



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS
ESCUELA DE DERECHO

DETERMINAR LA PERSONALIDAD JURIDICA DE BOLIVARIANA DE PUERTOS S.A.

INSTITUCION:

Bolivariana de Puertos S.A.

Tutor(a): Abg. Mariangelis Veroes

AUTOR (AS): Bastidas Moreno, Danisis Jhinet

C.I. V. 24.473.677

Suarez Dalys Edinai Del Valle

C.I. V.- 26.389.710

San Diego, Octubre 2019.



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS
ESCUELA DE DERECHO

DETERMINAR LA PERSONALIDAD JURIDICA DE BOLIVARIANA DE PUERTOS S.A.

INSTITUCION:

Bolivariana de Puerto S.A.

Tutor(a): Abg. Mariangelis Veroes

AUTOR (AS): Bastidas Moreno, Danisis Jhinet

C.I. V. 24.473.677

Suarez Dalys Edinai Del Valle

C.I. V.- 26.389.710

San Diego, Octubre 2019.



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS
ESCUELA DE DERECHO

DETERMINAR LA PERSONALIDAD JURIDICA DE BOLIVARIANA DE PUERTOS S.A.

CONSTANCIA DE APROBACION

Nombre, firma y cedula de identidad del tutor académico

Nombre, firma y cedula de identidad del tutor institucional

Nombre, firma y cedula de identidad del tutor metodológico

AUTOR (AS): Bastidas Moreno, Danisis Jhinet

C.I. V. 24.473.677

Suarez Dalys Edinai Del Valle

C.I. V.- 26.389.710

San Diego, Octubre 2019.

DEDICATORIA

A nuestro Dios por guiarnos, dándonos la luz para lograr los objetivos.

A mi madre Nahima Dalys y mi padre Eddie Suarez, que con su apoyo y su formación me han inspirado a lo largo de mis estudios.

A nuestros hermanos, que han estado allí apoyándonos y animándonos a lo largo de la carrera.

A todas las personas que nos apoyaron para poder seguir adelante y cumplir esta meta.

¡Gracias!

Edinai Suarez

DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional.

A mi madre Yoleida Bastidas por ser el pilar más importante de mi vida y por demostrarme siempre su amor, cariño y apoyo incondicional.

En memoria de mi gran amigo Adel Ernesto Quiñones Farfan, quién me animó en este campo de estudio y que durante sus años de vida me apoyó incondicionalmente. Durante el último año de su vida me dieron una nueva apreciación del significado y la importancia de la amistad.

A mis amigas Edinai y Gesner porque sin el equipo que formamos, no hubiéramos logrado esta meta.

¡Gracias!

Danisis Bastidas

AGRADECIMIENTO

Primeramente agradecida con Dios, por darme fortaleza, paciencia, protección y guiarme siempre en la vida para así poder cumplir mis sueños.

A la Universidad José Antonio Páez, por contribuir a través de la academia a la formación profesional. Y a todos mis profesores por la dedicación a lo largo de la carrera.

A mis amigas incondicionales Edinai Suarez y Gesner Rosales, por estar siempre de mi lado durante toda la carrera.

Al Papá que me regalo la vida Gerardo Rivero por haberme apoyado incondicionalmente durante a lo largo de toda la carrera.

A mi Jefe y ahora Colega Abg. Jairo Aguilar Gerente de Zoom Intenational Services, C.A., lugar donde actualmente laboro, por haberme otorgado todos los permisos necesarios para poder continuar con mis estudios. Al Sr. Alexis Fernández y Deibys Palacios por ser cómplices todos los días de llevarme a la Universidad para no llegar tarde a clases.

A mi Profesora Jannet Alvarez por todo su apoyo incondicional y todas aquellas personas que nos ayudaron a realizar esta investigación.

¡Gracias a Todos!

Danisis Bastida

AGRADECIMIENTO

Primeramente agradecidas con dios, por darme fortaleza, paciencia, protección y guiarme siempre en la vida para poder cumplir mis sueños.

A la Universidad José Antonio Páez, por contribuir a través de la academia a la formación profesional.

A mis Padres por el apoyo incondicional a lo largo de esta trayectoria.

A mis amigas Danisis Bastidas y Gesner Rosales por ser mi apoyo y por haberme ayudado siempre en esta etapa.

A mis familiares por estar siempre presente y apoyándome cada día.

A mi Profesora Jannet Alvarez por todo su apoyo incondicional y todas aquellas personas que nos ayudaron a realizar esta investigación.

¡Gracias a Todos!

Edinai Suarez

INDICE

DEDICATORIA.....	IV
AGRADECIMIENTO.....	V
INDICE GENERAL.....	VI
LISTA DE CUADROS.....	VIII
LISTA DE GRAFICOS.....	IX
RESUMEN INFORMATIVO.....	X
INTRODUCCION.....	10

CAPITULO I.

EL PROBLEMA

- 1.1. Planteamiento Del Problema.
 - 1.1.1. Formulación del Problema.
- 1.2. Justificación e Importancia.
- 1.3. Objetivos de la Investigación.
 - 1.3.1. Objetivo General.
 - 1.3.2. Objetivos Específicos.
- 1.4. Alcance y Limitación.
- 1.5. Factibilidad.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

- 2.1. Antecedentes de la Investigación.
- 2.2. Bases Teóricas.
- 2.3. Bases Legales.
- 2.4. Definición de Términos.

CAPITULO III.

MARCO METODOLOGICO.

- 3.1. Tipo de Investigación.
- 3.2. Métodos y Técnicas de Investigación.
- 3.3. Población y Muestra.
- 3.4. Fases Metodológicas o de la Investigación.
- 3.5. Fuentes de Conocimientos.

CAPITULO IV.

RESULTADOS. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

BIBLIOGRAFÍA.

CONCLUSIONES.

ANEXOS.



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD JOSE ANTONIO PAEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS
ESCUELA DE DERECHO

DETERMINAR LA PERSONALIDAD JURIDICA DE BOLIVARIANA DE PUERTOS S.A.

Tutor(a): Abg. Mariangelis Veroes

AUTOR (AS): Bastidas Moreno, Danisis Jhinet

C.I. V. 24.473.677

Suarez Dalys Edinai Del Valle

C.I. V.- 26.389.710

RESUMEN

El propósito de este trabajo es analizar la evolución de uno de los puntos más importantes de la economía venezolana como lo es la actividad portuaria, además de describir como ha sido su desarrollo desde sus inicios, cuando se instala la Compañía Guipuzcoana y la ciudad pasa a depender de la Corona Española. La presente investigación se apoya en un diseño documental, pues se basa en el análisis e interpretación de datos, provenientes de fuentes tanto primarias como secundarias, el tipo se trata de una investigación descriptiva, ya que se describe la evolución y el desarrollo de la actividad portuaria, Como conclusión se obtuvo que la actividad portuaria ha evolucionado a medida que se han creado las diversas instituciones encargadas de regular el desarrollo del puerto de Puerto Cabello, desde la primera la cual fue la Compañía Guipuzcoana, hasta la actual encargada del puerto como lo es Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A

Palabras claves: Actividad portuaria, puerto, economía, desarrollo, Compañía Guipuzcoana.

INTRODUCCION

En el marco de la Constitución de la República Bolivariana, Venezuela se constituye en un Estado democrático y social de Derecho y de Justicia, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico y de su actuación, la vida, la libertad, la justicia, la igualdad, la solidaridad, la democracia, la responsabilidad social y, en general, la preeminencia de los derechos humanos, la ética y el pluralismo político.

En el ámbito del Comercio Internacional, los puertos internacionales ya que estos forman una conexión para el intercambio constante de mercancías entre un país y lo que permite en gran parte el crecimiento de la economía mundial, siendo precisamente los puertos una de las principales entradas y salidas de mercancías de un país convirtiéndose en un punto clave el cual debe tener entre sus prioridades políticas definidas en cuanto a la calidad de sus servicios, normas y procedimientos normalizadas a través de organismos acreditados, que lo certifiquen, lo que permitirá a cada puerto el mayor desempeño y competitividad entre los puertos de la región.

En tal sentido a estos efectos se tratara sobre la personalidad jurídica de Bolivariana de Puerto S.A. (Bolipuertos), y para las empresas con autorización de uso, cuyo cumplimiento permite asegurar las transacciones ofrecidas a los distintos usuarios y clientes en general.

Mediante el diagnóstico de la situación actual del puerto en nuestro caso estudio y el análisis de sus procesos se evaluaron las oportunidades de mejora en su personalidad jurídica lo cual apunta a la mayor eficiencia y eficacia en todos sus procesos y el funcionamiento e implementación en otros Estados del país.

Por lo que para entender con mayor exactitud, se desarrolló esta investigación en cuatro Capítulos, distribuidos de la siguiente manera:

En el Capítulo I se presenta la problemática y la formulación del estudio, la justificación del estudio, objetivo general y específicos, los alcances y limitaciones.

Por su parte en el Capítulo II. Se reseña el Marco Teórico, el cual contiene investigaciones que describen los antecedentes, así como también las bases teóricas que fundamentan el tema estudiado; de igual modo las bases legales donde se pueden observar los aspectos esenciales que conforman de dicha investigación y por último, y no menos importante la definición de términos.

Siguiendo las secuencias de responder los objetivos, en el Capítulo III se desarrolla el Marco Metodológico, utilizando los procedimientos para definir el tipo, técnicas de investigación, así como las fases metodológicas, que permitan lograr la construcción y Desarrollo de los objetivos.

Finalmente, en el Capítulo IV se establecen los resultados obtenidos, conclusiones y recomendaciones en la presente investigación.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema

Dentro de los principios constitucionales establecidos en la Carta Magna del año 1999, específicamente en el Artículo 2 encontraremos que, Venezuela se constituye en un Estado Democrático y Social de Derecho y de Justicia, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico y de su actuación, la vida, la libertad, la justicia, la igualdad, la solidaridad, la democracia, la responsabilidad social y, en general, la preeminencia de los derechos humanos, la ética y el pluralismo político.

Los puertos en Venezuela antes del año 1976 eran manejados por el Ministerio de Hacienda, pero debido a las funciones que venía ejerciendo con los distintos puertos (INP) el Instituto Nacional de Puertos, que se encargaría de administrar, operar, construir, dotar y equipar los puertos y terminales marítimos fluviales y lacustre de la Republica. Actualmente estas funciones se encarga de desarrollarla Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A la cual quedo adscrita al Ministerio del Poder para Transporte Acuático y Aéreo.

A lo largo del tiempo se comprobaron las dificultades del gobierno central para controlar y manejar los puertos, aeropuertos y empresas públicas estatales desde la capital, lo que daría paso a un proyecto de ley aprobado por el entonces Congreso de la Republica “Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público”, publicado en Gaceta Oficial No. 4153 de fecha 28-12-1989, instrumento este que permitió, entre muchos otros, la descentralización de las competencias en materia portuaria respecto de los Puertos Públicos de uso comercial.

El proceso de transferencia portuaria del INP (Poder Central) a los Estados Regionales era, por demás, bastante sencilla. Cada vez que para ello las Asambleas Legislativas de los Estados portuarios procedieron a dictar las Leyes Especiales para asumir competencias, igualmente se crea el Instituto Autónomo de Puerto Cabello.

Después de 20 años de descentralización del Puerto de Puerto Cabello en manos del gobierno Regional, el Ejecutivo Nacional decidió reformar esta Ley aludiendo entre otras razones que la reforma de esta norma tiene como objeto dar respuesta al recurso interpuesto por la procuraduría General de la Republica ante la sala Constitucional del Tribunal

Supremo de Justicia, solicitando la interpretación del Numeral 10 del Artículo 164 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela De “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” (Gaceta Oficial 4453 del 24 de Marzo de 2000).

Es así como la Comisión permanente de Política Interior elaboro el proyecto de reforma que fue aprobado en primera discusión el 17 de Abril del año 2008, dando paso a la reforma parcial de la Ley General de Puertos, promulgada el 17 de Marzo del 2009 según Gaceta Oficial No. 39.140. En se mismo mes de Marzo del 2009 el Ejecutivo Nacional decreto la creación de una empresa del Estado, bajo la forma de Sociedad Anónima, que se denominó “Bolivariana de Puertos (BP)”, la cual quedo adscrita al Ministerio del Poder Popular para las Obras Publicas y Viviendas (Bolipuertos) como popularmente se le llama, tiene como objeto principal el acondicionamiento, administración, desarrollo, conservación y aprovechamiento de los bienes y servicios que comprende la estructura portuaria, igualmente la empresa tiene las funciones de formular propuestas de nuevas infraestructuras portuarias y de navegación marítima, dirección, coordinación, exportación y gestión de los servicios de seguridad en los puertos.

Venezuela debido a su ubicación geográfica es una excelente puerta de entrada comercial para Latinoamérica y el mundo específicamente Puerto Cabello, en efecto se encuentra ubicado en la región Centro Norte Costera del Estado Carabobo en donde sus condiciones naturales, y las facilidades de comunicación con los mercados Caribeños lo abocan de una manera definitiva a constituirse en el mejor Puerto ubicado en el Caribe Sur, en condiciones de absorber la carga y tráfico marítimo proveniente de los Estados Unidos y Europa para transferirla y distribuirla.

Se sitúa estadísticamente como el primer Puerto de Venezuela lo que incide en un alto volumen de carga y buques que diariamente llegan a este, por lo cual es conveniente luego de la serie de proyectos de inversión en miras a la modernización de sus actuales instalaciones, preveer, los futuros planes de crecimiento comercial. En tal sentido en el estudio de evaluación de los principales Puertos de América Latina realizado por la Corporación Andina de Fomento y la Universidad Politécnica de Valencia (España) se refleja la necesidad de inversión en infraestructura y organización de todos los procedimientos que faciliten el desarrollo portuario.

Puerto Cabello maneja aproximadamente el (70%) de la carga que entran y sale de Venezuela. Según datos obtenidos: (Diario del Informador 15 de Julio del 2012), el aumento de las importaciones y por supuesto de buques que además recogen las

exportaciones y equipos vacíos de carga, vienen generando cogestión de muelles en algunas épocas del año, los procesos de carga y descarga de buques, recepción de las cargas en los distintos patios y almacenes, el proceso de movilización de contenedores para sus respectivas inspecciones y despachos, los procesos de inspección por parte de las distintas autoridades, así como los procesos administrativo y operativos, no cuentan con un sistema de calidad que garantice el cumplimiento de los mismos en el tiempo establecido trayendo como resultado el incremento de los costos en toda la cadena logística, y a su vez perdiendo competitividad con otro puerto de la región.

Una de las bases en la que se afianzo Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A. fue fundamentarse en la teoría como empresa mixta que es aquella que no es privada en su totalidad ya que parte del dinero del que necesita para financiarse proviene del Estado y la empresa privada parte en lograr la satisfacción del cliente mediante el trabajo en equipo en los servicios portuarios, realizando y garantizando operaciones seguras, donaciones, resguardo de la salud e integridad de los trabajadores, protegiendo el ambiente, buques e instalaciones es así como se conlleva a la unión de las empresas de servicios y las empresas comerciales, es decir, que brindan servicios y venden productos relacionados con el servicio que ofrecen. Su objetivo es que el estado tienda a ser el único propietario tanto del capital como los del servicio de la empresa

Por lo tanto se plantea la necesidad de optar en crear una personalidad jurídica de Bolivariana de Puerto S.A., el cual ha sido pionero en la implementación de un sistema de calidad organizado y estructurado con la intervención de toda la comunidad portuaria.

1.2 Formulación del Problema.

¿Determinar cuál es exactamente la personalidad Jurídica de Bolivariana de Puerto S.A; como empresa prestadora de servicio portuario?

1.2.Justificación.

A nivel Mundial, el comercio portuario tiene una tendencia al crecimiento, dicha tendencia es posiblemente generada por la globalización del comercio y la reducción de costos de transporte de las mercancías esto lleva a que haya una predisposición a enfocar esfuerzos por parte de los administradores portuarios para la mejora de la productividad y una concientización por parte de los operadores portuarios que laboran dentro de los puertos.

Es por todo esto que los países como Venezuela requieren de la mejora de sus puertos a través de la aplicación de nuevos sistemas tecnológicos y jurídicos, para así obtener mayor competitividad en el intercambio comercial con otros países atendiendo al llamado de la globalización.

En tal sentido en la “evaluación de los principales puertos de América del Sur” realizado por la Corporación Andina de Fomento y la Universidad Politécnica de Valencia (España) señalan el programa de puertos de primera, dentro del que se enmarcan la gestión de calidad en los terminales marítimos, el estudio determino además de la necesidad de desarrollar inversiones en infraestructura y de implementar programas para el mejoramiento de la calidad de los servicios prestados a los clientes tomando en cuenta lo expuesto anteriormente, el desarrollo de la presente propuesta representa un aporte muy importante dentro del servicio portuario.

Como ya es sabido el intercambio comercial se maneja en su mayoría por vía marítima, es por ello que se debe realizar de manera rápida, segura y confiable, para satisfacer las necesidades y exigencias de los clientes que son al fin de cuentas los más importantes en esa cadena logística del servicio portuario. Al mejorar todas estas cadena logística se lograra tener un puerto de última generación el cual traerá beneficios para la comunidad portuaria, beneficios económicos a los porteños, será más atractiva para el turismo y en consecuencia beneficios económicos para el país.

Desde este punto de vista, el trabajo se justifica por cuanto la meta es Determinar la personalidad jurídica de Bolivariana de puerto S.A., (Bolipuertos), toda vez que se presentan dudas en la práctica en todo lo relacionado al inventario de materiales, suministros en general y atención al público.

En atención a lo antes expuesto, surge la necesidad de explicar la personalidad Jurídica de Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A. Este conjunto de actividades responde a la esencia del procedimiento jurídico de bienes públicos lo que va a permitir realizar a cabalidad las labores o actividades para estandarizar la operatividad de la misma.

Este trabajo también podrá dar lugar al surgimiento y evaluación de otros procedimientos, pudiendo construir un antecedente para otros informes relacionadas con el tema.

1.4. Objetivos de la Investigación:

1.4.1. Objetivo General

Determinar la personalidad Jurídica de Bolivariana de Puerto S.A

1.4.2 Objetivos Específicos.

1. Señalar la denominación de constitución de Bolivariana de Puertos S.A. (Bolipuertos).
2. Fundamentar facultades de responsabilidad Jurídica de empresas mixtas en Venezuela.
3. Determinar si el SENIAT es el único ente del estado facultado para la recaudación de tasas portuarias.

1.5. Alcance

El trabajo se orientó al desarrollo de explicar la personalidad Jurídica de Bolivariana de puerto S.A. como empresa orientada a lograr la eficiencia de la gestión portuaria y alcanzar beneficios económicos para los puertos, a través de una figura que optimice la dinámica de las operaciones y modernice la estructura de sus espacios y avance hacia un progreso marítimo productivo.

El alcance de este consistirá en datos necesarios que serán obtenidos de la información y documentación que reposa en Bolivariana de Puerto S.A. Para elaborar las estrategias que permitan optimizar y llevar un procedimiento adecuado como personalidad jurídica y empresa mixta.

1.6. Limitaciones del Estudio

El presente estudio presento la limitación del tiempo para realizar dicho informe, otorgado por la universidad para la realización del mismo, así como también la limitante en

relación al transporte del Municipio San Joaquín al Municipio San Diego, diariamente para poder cumplir con las actividades académicas.

CAPITULO II

MARCO REFERENCIAL CONCEPTUAL

2.1. Antecedentes De La Investigación.

Los antecedentes son todos aquellos trabajos de investigación que se han realizado anteriormente, y son una referencia para el presente estudio. Como expresa Sabino (1994: 63), “los antecedentes deben ser apenas los indispensables para situarnos en el problema”.

A continuación, se muestran las diversas investigaciones que sirvieron de apoyo para conocer más sobre la temática portuaria, y llevar a cabo la presente investigación.

Coca, P y Compés, R. (2003), en su investigación de grado titulada: “Evaluación de los Principales Puertos de América del Sur”, persiguió como objetivo analizar el funcionamiento de la cadena logístico – portuaria en los países de América del Sur, considerando esta cadena y su competitividad en una doble dimensión: la primera como instrumento al servicio del comercio; y la segunda como fin en sí mismo, en el que el puerto se convierte en un centro de prestación de servicios que genera un alto valor en términos de producción y empleo en el área que está ubicado.

En cuanto la metodología empleada por los autores, ésta se sustentó en dos instrumentos complementarios: el primero consistió en entrevistas personales con clientes representativos, prestadores de servicios e instituciones claves del puerto; y el segundo en opinión del miembro del equipo de la UPV que ha visitado el puerto después de haber realizado las entrevistas y visitado las instalaciones.

Los autores concluyen su investigación afirmando que los puertos de América del Sur han completado con éxito la primera y la más importante generación de reformas portuarias de su historia reciente, al pasar de un modelo público puro de propiedad, control y gestión de la infraestructura y los servicios; a un modelo mixto donde la propiedad y el control

están en manos del sector público y la gestión y prestación de servicios del privado basándose en empresas mixtas siempre y cuando con sus bases jurídicas..

En esta investigación los autores elaboraron una exhaustiva investigación sobre el desarrollo del sistema portuario venezolano desde el año 1991 cuando se aprobó la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencias de Competencias del Poder Público, bajo la vigencia de la Constitución de 1961. Esta descentralización consistió en la transferencia de los puertos públicos de uso comercial a los gobiernos de los estados con puertos en su territorio y acarreó la liquidación del Instituto Nacional de Puertos, el cual venía administrando el sistema portuario venezolano desde el año 1975. En esta investigación se puede obtener más información acerca de la evolución del sistema portuario venezolano, aspecto que es necesario para abordar la investigación.

González, M y Trujillo, L. (2006), y su trabajo de investigación de grado titulado: “La Medición de la Eficiencia en el Sector Portuario”: Revisión de la Evidencia Empírica, se basaron en profundizar en el conocimiento del sector portuario a través de un análisis sistemático de los estudios que evalúan la eficiencia en este sector.

Para lograr dicho objetivo los autores realizaron una revisión de literatura sobre medidas de eficiencia aplicadas al sector portuario, lo que se basaría en una investigación de tipo documental. Los autores de esta investigación, llegaron a la conclusión de que los puertos son organizaciones complejas donde se dan cita operadores que desarrollan actividades de diversa naturaleza, tienen objetivos diferentes y están sujetos a niveles de competencias y regulación dispares. Por ello no es conveniente analizar el puerto globalmente sino que es preferible centrar el estudio en una actividad concreta que debe estar claramente especificada.

Granda, J. (2005), en su trabajo de investigación de grado: “Ciudades Puerto en la Economía Globalizada”: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios, señala como objetivo de la investigación analizar los espacios de la organización de la actividad portuaria resultante de la dispersión espacial e integración global de la actividad económica en las ciudades puerto.

La metodología empleada fue la investigación de carácter explicativa, en la cual el autor intentó articular una serie de preguntas y respuesta que el tema suscita en un marco interpretativo general, a partir del cual fuese posible deducir hipótesis explicativas, referidas al impacto de la globalización en las ciudades puerto. Como conclusión de la investigación; el autor afirma que en el contexto actual de liberalización de los mercados

mundiales y la conformación de una geografía de bloques económicos, los puertos compiten por incrementar los volúmenes y los flujos de carga desde y hacia sus regiones geográficas como una manera de insertarse en dichas redes; lo que ocasiona un acelerado incremento en el desarrollo del puerto, y más aún en su eficacia.

Con relación a la investigación de Granda; ésta muestra las estrategias que deben utilizar las ciudades Puerto para integrarse a la red de mercados, y conseguir así la eficacia que persigue; además de lograr un acelerado desarrollo en materia portuaria, sin importar las inversiones portuarias que se tengan que realizar para enfrentar la competencia interportuaria y su integración en las redes de producción. Todo ese proceso, persigue dos propósitos; el primero: es modificar los flujos comerciales, pues la mejora de los puertos podría contribuir a revertir las desventajas geográficas (la cual en el caso de Puerto Cabello éste no tiene ningún problema, pues goza de una excelente y privilegiada ubicación) y promover el comercio nacional; y el segundo propósito sería la generación de ingresos con el suministro de servicios portuarios y la explotación de estos servicios.

Contreras, G. (2009) en su investigación de grado titulada “El Sistema Portuario Nacional sus Efectos en el Desarrollo Integral”, propuso como objetivo fundamental definir los efectos del Sistema Portuario Nacional Venezolano, además de formular estrategias para la consolidación de un Sistema Portuario Nacional que contribuya al desarrollo integral de la Nación. La metodología empleada por el autor en la antes mencionada investigación, consistió en un diagnóstico del sistema portuario a través de la investigación de campo a través de entrevistas a expertos que ocupan cargos dentro de los organismos rectores de esta actividad; identificando los efectos sobre el desarrollo, luego basados en la aplicación de las técnicas de la planificación estratégica, se definieron las estrategias para compensar los efectos y potenciar el desarrollo.

El autor finalizó su investigación concluyendo que las actividades portuarias desarrolladas en Venezuela son muy importantes ya que fomentan el equilibrio territorial, contribuyen con el desarrollo económico de la nación ya que generan una proporción importante de fuente de empleo (alrededor del 22%) y sirven como instrumento de política económica de una nación, para coadyuvar a través del movimiento de personas y mercancías, al desarrollo económico y social de la nación. Pero el autor también señala en su investigación, efectos negativos que produce la actividad portuaria como lo son el congestionamiento vial, deterioro de la infraestructura, generación de residuos y competencias entre la ciudad y el puerto por lograr captación de recursos y los nuevos territorios.

En esta investigación el autor expone cómo ha evolucionado en Venezuela la gestión de los puertos en los últimos 60 años, además el puerto de Puerto Cabello cumple un papel importante en el sistema portuario nacional pues éste garantiza un servicio portuario de calidad, garantizando la organización y modernizando la infraestructura. Es relevante ya que aporta diferentes términos y definiciones sobre el tema portuario y sus bases jurídicas y un estudio profundo sobre el desarrollo del puerto de Puerto Cabello.

Leal, E. Notteboom T y Sánchez, R (2008), en su trabajo de investigación titulado: La Distribución Espacial de la Actividad Portuaria: Notas Teóricas y Metodológicas para su Modelación e Investigación, realizaron como objetivo proponer un modelo de desarrollo portuario que permita lidiar con las actuales características del escenario competitivo global de la industria portuaria, y en donde los modelos tradicionales presentan limitaciones tanto teóricas como prácticas.

La metodología empleada para realizar la investigación; se basó en una investigación experimental; ya que los autores proponen una metodología cuya futura implementación resultara útil para medir las relaciones causa – efecto entre las variables presentadas en el modelo teórico, relaciones que hasta ahora han sido sometidas a mediciones parciales por los modelos existentes.

Los autores de dicha investigación; concluyeron en la misma, que el nuevo escenario competitivo que enfrenta la industria portuaria impone severos desafíos a los modelos tradicionales del desarrollo portuario.

2.2 Bases Teóricas

Definiciones de Puerto

Existen diversas definiciones que se adaptan al concepto de puerto, y es que éste es, por extensión, aquel espacio destinado y orientado especialmente al flujo de mercancías, personas, información o simplemente a dar abrigo y seguridad a aquellas embarcaciones o naves encargadas de llevar a cabo dichas tareas.

Dentro de los puertos marítimos se pueden distinguir aquellos orientados a la carga y descarga de contenedores; de mercancías de distinto tipo, especialmente los pesqueros; al depósito de embarcaciones de recreo (puertos deportivos) u otros.

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 de Reforma Parcial de 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 e tipo portuario como lo son el intercambio de personas, mercancías u otros objetos que pueden ser trasladados dentro de las instalaciones de un buque.

Clasificación de los Puertos

Según La Ley de Puertos, Establece en sus artículos 13, 14 y 15, clasifica a los puertos en cuatro categorías estas son:

1. Según su propiedad: estos pueden ser públicos o privados. Los puertos públicos son aquellos cuyas instalaciones son propiedad de la República, mientras que los puertos privados son aquellos cuyas instalaciones son propiedad de particulares.
2. Según su destinación: éstos se clasifican en puertos de uso público y de uso privado. Los puertos de uso público son aquellos que prestan sus servicios a cualquier usuario, y los puertos de uso privado son aquellos que prestan sus servicios a cualquier usuario.
3. Según su función: pueden ser comerciales, pesqueros, deportivos, militares y de investigación científica.

Según su interés: estos pueden ser de interés general o de interés local.

La Guía para el Control y Prevención de la Contaminación en el Rubro Actividades Portuarias, clasifica a los puertos en cuatro categorías:

Puertos Comerciales: corresponde al conjunto de elementos físicos (obras y equipamientos) y de actividades que, localizadas en puntos del borde costero (marítimo, fluvial o lacustre), permite realizar operaciones de transferencia, porteo y almacenamiento de cargas de distinta naturaleza. Los puertos comerciales pueden ser especializados o multipropósito.

Puertos Militares (bases navales): es el conjunto de elementos físicos y actividades diseñados para facilitar operaciones de defensa.

Puertos de Recreación o Deportivos: pertenece al conjunto de obras para el desarrollo de actividades deportivas.

Puertos Pesqueros (caletas, terminales): son los puertos destinados a actividades de carga y descarga de productos de la actividad pesquera, ya sea de tipo industrial o artesanal.

El puerto de Puerto Cabello, de acuerdo a las siguientes clasificaciones; 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.

Función de los Puertos

Los puertos comprenden diferentes funciones, pues estos constituyen una puerta para el ingreso de personas y materiales necesarios para el desarrollo de un país.

Para Contreras, G. (2009); la función de los puertos es contribuir con el desarrollo de la región bajo su influencia con los bajos costos de su operación (p.17), permitiendo la generación de empleos y consolidando la relación con la ciudad donde se ubica.

Al respecto Sabatino, J. (2009) afirma que, los puertos constituyen un importante elemento dentro de la cadena de transporte. Ellos pueden influenciar de manera significativa el costo final de un producto, y América Latina no ha permanecido ajena a esta corriente de transformaciones, especialmente el Puerto de Puerto Cabello, el cual ha pasado por una serie de remodelaciones para convertirse en un Puerto de Tercera Generación (según la clasificación de las Naciones Unidas).

Cabe destacar que es la efectiva comercialización de un puerto lo que determina el éxito del mismo; y no la privatización de los servicios portuarios. En el caso del puerto de Puerto Cabello, éste ha estado sometido a un amplio proyecto de modernización el cual se estima esté terminado para el año 2015 según el actual Alcalde de la ciudad, Rafael Lacava. Concluido el proyecto, el puerto contará con un nuevo terminal, el cual estará repleto de maquinarias adecuadas y actualizadas para realizar una gestión de calidad y responder las demandas, además se estará operando con un sistema moderno para la administración del nuevo terminal, y la realización de cursos de capacitación para los operadores del nuevo sistema portuario.

Por otra parte; se consideran actividades portuarias la 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.

Sistema Portuario Nacional

Al respecto, la Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos en su título II “De los Ejercicios de las Competencias del Poder Público en Materia Portuaria”, Capítulo I “Del Sistema Portuario Nacional”, señala:

Artículo 15: se entiende por Sistema portuario Nacional el conjunto de puertos y construcciones de tipo portuario público y privado, marítimo, lacustre y fluvial, que permiten la movilización y el intercambio de personas o mercancías entre los distintos modos de transporte.

Artículo 16: el Sistema Portuario Nacional estará organizado de tal forma que propicie la actividad eficiente de todos los puertos en el territorio de la Republica, para su conexión con los sistemas generales de transporte y el mejor aprovechamiento de espacio portuario nacional, de forma que se garantice la continuidad en la ejecución de las obras portuarias y que la actividad portuaria se oriente en función de los objetivos nacionales.

De acuerdo con los artículos anteriores, se puede decir entonces que el Sistema portuario nacional comprende aquellos espacios y construcciones que permiten el movimiento de mercancías y personas a través de los diferentes modos de transporte, y está organizado en función de garantizar eficiencia de las actividades desarrolladas en los puertos.

Por otra parte, para González, M. (2009), la función del Sistema Portuario Nacional es “resolver las restricciones de la conexión extra o inter puerto, que permiten mejorar las cadenas de transporte, logrando así la coordinación de las autoridades” (p 52).

Este Sistema debe buscar mejorar la eficiencia de las operaciones portuarias, para obtener la participación de un capital social que mejore la conectividad entre puertos.

Servicios Portuarios

Según Peña, A. (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 Huamani, los servicios portuarios comprenden:

1. El Manipuleo del contenedor vacío.
2. El transporte del contenedor vacío.
3. Llenado del contenedor.
4. Manipuleo del contenedor lleno en zonas de almacenamiento del terminal portuario.
5. Manipuleo del contenedor lleno en el terminal de almacenamiento extra – portuario.

6. Transferencia del contenedor lleno.
7. Embarque/descarga vía zonas de almacenamiento del terminal.
8. Embarque/estiba del contenedor lleno en el buque.

Los servicios portuarios en el puerto de Puerto Cabello, son prestados por numerosas empresas, cada una de ellas cumple una función diferente y son de gran importancia para que el contenedor no presente problemas a la hora de ser exportado.

SENIAT (Servicio Integrado de Administración Aduanera y Tributaria):

Es un órgano de ejecución de la Administración Tributaria Nacional de Finanzas, que tiene como objetivo mejorar la recaudación nacional. Entre sus principales funciones está la recaudación y control de todos los tributos o impuestos, así como que disminuya la evasión fiscal y reducir la morosidad tributaria.

IPAPC INSTITUTO PUERTO AUTONOMO DE PUERTO CABELLO

El Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello (IPAPC), es el encargado de administrar, mantener, conservar, vigilar, supervisar, cobrar tasas, otorgar autorizaciones y concesiones. Así como también, prestar servicios que tengan que ver con las operaciones propias del Puerto de Puerto Cabello.

2.3 Bases Legales.

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

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela

Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos

Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos

Primeramente se consultó como base legal, a la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en el Título II, Capítulo I “Del Territorio y demás Espacios Geográficos” en los siguientes artículos:

Artículo 2. Venezuela se constituye en un Estado democrático y social de Derecho y de Justicia, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico y de su

actuación, la vida, la libertad, la justicia, la igualdad, la solidaridad, la democracia, la responsabilidad social y, en general, la preeminencia de los derechos humanos, la ética y el pluralismo político.

Artículo 10: el territorio y demás espacios geográficos de la Republica son los que correspondían a la Capitanía General de Venezuela antes de la transformación política iniciada el 19 de abril de 1810, con las modificaciones resultantes de los tratados laudos arbitrales no viciados de nulidad.

El espacio geográfico que alberga al puerto de Puerto Cabello corresponde a la Republica, puesto que este puerto se originó de manera natural en las costas del municipio, en el extremo norte del estado Carabobo, donde comienza el Golfo Triste. Este puerto es considerado el más importante del país debido a su ubicación estratégica, la cual permite la entrada y salida de embarcaciones de gran tamaño y el albergue de las mismas.

Artículo 15: el estado tiene la responsabilidad de establecer una política integral en los espacios fronterizos terrestres, insulares y marítimos, preservando la integridad territorial, la soberanía, la seguridad, la defensa, la identidad nacional, la diversidad y el ambiente, de acuerdo con el desarrollo cultural, económico, social y la integración.

Este artículo expresa lo que anteriormente se ha estudiado, y es la descentralización que se dio en el año 1991, cuando se creó el IPAPC, en esa acción; el estado aprobó que el municipio también participara en la gestión del puerto; así como las personas que conformaban el instituto.; todo esto bajo los lineamientos de la Constitución y las leyes pertinentes.

Artículo 141. La administración Pública está al servicio de los ciudadanos y ciudadanas y se fundamenta en los principios de honestidad, participación, celeridad, eficacia, eficiencia, transparencia, rendición de cuentas y responsabilidad en el ejercicio de la función pública, con consentimiento pleno a la ley y al derecho.

La sociedad anónima Bolivariana de Puertos (BOLIPUERTOS), S.A., tendrá 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, todo en el marco de la política socialista que dicta el ejecutivo Nacional, 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.

En cuanto a la revisión de la Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Puertos, se enmarcó dentro de la investigación los siguientes artículos:

Artículo 3: se entiende por puerto, 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 constituye todos aquellos espacios acuáticos y terrestres en los que se desarrollan operaciones de tipo portuario, como lo son el atraque y desatraque de las embarcaciones, el almacenamiento de los mismos y por supuesto; el de los contenedores. En el puerto de Puerto Cabello, se dan operaciones portuarias de todo tipo, almacenamiento, transporte, embarque, desembarque entre otros.

Artículo 4: se entiende por construcción de tipo portuario los atracaderos, embarcaderos y otras instalaciones de igual naturaleza aptas para el atraque, desatraque y estadía de cualquier embarcación, o para la transferencia de personas o bienes entre dichas embarcaciones y tierra, que sin reunir las condiciones necesarias para ser considerada puertos, en términos de esta Ley y sin formar parte de un puerto, representan un interés local o comunitario, o el interés privado de su propietario, y estarán sometidos a los reglamentos que establezca la Autoridad Portuaria, en los términos de esta ley.

Este artículo expresa los espacios destinados a las operaciones portuarias, entre ellos los atracaderos y embarcaderos, además de aquellos espacios en los que se pueden realizar cualquier tipo de actividad de tipo portuario, todo bajo los lineamientos de las normas y leyes correspondientes.

Artículo 10: se entiende por espacio portuario nacional, aquella porción del territorio de la República 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.

Este artículo muestra aquellos espacios destinados a la creación de nuevos puertos, a diferencia del artículo 4; este explica que todo espacio donde se encuentre un puerto, podrá ser utilizado para expandir el mismo, o para realizar otras actividades también de tipo portuario como por ejemplo la creación de una institución o agentes navieros.

En cuanto a la Ley de los Espacios Acuáticos, los artículos consultados son los siguientes:

Artículo 2: la finalidad del presente Decreto con Rango Valor y Fuerza de la Ley Orgánica, es preservar y garantizar el mejor uso de los espacios acuáticos, insulares y portuarios, de acuerdo a sus potencialidades y a las líneas generales definidas por la planificación centralizada.

Dentro de esta ley se enmarca todo lo concerniente a los espacios acuáticos como por ejemplo las políticas acuáticas, las actividades prohibidas y las condiciones de los buques de guerra para navegar aguas territoriales venezolanas. Entre esos espacios se encuentra el mar territorial, la zona económica exclusiva, la zona contigua, la plataforma continental, la zona más allá de la Jurisdicción Nacional, el espacio insular y aquellos espacios correspondientes al patrimonio cultural y arqueológico subacuático.

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.**

Acta Constitutiva Estatutaria de la Sociedad Anónima Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A.

TITULO I

Organización de la Sociedad

Capítulo I

De la Denominación, objeto, Domicilio y Duración

Clausula Primera:

La empresa tendrá la forma de Sociedad Anónima se denominara “Bolivariana de Puertos (Bolipuerto) S.A”. Y estará adscrita al Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo.

Clausula Segunda:

La Sociedad Anónima Bolivariana de Puertos (BOLIPUERTOS) S.A., tendrá por objeto principal la gestión, 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, pudiendo cooperar o ejecutar actividades conexas, relacionadas, necesarias para el desenvolvimiento, desarrollo y cumplimiento de su objeto social. Asimismo la sociedad podrá realizar proyectos de construcción, ejecutar cualquier tipo de obra civil o de

ingeniera, fabricar cualquier clase de bienes y productos terminados, exportar e importar cualquier bien o materia prima necesaria, adquirir equipos, bienes en general e infraestructura, elaborar estudios, proyectos, desarrollar actividades relacionadas para la prestación del servicio de transporte y comercio marítimo y efectuar o recibir transferencia de tecnología a fin de modernizar y desarrollar los sistemas que integran la prestación de los referidos servicios cónsono con este objeto, la Sociedad Anónima podrá:

1. Formular propuestas de nuevas infraestructuras portuarias y de navegación marítima.
2. Dirigir, coordinar, explotar y gestionar los servicios de seguridad en los puertos.
3. Adquirir participaciones accionarias en todas aquellas sociedades mercantiles y de servicios relacionados directa o indirectamente con su objeto social, sean propiedades entes nacionales o extranjeros.
4. Adquirir y/o enajenar cualquier tipo de bienes muebles e inmuebles que se requieran para el cumplimiento del objeto.
5. Adquirir buques de transporte de pasajeros de carga marítima u otros buques.
6. Realizar todo tipo de operaciones, negocios, actividades de importación y exportación que sean necesarios y convenientes para la buena marcha de la Sociedad Anónima.
7. Celebrar todo tipo de actividades de lícito comercio vinculadas con el objeto social, atendiendo a las limitaciones previstas en la ley.
8. Fomentar y desarrollar cuantas actividades estén directas o indirectamente relacionadas con las actividades previstas en este artículo.

Clausula Sexta:

El Patrimonio de “Bolivariana de Puertos (Bolipuerto) S.A.” estará integrado por los siguientes bienes y servicios:

1. Todos los que actualmente están afectados al funcionamiento de los siguientes puertos: Puerto de Guamache, en el Estado Nueva Esparta, Puerto de Puerto Cabello en el Estado Carabobo, Puerto de Maracaibo en el Estado Zulia, y los que se incorporen, construyan o adquieran en el futuro por cualquier título.
2. Las cantidades percibidas por concepto de tasas por los siguientes conceptos: Derecho de arribo, Derecho de muelle, Derecho de embarque y Desembarque, Derecho de uso de superficie, Derecho de Deposito, Derecho de Almacenamiento, Derecho de Estacionamiento, de vehículos y maquinarias, Derecho de registro y

demás ingresos derivados de cualquier otro servicio o compensaciones que se presten con motivo a la operación portuaria.

3. Los ingresos por concepciones y autorizaciones.
4. Las rentas procedentes de dinero, título y valores.
5. El producto obtenido en operaciones y negociaciones comerciales.
6. Las subvenciones y donaciones.
7. Las acciones de las sociedades mercantiles propiedad de la República Bolivariana de Venezuela, que adquiera o le sean transferidas en propiedad.
8. Cualquier otro ingreso permitido por la ley.

Clausula Séptima:

El capital Social podrá ser aumentado o disminuido mediante acuerdo adoptado por la Asamblea de accionistas observando las formalidades y prescripciones que prevean los Artículos 280 y 282 del Código de Comercio.

Con el fin de garantizar el transito marítima la Aduana de Venezuela, es la 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, vinculadas a la superación de los niveles de evasión fiscal, los niveles de protección a las industrias, los obstáculos del comercio, los desequilibrios de la balanza comercial y las reservas internacionales.

El Origen de las Aduanas Es el más antiguo antecedente de la aduana lo constituye el portuario de los romanos. Los fenicios fueron los que iniciaron el registro para el comercio de importación y exportación, quienes a su vez fueron seguidos por los cartagineses, que fueron grandes comerciantes en el mar Mediterráneo.

También existieron las aduanas de Grecia en la época antigua y se cobraba un impuesto del 2% sobre mercancía que se importaban y exportaban. Igualmente existieron aduanas en aquellas ciudades que tenían un gran auge comercial como: Génova, Pisa, Venecia entre otros.

Fueron los árabes quienes impulsaron el impuesto de aduanas, dándole el carácter de contribución general sobre todos los productos que ingresaban por sus fronteras. Estos introdujeron las aduanas en España desde la dominación ocurrida en el siglo VII y llamaron portazgo al derecho que pagaban las mercancías que se transportaban de un lugar a otro.

Las Principales Aduanas son las que tienen jurisdicción en una circunscripción determinada y centraliza las funciones fiscales y administrativas de las aduanas subalternas adscritas a ella. Estas estarán habilitadas para las operaciones de importación, exportación y tránsito. Igualmente podrá prestar servicios de transbordo, cabotaje y bultos postales. Entre las aduanas principales están: La Guaira, Área de Maiquetía, Postal de Caracas, Puerto Cabello, Los llanos Centrales, Las piedras de Paraguaná, Maracaibo, Puerto La Cruz, entre otras.

Las aduanas subalternas son las adscritas a una aduana principal habilitada para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción. Entre las aduanas subalternas están: Higuerote, Área de la Carlota, Área metropolitana de Caracas y Área del centro, Turiamo, Área del palito, La Vela, Tucacas, Punta Cardón, San Juan de los Callos, Adícora, Puerto de Amuay, entre otras.

Su estructura organizativa para la administración de la actividad aduanera, Venezuela tiene un tipo de organización que reparte las responsabilidades funcionales entre las Gerencias de Aduanas Principales (Nivel Operativo) y la Administración Central (Nivel Normativo).

El Nivel Operativo, constituido por diecisiete aduanas principales con sus respectivas oficinas subalternas, 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, y dos oficinas de apoyo como son Innovación y Desarrollo Aduanero, y la Oficina de Gestión Interna.

Los circuitos de inspección y los equipos de inspección no intrusiva se han ubicado en relación a los volúmenes de operaciones aduaneras y con base en el análisis de riesgo previo. En la actualidad, el SENIAT cuenta con 7 Circuitos de Inspección No Intrusiva distribuidos en 6 aduanas principales, y 5 Sistemas de Inspección No Intrusiva de Equipajes instalados en Aeropuertos Internacionales, que incluyen la revisión de equipaje de dos territorios aduaneros especiales. Estos equipos se encuentran distribuidos en las siguientes aduanas:

Circuito de Inspección No Intrusiva (CINI) de La Aduana Principal de La Guaira.

Circuito de Inspección No Intrusiva (CINI) de La Aduana Principal de Puerto Cabello.

Circuito de Inspección No Intrusiva (CINI) de la Aduana Principal Aérea de Valencia.

Circuito de Inspección No Intrusiva (CINI) de la Aduana Subalterna de La Chinita.

Circuito de Inspección No Intrusiva (CINI) de la Aduana Principal Ecológica de Santa.

Circuito de Inspección No Intrusiva (CINI) de la Aduana Principal de Puerto Cabello.

Circuito de Inspección No Intrusiva (CINI) de la Aduana Subalterna de Ureña.

Sistemas de Inspección No Intrusiva de Equipaje en los Aeropuertos Internacionales.

Las aduanas ecológicas en Venezuela es hoy en día el único país que cuenta con dos aduanas catalogadas como ecológicas que son la Aduana Principal Ecológica de Santa Elena de Guairén y la Aduana Principal Ecológica de Puerto Ayacucho, las cuales cuentan dentro de su estructura organizativa de un Área de Apoyo Ecológico encargado de velar por el cumplimiento de los tratados en materia ambiental, no sólo dentro de los procesos de entrada, paso y salida de mercancías, sino también, en el frágil entorno ambiental en que las mismas se encuentran ubicadas, colaborando con todos los organismos competentes para la preservación del ambiente.

Entre los acuerdos en materia ambiental ratificados por la República Bolivariana de Venezuela, ellos figuran el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono; el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación; la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES); y el Convenio de Estocolmo que regula los contaminantes persistentes. Dentro de los proyectos llevados a cabo en el marco de las Aduanas Ecológicas se pueden destacar:

El seguimiento de sustancias peligrosas en los almacenes de nuestras Aduanas, proponer en trabajo mancomunado con el Ministerio del Poder Popular para el Ambiente medidas para el tratamiento de sustancias y/o desechos peligrosos en dichos almacenes.

Programa de reciclaje de desechos orgánicos e inorgánicos.

Programa de concientización, sensibilización y divulgación de la gestión ambiental, mediante la planificación de charlas y eventos destinados a promover la obligación de respetar y cuidar el ambiente.

Trabajo con los Consejos Comunales mediante las Brigadas ambientalistas, las cuales servirán de enlace con la comunidad, las organizaciones no gubernamentales y las universidades, involucrando a las autoridades y habitantes locales en tareas de conservación.

Inclusión de las etnias venezolanas para que sean guardianes ambientales, sobre todo en las zonas limítrofes.

Dotar a las aduanas ecológicas de una infraestructura adecuada que contribuya a la preservación del ambiente mediante el uso de tecnologías limpias y sistema de reciclaje de desechos tóxicos.

Los trámites aduaneros son todo el conjunto de requisitos necesarios para el transporte de mercancías y viajeros de unos países a otros. En Venezuela se rige a través del siguiente:

Reglamento De La Ley Orgánica De Aduanas

Título I De La Organización Aduanera

Capítulo I

Definiciones

Artículo 1. - A los efectos del presente reglamento se entiende por Circunscripción: El territorio aduanero delimitado para cada aduana principal dentro del cual ésta ejercerá la potestad aduanera.

Habilitación: Las operaciones aduaneras que pueden realizarse en cada aduana principal o subalterna. Aduanas Subalternas: Las adscritas a una aduana principal habilitada para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción.

Zona Aduanera: Área de la circunscripción aduanera integrada por las respectivas oficinas, patios, zonas de depósitos, almacenes, atracaderos, fondeaderos, pistas de aterrizaje, avanzadas y, en general, por los lugares donde los vehículos o medios de transporte realizan operaciones inmediatas y conexas con la carga y descarga y donde las mercancías que no hayan sido objeto de desaduana miento quedan depositadas. Entiéndase por zona primaria, la misma zona aduanera. También significa el lapso fuera de las horas hábiles o en los días feriados durante el cual se practiquen las operaciones aduaneras. Se entenderá igualmente por habilitación la prestación del servicio aduanero en sitios distintos a la zona primaria. Aduana Principal: La que tiene jurisdicción en una circunscripción determinada y centraliza las funciones fiscales y administrativas de las Aduanas Subalternas adscritas a ella.

Funcionarios del Servicio: Comprende, tanto el personal de la aduana como el del resguardo dependiente de la misma. Zona de Almacenamiento: Área integrada por patios, depósitos y demás lugares de almacenamiento de mercancías.

CAPÍTULO II

De Las Aduanas Principales Y Subalternas

Artículo 2. - Son aduanas principales las siguientes: La Guaira, Aérea de Maiquetía, Postal de Caracas, Puerto Cabello, Los Llanos Centrales, Las Piedras-Paraguaná, Centro-

Occidental, Maracaibo, San Antonio del Táchira, Puerto Ayacucho, Guanta-Puerto La Cruz, Puerto Sucre, Carúpano, Ciudad Guayana y El Guamache.

Artículo 3. - Las aduanas principales estarán habilitadas para las operaciones de importación, exportación y tránsito. Igualmente podrán prestar servicios de Transbordo, cabotaje y bultos postales.

CAPÍTULO III

Aduanas De La Región Centro - Norte Costera

Artículo 9. - La Aduana de Puerto Cabello funcionará en Puerto Cabello y tendrá como Circunscripción los Estados Aragua y Carabobo, con excepción del Distrito Urdaneta del Estado Aragua. A la Aduana de Puerto Cabello estarán adscritas: la aduana subalterna de Turiamo, la cual funcionará en Turiamo y estará habilitada para las operaciones de importación exportación y servicio de cabotaje; y la Aérea de El Palito, la cual funcionará en el Aeropuerto Bartolomé Salóm y estará habilitada para las operaciones de importación, exportación y tránsito, y servicios de Transbordo y bultos postales

1. presentación del manifiesto de importación hasta dicha presentación: dos por ciento (2%) por los primeros cinco (5) días; diez por ciento (10%) hasta los cuarenta y cinco (45) días, por todo el lapso de almacenamiento; y veinte por ciento (20%) por todo el lapso de almacenamiento, vencidos los cuarenta y cinco (45) días;
2. Desde el vencimiento de los siete (7) días hábiles, contados a partir de la fecha en que el consignatario recibió la planilla de liquidación de gravámenes de importación, hasta el momento del retiro de las mercancías: dos por ciento (2%) por los primeros cinco (5) días; diez por ciento (10%) hasta los cuarenta y cinco (45) días, por todo el lapso de almacenamiento; y veinte por ciento (20%), por todo el lapso de almacenamiento, vencidos los cuarenta y cinco (45) días;
3. Desde el vencimiento de seis (6) días hábiles, contados a partir de la fecha en que el consignatario reciba la autorización para depositar o afianzar el monto de los gravámenes correspondientes, hasta el momento del retiro de las mercancías: dos por ciento (2%) por los primeros cinco (5) días; diez por ciento (10%) hasta los cuarenta y cinco (45) días, por todo el lapso de almacenamiento; y veinte por ciento (20%) por todo el lapso de almacenamiento, vencidos los cuarenta y cinco (45) días;
4. Las mercancías sobrantes en descarga causarán el diez por ciento (10%) a partir de los seis (6) días hábiles siguientes a la conclusión oficial de la descarga, hasta el momento de su reembarque o nacionalización;
5. Desde el vencimiento de los quince (15) días hábiles siguientes al ingreso de las mercancías de exportación a las zonas de almacenamiento hasta el momento de su

embarque o retiro: uno por ciento (1%); En los casos de exportaciones temporales la tasa se causará desde el vencimiento de los cinco (5) días hábiles siguientes a su ingreso en las zonas de almacenamiento;

6. Desde el vencimiento de los quince (15) días hábiles siguientes al ingreso de las mercancías de cabotaje a las zonas de almacenamiento, hasta el momento de su embarque o retiro: cinco por ciento (5%);
7. Las mercancías que hayan sido objeto de exportación temporal o las que retornen al país por no haber encontrado mercado en el exterior, causarán el uno por ciento (1%) a partir de los ocho (8) días hábiles siguientes a su ingreso a la zona de almacenamiento;
8. Las mercancías y los equipajes de Transbordo o de tránsito que hayan sido desembarcados en lugares habilitados para el comercio exterior, causarán el diez por ciento (10%) por todo el tiempo de permanencia en las zonas de almacenamiento, contado a partir de los seis (6) días hábiles después de concluida la descarga, hasta el momento de su reembarque, reexpedición o nacionalización;
9. En los casos de arribada forzosa o de naufragio, las mercancías causarán el dos por ciento (2%) durante los primeros diez (10) días, contados a partir de los seis (6) días hábiles siguientes al ingreso de las mercancías a las zonas de almacenamiento, hasta la fecha de su reembarque o nacionalización; el cinco por ciento (5%) hasta los treinta (30) días, por todo el lapso de almacenamiento; el diez por ciento (10%), hasta los cuarenta y cinco (45) días, por todo el lapso de almacenamiento; y el quince por ciento (15%), por todo el lapso de almacenamiento pasados que sean los cuarenta y cinco (45) días;
10. Los bultos postales causarán el uno por ciento (1%) ad-valorem, a partir del vencimiento del plazo legal para la devolución del aviso remitido al destinatario sin haber éste manifestado su aceptación o rechazo; a partir de la fecha en que ha debido ser cancelada la planilla de liquidación hasta el momento de su cancelación y a partir de la fecha en que se han debido retirar los bultos, hasta el momento de su retiro. La liquidación por almacenaje no podrá exceder de cinco (5) bolívares por cada bulto;
11. Los furgones o contenedores y remolque causarán el veinte por ciento (20%) por todo el tiempo de permanencia en las zonas de almacenamiento, contados a partir de los seis (6) días hábiles siguientes a la fecha de recibo de la orden para su reembarque, la cual será impartida por la oficina aduanera.

Artículo 30. - Las mercancías depositadas en sitios especiales acondicionados para su Congelación o refrigeración, con excepción de las de exportación, causarán el veinte por ciento (20%) a partir del vencimiento de los lapsos previstos en el artículo anterior.

Artículo 31. - El cálculo de la tasa de almacenaje se hará en todos los casos previstos en este Reglamento, en base al valor normal de las mercancías de aduana.

Artículo 32. - El cómputo del tiempo transcurrido se hará en base a días continuos; salvo disposición expresa en contrario.

Artículo 33. - No causarán tasa de almacenaje:

- a) Las mercancías caídas en pena de comiso, a partir de la fecha en que sea aplicable la sanción, salvo que ésta sea suspendida por vía de gracia, en cuyo caso, la tasa se hará exigible por todo el lapso de permanencia en las zonas de almacenamiento;
- b) Las mercancías abandonadas, a partir de la fecha en que sean consideradas como tales por la Ley, salvo cuando el introductor o propietario reclame las mercancías antes de efectuarse el remate, en cuyo caso, la tasa se hará exigible por todo el lapso de permanencia en las zonas de almacenamiento.

Artículo 34. - La tasa de almacenaje no se causará o podrá ser reducida, cuando el propietario de las mercancías pruebe fehacientemente que el retardo en el retiro de la mercancía es imputable total o parcialmente a la administración pública.

Artículo 35. - El uso de los almacenes, patios y demás dependencias adscritas o pertenecientes a organismos públicos o privados distintos de la aduana, y el pago de dicho servicio, se regirán por las disposiciones especiales aplicables a tales dependencias y sus respectivas tarifas.

1.4 Definición de Términos Básicos

1. **Aduanas subalternas:** son las adscritas a una aduana principal habilitada para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción
2. **Abordar:** Entrar a bordo de un buque, lancha y cualquier embarcación.
3. **Aduana:** Oficina donde se registran los géneros que se importan o exportan y cobran los derechos que adeudan.
4. **Actividades Portuarias.** En general, todas aquellas actividades que se efectúan y servicios que prestan los puertos, terminales, embarcaciones y embarcaderos, y en las construcciones de tipo portuario a los buques, embarcaciones, accesorios de navegación y a las cargas, así como la construcción, operación y administración de puertos, muelles y terminales, y los dragados, rellenos y obras de ingeniería que se realicen dentro del recinto portuario, en general.

5. **Agente de Aduana:** Persona natural o jurídica que realiza actuaciones de intermediación aduanera en operaciones y procedimientos relativos a la importación, exportación, tránsito y almacenamiento de mercancías, en nombre y por mandato de terceros.
6. **Agente de Carga:** Es la persona natural o jurídica especializada en la coordinación de operaciones de transporte en representación del propietario de la carga y/o transportación
7. **Agente Marítimo o Naviero:** Es un representante de la empresa de transporte marítimo en tierra, ante autoridades, prestatarios de otros servicios y propietarios de la carga
8. **Carga de Cabotaje:** Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que son transportados de un punto a otro por vía marítima, entre puertos nacionales.
9. **Carga de Exportación:** Son aquellos cargamentos que salen de forma legal para el extranjero.
10. **Carga de Importación:** Todo cargamento que procedente de otro país va a ser nacionalizado.
11. **Carga de Importación en Transito Nacional:** Se entiende por estos cargamentos aquella importación que llegada al puerto. Sale por vía terrestre o fluvial para ser nacionalizada en lugar distinto a los territorios marítimos.
12. **Carga Peligrosa:** Son aquellas que por sus características especiales extraña peligro a las personas, naves o instalaciones del puerto o al medio ambiente, debiendo ser manipulada de acuerdo con las normas de la OMI.
13. **Carga Especial:** Es la carga que requiere cuidado en su manipulación por condiciones tales como el peso. El grado de conservación, peligrosidad, alto valor y que en general requiere de un trato especial para su estiba.
14. **Carga Fluvial:** Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que se transportan por los ríos, lagos y canales entre puertos fluviales.
15. **Carga Terrestre:** Son aquellos cargamentos nacionales o nacionalizados que se transportan por vía terrestre con destino o procedente de otras zonas del país.
16. **Carga Transitoria:** Son aquellos cargamentos que son descargados provisionalmente de la embarcación, mientras dura la permanencia de esta para ser cargada nuevamente a la misma.

17. **Función Pública:** Corresponde a toda aquella labor realizada por los funcionarios que según la ley han sido investidos de tal cualidad, a través de las cuales se realizan las actividades que corresponden a los entes públicos que conforman el Estado.
18. **Funcionario:** Toda persona natural que, en virtud de nombramiento expedido por la autoridad competente, se desempeñe en el ejercicio de una función pública remunerada, con carácter permanente.
19. **Depreciación:** Constituye la disminución del valor de un bien como consecuencia de desgaste, agotamiento, deterioro u obsolescencia económica.
20. **Puerto:** Lugar de la costa natural o artificial abrigada de los vientos donde fondean las naves y se efectúan con comodidad y seguridad de las operaciones de carga y descarga de mercancías.
21. **Trámites Aduaneros:** son todo el conjunto de requisitos necesarios para el transporte de mercancías y viajeros de unos países a otros.
22. **Enajenación:** Es todo acto de disposición que se efectuó sobre los bienes muebles e inmuebles sea título gratuito u oneroso.
23. **Incorporación:** Es el ingreso como patrimonio de la institución de bienes muebles o inmuebles obsolescencia económica.
24. **Puerto:** Lugar de la costa natural o artificial abrigada de los vientos donde fondean las naves y se efectúan con comodidad y seguridad de las operaciones de carga y descarga de mercancías.
25. **Servicios Portuarios:** Son los realizados por la Administración de los puertos en forma directa bien sea a la carga o a las instalaciones del puerto, tales como: asignación de áreas de acopio, mantenimiento y reparación de instalaciones.
26. **Transferencia:** Es el movimiento de un bien mueble de una unidad a otra, sin producir variación en el patrimonio.
27. **Trámites Aduaneros:** son todo el conjunto de requisitos necesarios para el transporte de mercancías y viajeros de unos países a otros.

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

La presente investigación es un Diseño documental; ya que se basó en el análisis e interpretación de datos, provenientes de fuentes tanto primarias como secundarias, con el fin de profundizar y ampliar los conocimientos en materia portuaria tales como lo son Servicios Portuarios, Desarrollo Portuario y los diferentes términos relacionados con los Puertos; también se describieron fenómenos que acontecieron en el pasado, como lo es el origen de la actividad portuaria, su evolución y desarrollo; todo esto basándose en fuentes históricas y documentales.

Al respecto Finol (1996), define como investigación documental “el proceso de búsqueda y tratamiento de información generada a partir de los estudios hechos sobre un particular, que se han venido acumulando en el transcurso de la historia de la humanidad y que se presentan bajo las más diversas modalidades, que la hacen más interesante” (p.43).

Tipo de Investigación

Se ubica en una investigación documental. En cuanto a la investigación documental, el **Manual de Trabajo de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales de la UPEL (2006)** sostiene “El análisis sistemático de problemas en la realidad, con el propósito bien sea de, interpretarlos, entender su naturaleza y factores constituyentes, explicar sus causas y efectos o predecir sus consecuencias, haciendo enfoques de investigación conocidos o en desarrollo. (P.18)

Así mismo el citado autor señala, “Se entiende por Investigación Documental el estudio de problemas con el propósito de describir y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con apoyo principalmente, en trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, audiovisuales o electrónicos. La originalidad del estudio se refleja en el enfoque, criterios, conceptualizaciones, reflexiones, conclusiones, recomendaciones y en general, en el pensamiento del autor.” (p.20)

Tipo de Estudio

La presente investigación es de Tipo Descriptivo, Camacho (2003) (citando a Arias 2009) 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 la evolución y el desarrollo de la actividad portuaria a lo largo de la historia en Venezuela.

Diseño de la investigación

En cuanto al diseño de la investigación, se establece bajo un diseño documental. Es importante señalar que los diseños se refieren a los aspectos operativos de la investigación y buscan dar respuesta a la pregunta de investigación de la forma más idónea posible. Para Hurtado, J (2007), el diseño documental “es el obtenido a través de documentos” (p.148).

En relación a los documentos que permiten desarrollar la investigación Arias, F (2006), “establece que va depender de la fuente de donde proceda esa información, el cual es el soporte material o digital en el que se encuentra registrada y conservada la información” (p.27). Tomando como referencia el autor antes mencionado, es importante reflejar que el mismo, estructura esas fuentes en un cuadro de clasificación, entre los cuales se encuentra las fuentes impresas como publicaciones no periódicas (libros, folletos, tesis,..), las publicaciones periódicas (prensa, revista, boletines y las fuentes electrónicas tomadas de internet, de documentos digitalizados y los que se encuentran en una base de datos.

Para el presente trabajo de investigación, ambas fuentes son de mucha importancia ya que, les permitirá a los autores poder recopilar la suficiente información y de esa manera, lograr los objetivos planteados.

Fase 1: Se señaló la denominación de constitución de Bolivariana de Puertos S.A

Es una empresa venezolana orientada a lograr la eficiencia de la gestión portuaria y alcanzar beneficios económicos para los puertos, a través de una gestión que optimice la dinámica de las operaciones, modernice la estructura de sus espacios y avance hacia una revolución marítima productiva.

Según Gaceta Oficial N 6.445 en su artículo 1º señala la creación de una empresa del Estado bajo la forma de Sociedad Anónima, que se denominara Bolivariana de Puertos, la cual estará adscrita al Ministerio del Poder Popular para las Obras Pública y Vivienda.

Fase 2: Se determinaron las facultades de la responsabilidad de empresas mixtas en Venezuela.

Las empresas mixtas buscan como misión al futuro proyectar al país como el primer prestador de servicio portuario de calidad en Latinoamérica y el Caribe, promoviendo el desarrollo integral del Estado.

Esta empresa pretende lograr la satisfacción del cliente mediante el trabajo en equipo, cumpliendo los estándares de calidad internacional en servicios portuarios para administrar, conservar y desarrollar la infraestructura portuaria garantizando las operaciones más seguras.

Fase 3: Se determinó que el SENIAT no es el único ente recaudador de Tasas portuarias.

La empresa Bolivariana de Puertos S.A (Bolipuertos) se constituye como ente recaudador, En sus Artículos No. 1, 2, 3 de la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela del 1º de Septiembre del 2017. Numero 41227. Año CXLI-MES XI que establece:

Artículo 1. Se establecen y regulan las tarifas las cuales estaran sujetos los servicios portuarios proporcionados a personas naturales o jurídicas, en los puertos publicos de uso publico de caracter comercial administrados por el poder ejecutivo nacional, distintos a las facilidades de servicios portuarios previstos en el decreto N° 1397 con rango, valor y fuerza de ley de tasas portuarias, publicadas en la Gaceta Oficial de la Republica Bolivariana de Venezuela N° 6150 de fecha 18 de Noviembre del 2014.

Artículo 2. Las tarifas portuarias establecidas en la presente resolucion conjunta, seran aplicados en los puertos publicos de usos publicos de carácter comercial administrado por el poder Ejecutivo Nacional, por organo del Ministerrio de Poder Popular para el Transportee, a traves de Bolivariana de Puertos (BOLIPUERTOS) S.A., asi como en todos

aquellos Puertos Públicos de carácter comercial que a futuro fueren revertidos al Poder Ejecutivo Nacional o se encargue su administración a Bolivariana de Puertos (BOLIPUERTOS) S.A., sobre los siguientes servicios portuarios:

1. Servicios de Muelles (SM)
2. Servicios en la Terminal Especializadas de Contenedores (STES)
3. Servicios de Almacenes, Patios y Silos (SAPS)
4. Servicios de Suministros (SS)
5. Otros Servicios (OS).

Artículo 3. Las tarifas portuarias establecidas en esta Resolución conjunta que determinaran los ingresos derivados de la operación de los Puertos de uso público de carácter comercial administrados por el Ejecutivo Nacional, se clasifican en:

1. **Tarifas Ordinarias:** Incluyen un tipo de venta o actividad específica.
2. **Tarifas Integrales:** comprenden varios eventos u actividades.

CAPITULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones:

Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A, es una nueva empresa encargada de solventar y desarrollar las actividades portuarias.

Se puede decir entonces que las actividades portuarias se han desarrollado en las ciudades desde tiempos de la colonia, y está ha originado por sus excelentes ubicaciones geográficas que posee cada puerto, además de ser creado naturalmente, es bastante amplio y accesible.

Pero el desarrollo de las actividades portuarias, ha traído consigo numerosas consecuencias tanto para las ciudades como para sus habitantes, debido a la influencia que ejerce el desarrollo portuario en la economía es necesario que éstas tengan un buen funcionamiento administrativo para que sus trabajadores se desenvuelvan eficazmente en las empresas y realicen un buen trabajo que traerá numerosos beneficios a la economía del país.

La actividad portuaria, a nivel social es la ayuda que la empresa actualmente encargada de dicha actividad aporta tanto a los trabajadores de la misma, como a los que no, ya que dicha empresa (Bolipuertos) encargada de la actividad portuaria año tras año realiza aportes a personas o empresas que requieran de una ayuda, cumpliendo así con las políticas de humanización establecida en la misión y visión de dicha empresa.

En resumen puede decirse que la evolución y el desarrollo de la actividad portuaria corresponden al manejo de las diferentes instituciones que han sido establecidas en las instalaciones del puerto, es decir desde que se creó la Real Compañía Guipuzcoana siendo esta la primera institución encargada del intercambio comercial en el país, sirvió de empuje

para que éste tipo de economía no desapareciera en su totalidad, por el contrario ha ido perfeccionándose debido a las diferentes instituciones que se han encargado del desarrollo portuario, como lo fue Instituto Nacional de Puerto, el Instituto de Puerto Autónomo de Puerto Cabello y la actual Bolivariana de Puertos (Bolipuertos) S.A., todas estas instituciones han sido las responsables de que la actividad portuaria se mantenga evolucionando y desarrollándose en el país, convirtiéndose así en la principal fuente de economía.

Recomendaciones:

1. Recomendamos que se haga una investigación exhaustiva de la personalidad jurídica de Bolivariana de Puertos, ya que antes era IPAPC (Instituto de Puerto Autónomo de Puerto Cabello) el encargado de la administración del sistema portuario y ahora es una empresa mixta.
2. Sugerimos que el SENIAT se aboque a esta controversia y determine hacia donde van dirigidas dichas tasas.
3. Seguir avanzando en el desarrollo de todas estas instituciones que han sido las responsables de que la actividad portuaria se mantenga evolucionando y desarrollándose, para poder convertirse en la principal fuente de economía del país.
4. Apoyar las actuaciones de control de bienes públicos con los informes, estudios, técnicas que se realicen debidamente calificados y registrados en la empresa Bolivariana de Puertos S.A.
5. Realizar seguimientos al plan de acción correctivos implementados por el órgano de control con la finalidad de que se cumpla las recomendaciones sugeridas en el informe de actividades y control.
6. Contratación de personal especialista para agilizar el trabajo y registro de la entrada y salida de mercancía ya que si no se seguirá acumulando las actividades a cumplir dentro del puerto y solo se seguiría ajustando los datos necesarios.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Arias, F (2006). **El Proyecto de Investigación**. Editorial Epísteme. 5ta Edición. Venezuela.

Coca, P. Y Compés, R. (2003). **Evaluación De Los Principales Puertos De América Del Sur. Estudio Sobre Análisis Institucional, Técnico Y Económico**. Universidad Politécnica De Valencia. Valencia; España.

Contreras, G. (2009). **El Sistema Portuario Nacional Sus Efectos En El Desarrollo Integral**. Maestría En Seguridad Y Defensa Nacional. Instituto De Altos Estudios De La Defensa Nacional Gran Mariscal De Ayacucho Antonio José De Sucre. Caracas; Venezuela.

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela del 1º de Septiembre del 2017. Numero 41227. Año CXLI-MES XI

Granda, J. (2005). **Ciudades Puerto En La Economía Globalizada: La Arquitectura Organizacional De Los Flujos Portuarios**. Santiago De Chile: Naciones Unidas.

González, M. Y Trujillo L. (2006). **La Medición De La Eficiencia En El Sector Portuario: Revisión De La Evidencia Empírica**. Trabajo De Investigación. Universidad De Las Palmas.

Hurtado, J (2007). **El Proyecto de Investigación**. Ediciones Quirón. Venezuela.

Leal, E. Notteboom, T. Y Sánchez, R. (2008). **Distribución Espacial De La Actividad Portuaria: Notas Teóricas Y Metodológicas Para Su Modelación E Investigación**. XXIV Encuentro Nacional De Facultades De Administración Y Economía. Chile: Enefa.

Sabatino, J. (2009, 25 De Mayo). **Plan Nacional De Desarrollo Portuario**. Diario Notitarde La Costa. Valencia: Venezuela

Finol, T. (1996). **Procesos Y Productos En La Investigación Documental**. Maracaibo: Venezuela

Manual de Trabajo de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales de la UPEL (2006). Cuarta Edición (FEDUPEL) Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador Caracas, Venezuela.

Referencias Legales.

Constitución De La República Bolivariana De Venezuela (1999). Gaceta Oficial No. 36860. Diciembre 30, 1999.

Reglamento De La Ley Orgánica De Aduanas. G.O.N° 4273.

Decreto Número 6.644 Del 24 Marzo Del 2009. (Bolivariana De Puertos S.A).

Decreto Con Rango, Valor Y Fuerza De Ley De Reforma De La Ley Orgánica De Aduanas.

Decreto Con Rango, Valor Y Fuerza Ley Contra La Corrupción. Gaceta Oficial N° 5.637. Extraordinario Del 7 De Abril Del 2013.

Decreto Con Rango Y Fuerza De Ley Orgánica De La Administración Pública. Gaceta Oficial No. 6147 Extraordinario De Fecha 17 De Noviembre Del 2014.

Ley De Reforma Parcial De La Ley General De Puertos. Gaceta Oficial De La República Bolivariana De Venezuela N° 39.140. (2009, Marzo 17).

Ley Orgánica De Los Espacio Acuáticos. Gaceta Oficial De La República Bolivariana De Venezuela N°5.890. (2008, Julio 31).

Ley Orgánica De Descentralización, Delimitación Y Transferencia De Competencias Del Poder Público, Publicado En G.O. N° 4.153 De Fecha 28.12.1989.

Referencias Electrónicas

Bolivariana De Puertos (Bolipuertos) S.A (2012) Bolivariana De Puertos [Presentación En Línea] Disponible: <https://www.bolipuertos.gob.ve/origen.aspx>[Consulta:2012,Julio 7]