abandono legal, por lo que se concluye con la necesidad de aplicar un estricto control en las

operaciones realizadas por los funcionarios públicos. La aproximación de este antecedente a la presente investigación, es que se desarrolla precisamente en la misma Aduana en estudio y que igualmente se aboca al proceso de mercancías en abandono legal.

En cuanto al aporte, se toma en consideración la aplicación efectiva de la Ley Orgánica de Aduanas (1999), con respecto al manejo de las mercancías en situación de abandono legal por parte de los funcionarios y funcionarias aduanales como uno de los puntos críticos de causa-efecto a identificar, cabe mencionar que las estrategias que expone este antecedente tienen relación con la inducción sobre sus funciones en base a la ley, así como de ética, a fin de aumentar la pertenencia hacia su papel como ejecutor del debido proceso.

## **2.2 BASES TEÓRICAS**

Para desarrollar el soporte teórico de esta investigación se consultaron varias fuentes bibliográficas las cuales encaminarán el desarrollo de los objetivos específicos de la investigación.

### **Derecho al mar**

Es un conjunto de principios y normas que regulan los espacios marinos y las relaciones entre los sujetos de derecho internacional en la utilización del océano mundial, de su fondo y su subsuelo con fines diferentes.

### **Convenciones que regulan el derecho al mar**

- Los espacios marítimos reconocidos en las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958, que son leyes en Venezuela y versan sobre: Mar Territorial y Zona Contigua, Plataforma Continental, Alta mar y Conservación de los recursos

vivos de la alta mar.

- La convención de Jamaica sobre los Derechos del Mar de 1982, el cual no es ley de Venezuela, por las reservar respecto de los artículos 15, 74, 83 y párrafo 3 del artículo 121, ya que podrían perderse derechos sobre las Islas de las Aves y de los Monjes. Asimismo es importante señalar que dicha Convención no permitió la reserva y eso también indujo al negociador venezolano a no ser parte del tratado.

### **Espacios Marítimos actualmente reconocidos**

Los espacios son: El Mar Territorial, Zona Contigua, Aguas Interiores, Plataforma Continental, Zona Económica Exclusiva, Alta Mar y Zona o Fondos Internacionales.

### **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 Cristhian 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.

### **Logística Portuaria**

La logística no es más que el traslado de mercaderías de un lugar a otro. Para comprender la logística portuaria sería necesario comprender que es la logística como concepto simple y entre muchos conceptos hay uno básico de Enrique Franklin y otro concepto más detallado de Feres y Pinzón para entender claramente la función final de un proceso logístico. (Enrique Benjamín Franklin Fincowsky, 2004) lo plantea como “el movimiento de los bienes correctos en la cantidad adecuada hacia el lugar correcto en el momento apropiado”.

## **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.

### **Aduanas**

La palabra “aduana”, según la referencia más común es que deriva del nombre árabe “divanum” que significa la casa grande donde se recogen los derechos. Luego cambió a “divana”, a “duana” y finalmente “aduana”. Son muchas las versiones referidas al origen de esta palabra, por lo que se hace impreciso el conocimiento de su verdadero origen.

En Venezuela, los primeros pasos de aduanas se conocen desde 1548, pero la formalidad y control fueron dados por la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, constituida legalmente el 25 de septiembre de 1728, en virtud de una Real Cédula del Rey Felipe V concedida a comerciantes vascos. Esta empresa era la única autorizada a la importación y comercialización de toda clase de mercancías europeas en la provincia de Venezuela, fijación de precios y compra de bienes producidos en Venezuela y su comercialización en España, trayendo como resultado entre los objetivos planteados la erradicación del contrabando y hacer más productivas las provincias conquistadas

A través del tiempo y mediante muchos cambios se fusionan Aduanas de Venezuela, Servicio Autónomo (AVSA) y el Servicio Nacional de Administración Tributaria (SENAT), para dar paso a la creación del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT). El Sistema Aduanero Venezolano, para la administración de la actividad aduanera, tiene un tipo de organización que reparte responsabilidades funcionales entre las Gerencias de Aduana (Nivel Operativo) y la Administración Central (Nivel Normativo).

El Nivel Operativo constituido por diecisiete aduanas principales, es el encargado de realizar el control perceptivo de las mercancías objeto de declaración, así como la verificación física de las mismas, y lo concerniente a la liquidación y pago de los tributos y su posterior retiro.

El Nivel Normativo se encuentra conformado por la Intendencia Nacional de Aduanas, unidad de dirección de la cual dependen la Gerencia de Arancel, la Gerencia de Regímenes Aduaneros, la Gerencia del Valor y la Gerencia de Control Aduanero. La Intendencia Nacional de Aduanas, como unidad ejecutora de la política aduanera nacional, procura el cumplimiento de la legislación aduanera y del mejoramiento de los procedimientos aduaneros, para responder a los problemas planteados ante las metas de recaudación fiscal por este ramo.

## **Administración de Aduana**

Para Rivas, H (2009: 62) La administración aduanera puede ser entendida en dos sentidos. En sentido objetivo se refiere al conjunto de actividades de orden administrativas desarrolladas en el ejercicio de la potestad aduanera; en sentido subjetivo se refiere al conjunto de organismos que ejecutan tales actividades administrativas.

### **Atribuciones y funciones de la administración aduanera**

En cuanto a las aduanas, dentro del nivel operativo de las Gerencias de Aduanas Principales estas tienen las siguientes atribuciones y funciones:

- 1.** La aplicación de normas y disposiciones que regulan las obligaciones de la renta, los procesos de administración, recaudación, control, liquidación de tributos aduaneros dentro de la circunscripción que le corresponda, en el ejercicio de la potestad aduanera.
- 2.** El cumplimiento de las funciones administrativas, relacionadas con los asuntos de la Gerencia y las unidades adscritas a su jurisdicción que garanticen el funcionamiento y logro de los planes, programas y demás instrucciones que establezca el SENIAT.
- 3.** La aplicación del sistema de administración, administración de recursos humanos y administración financiera, de acuerdo a las normas y procedimientos establecidos por el nivel central y demás providencias establecidas en el ordenamiento jurídico.

4. Ejercer la potestad aduanera dentro de su circunscripción, de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica de Aduanas y su reglamento y demás disposiciones aplicables.

Las demás que se le atribuyen.

### **Funciones de las Aduanas**

Las aduanas ejercen funciones de control básicamente operativas. Según Rivas, H (2009:23) Ejecutan en la jurisdicción que le corresponde, las normas, políticas directrices e instrucciones emanadas de los distintos órganos de la Administración Pública que ejercen la “potestad aduanera. Control de Comercio Exterior: La introducción, paso y extracción de todo género de mercancías del territorio aduanero, deben realizarse a través de una aduana. Esta debe determinar y aplicar el régimen jurídico a que estén sometidas dichas mercancías.

1. Recaudación Tributaria: La aduana debe determinar y recaudar los tributos derivados al tráfico de mercancías.
2. Control Sanitario: La aduana conjuntamente con funcionarios de sanidad, debe examinar las condiciones y estado físico de las mercancías para evitar el ingreso de plagas, enfermedades u otros males que afecten la salud de personas, la fauna y la flora.
3. Control de fraude aduanero: El fraude aduanero genera efectos muy negativos sobre los fines del derecho Aduanero. En razón de lo cual, las aduanas tienen el deber de aportar medidas para prevenir y reprimir este tipo de ilícitos.
4. Gestión de estadísticas: Corresponde a la aduana proveer la información relativa al movimiento del comercio exterior, a los fines de llevar cuentas de balanza de pagos y otras que puedan ser necesarias para la toma de decisiones

de política económica. Al observar la multiplicidad de objetivos que tiene señalado el servicio aduanero, se puede distinguir su importancia y apreciar la amplia y estrecha relación que tiene con casi todo los organismos del estado.

### **Tributos**

En cuanto a los tributos, cabe mencionar Tamayo, E. y López R. (2012: 132), quienes lo define como una “obligación legal y pecuniaria, fundamentada en la capacidad económica de sus destinatarios y establecida a favor de un ente público, con régimen de derecho público, para atender a sus necesidades económicas”. Es decir, es el pago de una cantidad determinada de dinero al Estado, de acuerdo a las características comerciales y económicas de los contribuyentes, que son administrados y utilizados para cubrir gastos públicos y sociales. Cabe destacar que la teoría de tributos aplica a la presente investigación pues el tema aduanero va a la par de la gestión tributaria.

### **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.

#### **2.1.1. Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas (1991) Gaceta Oficial N° 4.272 Extraordinario de fecha 20 de mayo de 1991.**

Artículo 155: Para practicar el reconocimiento, los funcionarios aduaneros que vayan a intervenir en el mismo, deberán tener en su poder la documentación legalmente

exigible para la operación aduanera de que se trate. Dicha documentación deberá haber sido confrontada en la oportunidad de la declaración de las mercancías.

Las mercancías que se encuentran en abandono legal deben ser sometidas a un acto de Reconocimiento, con el fin de levantar las actas respectivas para su disposición.

## **2.4 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS**

**Abordaje** En el derecho Marítimo, equivale a roce o choque de una embarcación con otra que puede ocurrir por causa fortuita o de fuerza mayor; por dolo, impericia o negligencia del capitán de uno de los buques, o por culpa de los capitanes o tripulaciones de los respectivos buques. Con arreglo a las causas del abordaje, se determinan las responsabilidades derivadas de éste.

**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

**Atracar:** Acercar, arrimar el costado de una embarcación a cualquier parte,

especialmente a un muelle.

**Avalúo:** Acción efecto de valorar; esto es, de fijar la estimación de una cosa en la moneda del país, o la indicada en el negocio de que se trate.

**Buque de carga:** Embarcación que se encuentra esperando cargamento en un puerto.

**Buque de cabotaje:** El dedicado a este género de navegación y comercio, entre puerto y puerto de una nación y sin alejarse mucho de la costa.

**Cabotaje:** Navegación costera de puerto a puerto; llamada de cabotaje por ir de cabo en cabo, por lo general sin perderlos de vista.

**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.

**Piratear:** Apresar y robar embarcaciones, y cometer toda serie de violencias contra tripulantes y pasajeros.

**Piratería:** La más irregular de las guerras posiblemente, la delincuencia llevada a cabo en el mar o costas poco vigiladas. El apresamiento de naves, el robo de los efectos que transporten, el asesinato de sus tripulantes o pasajeros, la violación el secuestro caracterizan la piratería, que se aprovecha de la soledad del mar, de la despoblación de algunas costas o de la indefensión de las naves mercantes o de las de guerras mal armadas. La piratería se ejerce por buques sin bandera o nacionalidad o que la ocultaban cuando servían a algún Estado, también pirata entonces.

**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.

**Zona Franca:** En los términos del Decreto ley esp. Del 11 de junio de 1929, es zona franca la franja o extensión de terreno situado en el litoral, aislada plenamente de todo núcleo urbano, con puerto propio o adyacente y en el término jurisdiccional de una aduana de primera clase, en cuyo perímetro, además de realizarse las operaciones permitidas en los depósitos francos, pueden instalarse determinadas industrias.

**Zona Marítima:** Espacio o franja de mar que circunda las costas en la extensión determinada por el Derecho Internacional, o en la amplitud que ciertos Estados se arrogan, mientras no surja conflicto con otro más poderoso.

**Zona Marítima Terrestre:** De acuerdo con la Ley es. De Puertos, el espacio de las costas o fronteras marítimas que baña el mar con su flujo y reflujo hasta donde sean sensibles las mareas, y las mayores olas en los temporales donde no lo sean. En los ríos se extiende esta zona hasta donde sean navegables o resulten sensibles las mareas.

## **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 conflicto de ataque de buques, 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). ésta investigación refleja el funcionamiento de BOLIPUERTOS desde la creación hasta la actualidad.

#### **3.2 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

En cuanto al diseño, la investigación se considerará como documental que, en palabras de Bernal C. (2006: 110) “consiste en un estudio de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto del tema objetivo de estudio”, es decir, para el desarrollo del estudio se consultaron varias referencias teóricas y electrónicas sobre estrategias y control interno así como leyes y artículos que regulan el tema de las mercancías en abandono legal.

## **CAPÍTULO IV**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **4.1 CONCLUSIONES**

Una vez concluida la presente investigación se observa la importancia de la logística en el atraque de buques en el puerto de Puerto Cabello la cual implica los diferentes medios, métodos y técnicas que permiten llevar a cabo la organización y buen servicio en los puertos, es un puente o nexo entre la producción y el mercado, involucra tareas de planificación y gestión de recursos, su función es implementar y controlar con eficiencia los materiales y los productos desde el punto de origen hasta el consumo, con la intención de satisfacer las necesidades del consumidor al menor costo posible.

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 conflictos en la operatividad y buen funcionamiento del desaduanamiento.

Un aspecto importante a resaltar en cuanto a las consecuencias en el conflicto de ataque de buques 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 conflictos, 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

- Perfeccionar la calidad de respuesta en cuanto al tiempo durante las operaciones portuarias para de este modo mejore la competitividad.
- Laborar 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.
- Proceder 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.
- Regulación, prevención y coordinación en el proceso de desaduanamiento a los fines de no incurrir en demoras en el proceso.
- Aplicar métodos y medidas 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.
  - El Área de Control y Almacenamiento de Bienes Adjudicados no debe esperar que Bolivariana de Puertos le envíe un listado de las mercancías que se encuentran en abandono legal, para proceder al reconocimiento de dicha mercancía, ya que la misma información es manejada por la División de Operaciones en la Aduana con más exactitud; Además, ellos desconocen si esas mercancías han sido validada y los agentes aduanales no la han podido retirar o despachar, bien sea porque no tienen la cantidad suficiente para pagar los impuestos por concepto de almacenaje o por cualquier otra razón.
  - Resulta fundamental incrementar la eficiencia operativa de las organizaciones con el firme propósito de desplazar al máximo potencialidades implícitas en las destrezas y habilidades organizacionales y en la capacidad y vocación del trabajo de sus funcionarios.
  - Proveer mecanismos para proceder a la fiscalización legal de las mercancías

que ingresan al país, y a la vez controlar el tiempo de almacenamiento en los depósitos aduaneros.

- Elevar el compromiso en los trabajadores auxiliares de la administración aduanera y funcionarios a laborar en apego a las Leyes con el objetivo de colocar a la institución como ejemplo de eficiencia administrativa.
- Optimizar la cadena logística y operacional, mejorando e implementado mecanismos de planificación, gestión de recursos y control que permitan aprovechar las oportunidades actuales, y así lograr un recinto portuario de última generación que retribuirá en beneficios a la comunidad portuaria y en consecuencia mayor eficiencia, rentabilidad y ganancias para la República Bolivariana de Venezuela

## **BIBLIOGRAFIA**

- Arias F. (2006) **“El proyecto de investigación.”** 6ta edición. Caracas. Editorial Episteme
- Bernal C. (2006). **Metodología de la investigación: para administración, economía, humanidades y ciencias sociales.** Pearson Educación. México

- 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
  
- Farías Guillén, A. L. (2011). **Bases para el Estudio del Derecho Internacional Público.**
  
- 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.
  
- 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](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](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 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)

## **ANEXOS**

### **ANEXO A**

## ANEXO B



**ANEXO C**



**ANEXO D**



**ANEXO E**



**ANEXO F**



## ANEXO G

