



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA: CIENCIAS FISCALES
CAMPUS BÁRBULA



**Estudio de la operatividad del proceso de desaduanamiento
del Puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo.
Periodo (2015-2016).**

Expediente No. _____

Coordinador de Trabajo de Grado:
Johan Chacón





UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA: CIENCIAS FISCALES
CAMPUS BÁRBULA



**Estudio de la operatividad del proceso de desaduanamiento
del Puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo.
Periodo (2015-2016).**

Miembros Principales del Trabajo de Grado:

Arteaga H., Oscar A. C.I.24.574.485

Bañez V., Marianny A. C.I.24.929.310

Expediente No. _____



**UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CARRERA DE CIENCIAS FISCALES
CAMPUS BÁRBULA**



Estudio de la operatividad del proceso de desaduanamiento del Puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo. Periodo (2015-2016).

Autores:

Arteaga H., Oscar A. C.I.24.574.485

Bañez V., Marianny A. C.I.24.929.310

Campus Bárbula, Junio de 2017



**UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CARRERA DE CIENCIAS FISCALES
CAMPUS BÁRBULA**



**Estudio de la operatividad del proceso de desaduanamiento del Puerto
de Puerto Cabello, Estado Carabobo. Periodo (2015-2016).**

**Trabajo de Grado presentado para optar al título
de Licenciado en Ciencias Fiscales.**

Tutor:
Alfonso Dubuc.

Autores:
Arteaga H., Oscar A. C.I.24.574.485
Bañez V., Marianny A. C.I.24.929.310

Campus Bárbula, Junio de 2017



**UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA: CIENCIAS FISCALES
CAMPUS BÁRBULA**



CONSTANCIA DE ACEPTACIÓN

Estudio de la operatividad del proceso de desaduanamiento del Puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo. Periodo (2015-2016).

Tutor:
Alfonso Dubuc

Aceptado en la Universidad de Carabobo
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Escuela de Ciencias Fiscales
Campus Bárbula.

Por. **Alfonso Dubuc.**
C.I.: 9.445.705

Campus Bárbula, Junio de 2017



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO, ESTUDIOS POLÍTICOS Y CIENCIAS
FISCALES
CAMPUS BÁRBULA

CONSTANCIA DE APROBACION TRABAJO DE GRADO

N° Exp _____
Periodo Lectivo: _____

Los suscritos, profesores de la Universidad de Carabobo, por medio de la presente hacemos constar que el trabajo titulado: **Estudio de la operatividad del proceso de desaduanamiento del Puerto de Puerto Cabello Estado Carabobo. Periodo (2015-2016).**

Elaborado y Presentado por:

Arteaga H., Oscar A. CI 24.574.485 ESCUELA CIENCIAS FISCALES

Bañez V., Marianny A. C.I.24.929.310 ESCUELA CIENCIAS FISCALES

Alumno(s) de esta Carrera, reúne los requisitos exigidos para su aprobación con:

Aprobado

Aprobado Distinguido

Aprobado Meritorio

Rechazado

JURADOS

Alfonso Dubuc
TUTOR (COORDINADOR)

Yohan Chacón
MIEMBRO PRINCIPAL

Mireya de Chacón
MIEMBRO PRINCIPAL

Yolanda Chávez
SUPLENTE

En Valencia, a los 27 días del mes de Junio del año 2017

DEDICATORIA

Este proyectos de grado se lo dedicamos a Dios y a todos Ángeles por enviarnos la sabiduría y fuerza para emprender un camino lleno de mucho aprendizaje y experiencia, que nos ayudaron a crecer, fortalecer y creer en nuestras capacidades como persona y sobretodo a aceptar su voluntad.

También va dedicado nuestra familia, a Elizabeth Pérez presidenta de Aduacom representaciones aduanales y a toda aquellos seres de luz que nos brindaron sus conocimientos para alcanzar esta meta; demostrando que a pesar de tantas adversidades y pruebas de grandes sacrificios que se han presentado a largo de su caminar, no se rinden, continúan en la lucha, con la fe puesta en Dios y siempre apuntando a ganar. Esto demuestra que todo es posible. “Si Lo sueña hazlo que pase”.

Arteaga H, Oscar A.

Bañez V, Marianny A..

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar doy agradecida con Dios y al Arcángel Miguel por todo lo que tengo, por ayudarme y guiarme en este camino, que a pesar de tantos obstáculos y pruebas fuertes estoy cumpliendo esta meta.

Doy gracias a mis padres para enseñarme apoyarme, ayudarme en todo, y sobre todo por sus valores y principios. Infinitas gracias, los amos.

Agradezco mucho por mis dos hermanos que dios me envió, compañeros y amigos fieles los amos como con mi alma; especialmente te doy gracias a ti hermana Ana por darme la mano siempre y sobretodo apoyarme durante este proceso, eres un ser de luz y amor, gracias por tanto.

También doy gracias a mi familia, abuelita mi amor eterno por sus consejo y apoyo cada día, a mis tías y tíos, mis primas, a todos los seres especiales que dios coloca en el camino, lo Señores de la ruta.

Agradezco también a la Sra. De trabajo oficina Contable, jefes y compañeros por apoyarme y colaborar en todo momento para materializar esta meta. También muchas gracias al profesor Dubuc por brindarnos sus conocimientos, dios los bendiga.

A mis compañeros de estudios, por darme su mano, apoyarme y ayudarme en todo momento. De corazón les deseo lo mejor, éxitos y bendiciones para todos. Dios los cuide y los bendiga. Doy gracias mis profesores por ser excelentes guías en mi formación como Licenciada. Dios los Bendiga.

Bañez Marianny.



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO, ESTUDIOS POLÍTICOS Y CIENCIAS
FISCALES
CAMPUS BÁRBULA



**Estudio de la operatividad del proceso de desaduanamiento del Puerto
de Puerto Cabello, Estado Carabobo. Periodo (2015-2016)**

Autoras: Arteaga Oscar y Bañez Marianny

Tutor: Alfonso Dubuc

Fecha: Junio, 2017

RESUMEN

Actualmente los puertos tienen una importante ventaja dentro del contexto internacional, ya que a través ellos se desarrollan una serie de actividades que permiten realizar transferencias de bienes de capital, consumo y servicios entre un país y otro. Son considerados como un conjunto de espacios acuáticos dentro de un territorio geográfico debidamente acondicionado para las operaciones de fondeo, atraque, zarpe de los buques y otros; tomando en cuenta su estrecha relación con los procedimientos aduaneros respectivos, la presente investigación tiene como propósito analizar la Operatividad del proceso de desaduanamiento del puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo. Periodo (2015-2016), para ello se realizó una investigación de campo basada en un diseño trasversal y de nivel analítico con el propósito de obtener información pertinente acerca de la situación actual, a través de información referida por organismos oficiales, artículos, encuestas realizadas, opiniones y estadísticas suministradas por especialistas en la materia, tanto Portuaria como Aduanera. En el desarrollo de este trabajo se hace referencia a todas y cada una de las etapas y elementos que intervienen en las operaciones portuarias y en el proceso de desaduanamiento, lo que llevó a establecer como conclusión, que el Estado debe reiterar la importancia de seguir avanzando en la modernización tecnológica, equipamiento y adecuación de las instalaciones portuarias, con el fin de que los procedimientos aduaneros puedan realizarse de forma más rápida y eficiente, ya que la operatividad del puerto influye de manera directa y significativamente en el desenvolvimiento del desaduanamiento de mercancías.

Palabras Clave: Operaciones portuarias, proceso de desaduanamiento.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
Dedicatoria.....	v
Agradecimiento.....	vi
Resumen.....	vii
Índice de Cuadros.....	x
Índice de Figuras.....	xi
Introducción.....	15
CAPITULO I	
EL PROBLEMA	
Planteamiento del Problema.....	17
Objetivos de la Investigación.....	20
Objetivo General.....	20
Objetivo Específico.....	20
Justificación e Importancia de la Investigación.....	20
CAPITULO II	
MARCO TEÓRICO O REFERENCIAL	
Antecedentes de la Investigación.....	22
Bases Legales.....	29
Operacionalización de Variables.....	63
CAPITULO III	
MARCO METODOLÓGICO	
Tipo de Investigación.....	65
Modelo de la Investigación.....	66

Diseño de la Investigación.....	66
Nivel de la Investigación.....	67
Población.....	67
Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.....	68
Validez del Instrumento.....	69
Técnicas de análisis de datos.....	70
Fases de la Investigación.....	70

CAPITULO IV

ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

Resultados.....	72
Análisis General.....	82

CAPITULO V

PROPUESTA

Conclusiones.....	83
Recomendaciones.....	84
Lista de Referencias	85
Anexos.....	87

ÍNDICE DE CUADROS/ TABLAS

CUADRO No.	Pág.
1. Operacionalización de Variables.....	64
2. Pregunta Nro.1.....	72
3. Pregunta Nro.2.....	73
4. Pregunta Nro.3.....	74
5. Pregunta Nro.4.....	75
6. Pregunta Nro.5.....	76
7. Pregunta Nro.6.....	77
8. Pregunta Nro.7.....	78
9. Pregunta Nro.8.....	79
10. Pregunta Nro. 9.....	80
11. Pregunta Nro. 10.....	81

ÍNDICE DE CUADROS GRÁFICAS

GRÁFICA No.	Pág.
1. Respuesta Nro.1.....	72
2. Respuesta Nro.2.....	73
3. Respuesta Nro.3.....	74
4. Respuesta Nro.4.....	75
5. Respuesta Nro.5.....	76
6. Respuesta Nro.7.....	78
7. Respuesta Nro.8.....	79
8. Respuesta Nro.9.....	80
9. Respuesta Nro.10.....	81

INTRODUCCIÓN

Los puertos marítimos se han convertido en el eslabón de transporte de mercancías marítimas dada, que esta se considera como unos de los activos de un país por su participación en el intercambio de mercancía internacional. De acuerdo a las estadísticas, las mercancías que se comercializan en el mundo son a través de vías marítimas pudiendo de esta manera conectar de un país con el resto del mundo, es por esto que ha ocurrido un gran interés de los estados por mejorar cada vez más los puertos equipándolos con los instrumentos y maquinarias necesarias para que no ocurran ningún tipo de paralización durante las operaciones del mismo.

Por lo tanto, el presente Trabajo de Grado tiene como finalidad aportar información para futuras investigaciones así como establecer y estudiar el mejoramiento de las operaciones del puerto durante la llegada del buque, el proceso de nacionalización, reconocimiento y desaduanamiento de la mercancía; describiendo cada uno de los elementos que toman intervención o acciones durante este procedimiento, para así determinar la incidencia y grado que tiene uno con el otro, ya que las operaciones que ocurren en el puerto guarda estrecha relación con los procedimientos aduaneros, dejando saber que si éstas no se ejecutan de la mejor forma causaran retardos para la nacionalización de las mercancías.

La motivación del trabajo de grado es el estudio de la operatividad del proceso de desaduanamiento del puerto de Puerto Cabello, estado Carabobo, periodo 2015-2016, donde la problemática se presenta durante el congestionamiento en el proceso de desaduanamiento de las mercancías por falta de maquinarias, ya que estas se encuentran en las instalaciones del puerto de Puerto Cabello dañadas, por esta causa surgió la necesidad de

analizar las debilidades y fortalezas de cada uno de los diferentes entes en cuanto a la operatividad, no para criticarlo ni mal informarlo sino para aportar nuevas ideas de manera profesional y solventar dichas situaciones.

A continuación se presentara una breve reseña de lo que contiene cada capítulo inmerso en este Trabajo Especial de Grado:

Capítulo I: Se encuentra conformado por el planteamiento del problema, objetivos generales y específicos, así como también la justificación de la investigación e importancia de la investigación.

Capítulo II: Está compuesto, por los antecedentes de la investigación, las bases teóricas que la complementan, su basamento legal y la operacionalización de las variables.

Capítulo III: En este capítulo se encuentra todo lo referente a la metodología aplicada, como es el tipo de investigación, nivel, diseño e instrumento de recolección de datos.

Capítulo IV: Aquí se detalla los resultados obtenidos a través de la aplicación del instrumento de recolección de información, es decir, cada uno de los cuadros y gráficos que se obtuvieron de la aplicación de una encuesta en el puerto de Puerto Cabello y la aduana respectivamente, así como también el respectivo análisis.

Capítulo V: Presentar Conclusiones y Recomendaciones.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento de problema

Los puertos son el conjunto de espacios acuáticos y terrestres naturales debidamente estructurados y acondicionados para las maniobras de fondeo, atraque y zarpe de los buques y barcos. Cabe señalar, que las actividades de atraque, zarpe, carga y descarga de embarcaciones, se han llevado a cabo desde tiempos muy remotos (siglo XIII a. C.) por parte de los fenicios, griegos, vikingos y polinesios para realizar comercio. Sin embargo, los primeros en construir puertos de piedras en Tiro y Sidón fueron los fenicios. Estas instalaciones se han adecuando a las necesidades impuestas por el creciente tráfico marítimo que hicieron de ellas complejas unidades técnico-comercial, como ocurrió en la edad media europea, con los puertos del mar del Norte, confederados en la liga Asiática o en los del mar Mediterráneo (Génova, Venecia y Barcelona).

Por otra parte, los puertos deben disponer de servicios de muelle, almacenamiento, equipos de manipulación e instalaciones necesarias, especialmente: faros con estación de señales, rompeolas naturales o artificiales, para proteger la atraque y zarpe de los buques de gran tonelaje; diques flotantes y secos para reparaciones y limpieza de casco y fondos, muelles de atraque con puentes grúas de distintas capacidades, dársena para remolcadores, así como otras instalaciones necesarias a determinados cargamentos y rutas; atendiendo de esta manera el llamado de la globalización en el cual se produce la apertura de las economías y las

fronteras como resultado del aumento de los intercambios comerciales, los movimientos de capitales, la circulación de las personas y sus ideas, lo cual ha permitido que a través de los avances tecnológicos; las relaciones económicas, financieras y sociales en el mundo sean más amplias, rápidas y efectivas.

Actualmente en Venezuela existen ocho (8) puertos: Guamache, Guanta, Puerto Sucre, Puerto Ordaz, Maracaibo, Carúpano, La Guaira y Puerto Cabello; donde el Gobierno Nacional, Estatal y Municipal han implementado diversas estrategias para mantener acondicionada las infraestructuras portuarias requeridas, con el fin de facilitar el proceso de importación y exportación. Entre ellos se encuentra el acondicionamiento de patios y maquinarias nuevas, a través del convenio entre las empresas National Machinery Industry Corporation (Sinomach) y Bolivariana de Puertos, S.A., para así de esta manera mejorar la carga y descarga de los puertos. La Ley General del Puerto (2009) señala que el Estado podrá ejecutar mantenimiento y mejoramiento de las infraestructuras de los puertos públicos existente en el país.

Siguiendo este mismo orden de ideas, el puerto de Puerto Cabello 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, objeto de estudio para el presente Trabajo Especial de Grado, convirtiéndose éste en el puerto con más actividad. Fue así como adquirió mayor relevancia para que Venezuela continuara desarrollando su actividad comercial internacional, sin embargo, el aumento de las operaciones

portuarias trajo como consecuencia el colapso de instalaciones entre el periodo 2009 y 2010, a pesar de que el Estado tomó previsiones y adecuaciones en la infraestructura para este año.

Sin embargo, al verificar el estatus actual del proceso de desaduanamiento del puerto de Puerto Cabello, con relación al atraque, zarpe, carga, descarga, almacenamiento, reconocimiento y despacho de la mercancía, todavía existen debilidades en la operatividad y funcionamiento del puerto, fallas en el tiempo de permanencia y duración para el zarpe y atraque de los buques, manipulación de la carga y congestión de los almacenes, lo que trae como consecuencia retrasos en la operatividad y buen funcionamiento del desaduanamiento, así como aumento de los costos operativos y retrasos en la entrega de la mercancía, afectando al cliente y al consumidor.

Basado en lo antes expuesto, se observó que la problemática existente no permite dar cumplimiento de todas las formalidades que establece la Administración Aduanera para el ingreso o egreso de la mercancía, es por esta razón que es necesario tener en cuenta algunas interrogantes para la realización de este estudio, a las cuales se tiene que dar respuesta:

¿Cuáles son los factores que inciden en la operatividad del proceso desaduanamiento de la mercancía?

¿De qué manera estos factores afectan el proceso de desaduanamiento en la aduana principal del puerto de Puerto Cabello?

¿Qué aspectos teóricos y legales sustentan el proceso desaduanamiento?

Objetivos de la Investigación

Objetivo general.

Analizar la operatividad del proceso de desaduanamiento del Puerto de Puerto Cabello Estado Carabobo durante el Periodo (2015-2016).

Objetivos específicos.

- Identificar los factores que inciden en la operatividad del proceso desaduanamiento de la mercancía.

- Elaborar un análisis sobre el proceso de desaduanamiento de la aduana principal del puerto de Puerto Cabello.

- Establecer los aspectos teóricos y legales del proceso de desaduanamiento.

- Presentar conclusiones y recomendaciones sobre el caso de estudio.

Justificación de la investigación

El motivo que justifica el presente Trabajo Especial de Grado es estudiar el proceso desaduanamiento en el puerto de Puerto Cabello analizando cada una de sus debilidades, con la finalidad de presentar recomendaciones para su buen desenvolvimiento. Es aquí donde radica la importancia del presente estudio, ya que los puertos deben cumplir con las condiciones necesarias

para las maniobras de fondeo, atraque, zarpe, carga, descarga, almacenamiento, reconocimiento y despacho debido a que constituyen una unidad integral para ejecutar operaciones de transferencia de bienes de una embarcación a una superficie u otros modos de transporte, por lo tanto es necesario que éstos se encuentren en buenas condiciones para no retrasar las operaciones de desaduanamiento.

Actualmente las operaciones del comercio internacional juegan un papel muy importante ya que a través de éstas se realizan los intercambios comerciales entre países; considerando lo antes expuesto, surge la necesidad de modernizar las estructuras portuarias en la República Bolivariana de Venezuela, ya que ellas representan la base fundamental para el desenvolvimiento de las operaciones del comercio internacional, con el propósito de garantizar el tránsito marítimo con seguridad, fluidez, eficacia, economía y calidad de servicio en beneficio de la comunidad, debido a que los puertos deben ser terminales especializados y contar con maquinarias necesarias para el buen desarrollo del procedimiento.

Basado en lo ante expuesto, el presente Trabajo Especial de Grado aportará ideas con el fin de garantizar la modernización para el proceso de desaduanamiento actual, aportando nuevas estrategias y técnicas en la operatividad del puerto de Puerto Cabello, presentando nuevas consideraciones por parte de los investigadores, con una nueva perspectiva como profesionales de la materia. Así mismo, esta investigación aportará una referencia desde el punto de vista académico y metodológico en cuanto al tema se refiere y contribuye como un antecedente a la Universidad de Carabobo y otras instituciones, con el fin que sirva como herramienta informativa en ayuda a las nuevas generaciones y futuros colegas.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Bernal, (2014). Define al marco referencial como “el desarrollo organizado y sistemático del conjunto de ideas, antecedentes y teorías que permiten sustentar la investigación” (p.125). Basado en lo ante expuesto, en este capítulo se analizan y exponen investigaciones de diferentes autores relacionadas directas o indirectamente con el tema de investigación, bien sea para ser tomadas como teorías y antecedentes considerados válidos y confiables, lo que por ende permite organizar y conceptualizar el estudio. Así como también se presentan un conjunto de referencias legales que le dan un basamento jurídico de importancia a la investigación, posteriormente se plantea el sistema de variables a investigar, cual permite relacionar algunos conceptos y hacer referencia a las características que el investigador va a estudiar y por último se presenta un conjunto de definición de términos básicos.

Antecedentes de la Investigación

Los antecedentes de la investigación son indagaciones previas que sustentan el estudio, tratan sobre el mismo problema o se relacionan con otros. Sirven de guía al investigador y le permiten hacer comparaciones y tener idea sobre cómo se trató el problema en esa oportunidad. Según Palella y Martins (2003) expresa que los antecedentes de la investigación son: ...“entendido como diferentes trabajos de investigación realizados por otros investigadores sobre el mismo problema...” (p.55). Los antecedentes de la presente investigación son los que se señalan a continuación.

Mark, H. (2011). Realizó un Trabajo de Grado titulado. **Estrategias de Logística para disminuir el tiempo de permanencia de las cargas dentro del Puerto de Puerto Cabello Estado Carabobo.**, para optar el título de Licenciatura en Comercio Internacional, otorgado por la Universidad Alejandro Humboldt, el cual, tuvo como objetivo elaborar una estrategia logística mediante el análisis del proceso para disminuir el tiempo de permanencia de cargas dentro del puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo.

Para lograr la investigación planteada, se utilizó la investigación de campo que dispuso el uso de cuestionarios para la recopilación de información directa de individuos que laboran y están relacionado directamente con el Puerto de Puerto Cabello en su día a día, para tener de esta manera información que permitió analizar la situación actual portuario en lo relacionado a sus operaciones de nacionalización, despacho y logística presente en estos procedimiento determinados, así los inconvenientes presentes en las operaciones portuarias para fijar sus posibles soluciones. El análisis de los resultados condujo a la conclusión de la ineficacia de los procesos logístico de nacionalización y despacho de mercancía en el puerto de Puerto Cabello, ya que existen inconvenientes que retrasan el proceso en cuestión, sin embargo se recomendaron las posibles soluciones en los inconvenientes planteados para lograr el fin de la investigación realizada.

Este trabajo guarda relación con la investigación, ya que mediante el análisis de la operatividad del proceso de desaduanamiento se pretenden estudiar cada uno de los elementos que intervienen en este procedimiento, por lo tanto la logística, carga y despacho de la mercancía son piezas fundamentales en la operatividad y buen funcionamiento del proceso desaduanamiento. En este sentido, lo que se busca es plantear nuevas estrategias o verificar los procesos logísticos como son: el atraque de los

buques, aprovisionamiento de los buques, despacho de la mercancía, flujo de contenedor y recibir o embarcar en las horas acordadas.

Así mismo, Belandria, M. y Bello, M. (2011), realizaron una investigación titulada. **Efecto del proceso de Reversión Descentralización de los Puertos en el Almacenaje de Mercancías caso: Industria Petrolera- Bariven (Periodo 2009-2010). La situación de los Puertos Nacionales como consecuencia de la reversión ocurrida en el periodo 2008-2010**, en la Escuela Nacional de Administración y Hacienda Pública– IUT (ENAHPI-IUT), para optar el título de Licenciadas en Ciencias Fiscales, mención Aduanas y Comercio Exterior.

Esta investigación tuvo como objetivo estudiar los efectos del proceso de reversión de la descentralización de los puertos en el almacenaje de la mercancía en la industria Petrolera- Beriven durante el periodo 2009-2010, estimándose que la coordinación manejada por los puertos nacionales ha influido en el desarrollo adecuado de los procesos de desaduanamiento, causando un impacto en los diversos mecanismos que hacen posible la nacionalización de mercancías producto de importación que realiza Beriven, a fin de evaluar los mecanismos empleados por Bolipuertos S.A y Bariven.

Se realizó una investigación netamente documental, basada en un diseño de tipo bibliográfico bajo un proceso de revisión, investigación, indagación y selección de la información requerida para alcanzar la interpretación y presentación de datos referenciales, apoyados en un nivel de investigación descriptivo. Se pudo concluir que la situación de los puertos nacionales como consecuencia de la reversión ocurrida en el periodo 2008-2010, dio origen a un fenómeno mayormente conocido como congestionamiento portuario, generando incremento en costos y una menor fluidez dentro de las

operaciones de aduanas, así como también los almacenes sobrepasaron la capacidad operativa, y en algunos casos la ausencia de espacio dificulta las operaciones logísticas previas al reconocimiento, aumentando así el tiempo de permanencia de los contenedores en muelle.

Por lo cual se recomienda la integración de las partes que forman la cadena de logística portuaria, es decir, línea naviera, almacenes, y agentes aduanales a fin de enlazar operaciones de manera racional que optimicen la función de almacenes y en consecuencia de los tiempos de nacionalización, a su vez es necesario desarrollar mejoras y ampliación en los mecanismos, técnicas e infraestructura que comprende la zona de puertos nacionales. Su relación con la presente investigación se basa en que la reversión de la descentralización de los puertos nacionales en el almacenaje de mercancía ha influido en el desarrollo adecuado del proceso desaduanamiento, causando un impacto en los diversos mecanismos que hacen posible la nacionalización de mercancía, es por esto, que se pretende estudiar la operatividad de uno de los ocho puertos situados en el país como es el puerto de Puerto Cabello y su proceso de desaduanamiento.

Siguiendo con lo anterior Espinosa, L. y Ramírez, F. (2009). Realizó un Trabajo de Grado titulado **Análisis de los Procesos Logísticos de los Puertos de uso Comercial en Venezuela y su Incidencia en las Actividades del Comercio Internacional (Período 2002-Primer Trimestre 2009)**, en la Escuela Nacional de Administración y Hacienda Pública–IUT (ENAHPIUT), para optar el título de Licenciadas en Ciencias Fiscales, mención Aduanas y Comercio Exterior. Se plantearon como objetivo Analizar los procesos logísticos de los puertos públicos de uso comercial en Venezuela y su incidencia en las actividades del Comercio Internacional

(período 2002-primer semestre 2009).Dicho trabajo fue elaborado basándose en una investigación de tipo descriptivo, ya que consiste en analizar problemas o situaciones extraídas directamente de la realidad.

El diseño de la presente investigación es de campo experimental, debido a que estudia el impacto de los problemas que afectan una determinada situación, donde los datos son obtenidos por los autores, directamente de los sujetos objetos de estudio, siendo éstos las autoridades competentes para llevar a cabo las operaciones portuarias que se realicen dentro de los puertos de uso público comercial.

Entre las conclusiones más resaltantes cabe señalar la importancia que tienen las actividades propias del comercio internacional, ya que éstas determinan el flujo de las operaciones que tienen lugar dentro de los puertos, y por ende permiten el desarrollo y avance en cuanto a la aplicación de las operaciones portuarias respectivas, trayendo como consecuencia la necesidad de ampliar, modernizar , planificar, mejorar y en fin restaurar todas las instalaciones portuarias de tal manera que las ventajas que aporte el desarrollo puedan ser utilizadas al máximo. Su relación con el tema objeto de estudio se basa en que las operaciones del comercio internacional van a determinar los flujos de operaciones que se realizan dentro de los puertos públicos de uso comercial, y el puerto de Puerto Cabello forma parte de esta naturaleza.

De Sousa, A. y Orco, N. (2007). **Evolución Histórica de la Aduana Principal de Puerto Cabello a partir de la entrada en vigencia de la Ley de Aduanas (Período 1918-2007)**, Escuela Nacional de Administración y Hacienda Pública-IUT (ENAHP-IUT), para optar el título de Licenciadas en

Ciencias Fiscales, mención Aduanas y Comercio Exterior. Las autoras se plantearon Analizar la evolución histórica de la Aduana Principal de Puerto Cabello a partir de la entrada en vigencia de la Ley de Aduanas (período 1918-2007).

La metodología utilizada en este trabajo de grado es de tipo documental ya que se basa en el estudio de problemas con el propósito de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con apoyo, principalmente, en trabajos previos, información y datos divulgados por medio de impresos, audiovisuales o electrónicos. En cuanto al nivel se trata de una investigación descriptiva porque busca especificar propiedades, características y rasgos importantes en cuanto a la evolución de la aduana de Puerto Cabello. Entre las conclusiones más resaltante se encuentra, el progreso y evolución de la aduana de Puerto Cabello se ha visto perseguido por una serie de acontecimientos los cuales han sido tomados en cuenta a lo largo de sus servicios prestados, siendo Puerto Cabello considerado hoy en día como el primer puerto de Venezuela y tercero de Suramérica, representando una gran fuente de empleos tanto directos como indirectos a pesar de no poseer una infraestructura adecuada ni las vías de comunicación en buenas condiciones para facilitar el traslado de las mercancías hacia otras regiones.

La relación con la investigación se presenta en que el Puerto de Puerto Cabello, es el primer puerto de Venezuela con mayor movilización de carga y descarga desde que entró en vigencia la Ley Orgánica de Aduanas, lo que se traduce en que es un puerto plenamente operativo y la operatividad en el proceso desaduanamiento, es una de las piezas fundamentales a tomarse en cuenta en el Trabajo Especial de Grado.

Rivas, C. (2006). Realizó una investigación titulada **Análisis de La Obligatoriedad en el uso del Agente de Aduanas en el Proceso de Desaduanamiento de la Importación**, Universidad de los Andes Extensión Mérida, para optar por el título de Especialista en Ciencias Contable, mención tributos área aduana.

La investigación desarrollada se concentró en la exégesis, a la luz de la Constitución Nacional, del concepto legal de la Obligatoriedad en el uso del agente de aduanas para los procesos desaduanamiento. Debido a la extrema complejidad que presenta los procedimientos de desaduanamiento en general se enfocó en el análisis exclusivo de los procesos de desaduanamiento en la importación. Esta delimitación permitió enlazar las características de los eventos relacionados a la importación, con los problemas legales derivados de la implementación del concepto jurídico de la Obligatoriedad.

Esta investigación se encuentra enmarcada dentro de la Modalidad Documental, apoyándose en el tipo analítico de investigación. Por lo tanto se procedió a enumerar las bases legales relacionada con el agente de aduanas, caracterizando particularmente, las labores que éste realiza. Se estableció posteriormente la Fuentes Legales donde se localiza el conflicto entre la obligatoriedad y ciertos principios fundamentales, para luego analizar sus características. La relación con la investigación se fundamenta en que la operatividad de proceso de desaduanamiento, intervienen los agente aduanales actuando como auxiliar de la administración aduanera, los cuales se encarga de la carga, descarga, recepción, almacenamiento y despacho siendo éste uno de los procesos principales del puerto, establecido en la Ley

Orgánica de Aduana y la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

Bases Legales

El Desaduanamiento de la Mercancía

Según la Guía Práctica de Importación-Exportación, Legis (2002):

El proceso de desaduanamiento o nacionalización, es el procedimiento que debe seguirse ante la aduana por quienes pretendan destinar mercancías a alguno de los regímenes aduaneros establecidos en la Ley Orgánica de Aduanas y su Reglamento, éste se inicia después de la llegada del vehículo, luego prosigue con la presentación de la declaración de mercancías ante la aduana y termina con el retiro de las mismas para que prosigan al régimen aduanero declarado.

Aduana

De acuerdo a Asuaje,. (2002): “la aduana es el órgano de la Administración Pública que tiene por principal (único) objeto, percibir los derechos fiscales de importación y exportación y hacer cumplir las disposiciones prohibitivas y de reglamentación del comercio internacional” (p.3).

Funciones de las Aduanas:

Según Rivas (1.996):

- **Control del Comercio Exterior:** la introducción, paso y extracción de todo género de mercancías, del territorio aduanero, deben realizarse a través de una aduana. Ésta debe determinar y aplicar el régimen jurídico a que están sometidas dichas mercancías.

- **Recaudación Tributaria:** la aduana debe determinar y recaudar los tributos derivados del tráfico de mercancías.

- **Control Sanitario:** la aduana conjuntamente con funcionarios de sanidad debe examinar las condiciones y estado físico de las mercancías para evitar el ingreso o egreso de plagas, enfermedades u otros males que afecten la salud de personas, la fauna o de la flora.

- **Control del Contrabando y de las Infracciones Aduaneras:** el contrabando genera efectos muy negativos sobre los fines del Derecho Aduanero. En razón de lo cual, las aduanas tienen el derecho de adoptar medidas para prevenir y reprimir este tipo de ilícito.

- **Gestión Estadística:** corresponde a la aduana proveer la información relativa al movimiento del Comercio Exterior, a los fines de llevar las cuentas de balanza de pagos y otras que puedan ser necesarias para la toma de decisiones.

Clasificación:

Las aduanas se clasifican en:

Aduana Principal: es la que tiene jurisdicción en una circunscripción determinada y centraliza las funciones fiscales y administrativas de las Aduanas Subalternas a ella.

Aduanas Subalternas: son las adscritas a una aduana principal habilitada para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción.

Zona Primaria o Zona Aduanera-

Según Asuaje. (2002) la zona primaria es:

La 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 desaduanamiento quedan depositadas. (p.9). Visto lo anterior, se puede mencionar; que la zona primaria o aduanera es aquella que está integrada por todos los espacios y condiciones necesarias para que los medios de transporten realicen las operaciones de carga y descarga y donde las mercancías que no pueden desaduanarse queden almacenadas.

Zona secundaria.

Según Asuaje. (2002) la zona secundaria es:

La constituida por la circunscripción de la aduana respectiva, excepción hecha de la zona primaria; en ella están enclavadas las aduanas subalternas dependientes de la aduana principal y es donde, además el Jefe de la Oficina Aduanera Principal tiene jurisdicción para conocer de las infracciones aduaneras, para determinar la competencia en los casos de contrabando y para conocer y sancionar éstos cuando únicamente resultaran aplicables penas incorpóreas (comiso, multa o ambas) (p.10).

Siguiendo el mismo orden de idea basado en el concepto antes expuesto, se menciona; que la zona secundaria es aquella que forma parte de la circunscripción de una aduana habilitada que no constituya zona primaria y es aquí donde entran las aduanas subalternas que dependen directamente de la aduana principal.

Zona de Almacenamiento.

Área integrada por patios, depósitos y demás lugares de almacenamiento de mercancías. De acuerdo a lo expuesto por Asuaje, el Puerto de Puerto Cabello, en su estructura opera una Aduana principal, así como también una zona primaria y secundaria, en las cuales se desarrollan las funciones aduaneras y por ende las actividades inherentes al comercio exterior. Evidentemente que lo anterior expuesto está estrechamente relacionado con las operaciones portuarias, las cuales están administradas en la actualidad por la empresa Bolivariana de Puertos, S.A. En el mismo orden de ideas, por este puerto transitan todos los tipos de mercancía que de acuerdo a los

convenios internacionales y a las leyes nacionales son objeto de las operaciones de importación y exportación independientemente de cuáles sean sus características naturales, físicas y/o químicas.

Documentos Exigidos por Vía Marítima.

Los documentos requeridos para el traslado de mercancías por vía marítima son: el conocimiento de embarque, manifiesto de carga (sobordo) y otros documentos.

El conocimiento de embarque (bill of lading o B/L):

Un documento de gran importancia en el comercio marítimo y en el campo aduanero. Tanto en uno como en otro, hace prueba de la propiedad de las mercancías, además de que prueba la remesa de las mercancías por el cargador al armador, constituye título del fletante y del Capitán para el flete y es modo de prueba del contrato de fletamento, da información al consignatario sobre las condiciones en que serán transportados los efectos y, lo cual es muy importante, representa a las mercancías transportadas, al conferir a su poseedor la posición civil de las mercaderías que se encuentran en camino. Esta cualidad permite al propietario de los bienes negociarlos (venderlos, darlos en prenda, etc.). El conocimiento de embarque es un documento privado y para que haga fe entre las partes interesadas en el cargamento y entre ellas y los aseguradores, debe ser elaborado cumpliendo ciertas formalidades:

- Debe ser hecho por escrito en número no menor de cuatro ejemplares, cada uno de los cuales deberá ser firmado por el Capitán y por el cargador.

- Deberá expresar:

1. El número de ejemplares que firman.
2. La fecha, con expresión de lugar, día, mes y año.
3. El nombre y domicilio del Capitán.
4. La clase, nacionalidad, nombre y toneladas de la nave.
5. El nombre del cargador y del consignatario.
6. El lugar de la carga y cantidad de los objetos que se han de transportar y sus marcas y números.

Manifiesto de Carga o Sobordo:

Según Asuaje (2002). El manifiesto de carga (sobordo) es: “un documento, exigido tanto por las leyes de aduanas como de la navegación de casi todos los países del mundo, no es otra cosa que el listado general del cargamento transportado por el buque de un puerto a otro” (p.91).

De lo anterior, se puede mencionar que el manifiesto de carga o sobordo es el documento donde se da una relación general del cargamento que se transporta por medios acuáticos, entre puertos. El manifiesto de carga o sobordo, debe contener una forma detallada las especificaciones de las mercancías transportadas y, en este sentido, deberá expresar:

1. Nombre del buque.
2. Puerto de carga y fecha de salida.
3. Puerto de destino.
4. Número de los conocimientos de embarque.
5. Marcas de los bultos.
6. Número de los bultos y sus contenidos.
7. Nombres de los cargadores y consignatarios.

8. Direcciones para notificar, si las hubiese.
9. Peso y ubicación.
10. Tipo de flete por unidad.
11. Flete total, descuentos y flete neto.

Otros documentos.

Hay unos documentos que deben portar los buques, si bien no son requeridos por la normativa aduanera, pueden, en un determinado momento, adquirir relevancia para la solución de un asunto o para el ejercicio del control aduanero, entre estos se encuentran: la prohibición para el ejercicio de la navegación (artículos 35 y siguientes de Capítulo VIII de la Ley de Navegación), la autorización de zarpe y la Patente o Licencia de Navegación.

Documentos que maneja Bolipuertos a la Entrada y Salida de Buques.

Entre los documentos que son manejados formalmente por Bolivariana de Puertos S.A., a la entrada y salida de buques de dicho puerto podemos mencionar los siguientes:

- **Solicitud de Muelle:** es aquel documento que debe solicitar el Agente Naviero ante Bolivariana de Puertos, para que dicha institución pueda asignarle su respectivo muelle al buque que desea ingresar al puerto en un periodo de tiempo no mayor a 48 horas este deberá hacer la respectiva asignación. Dicho documento cuenta con los siguientes compartimientos:

- Datos Generales: Agente Naviero, Buqué, Nacionalidad, Calado Proa, IMO o LR, Viaje, Armador, Capitán, Eslora, Arqueo Bruto, Calado Popa, ETA Fecha/ hora, ETD fecha / hora, Operador Portuario 1 y 2, Suministro de Recursos Humanos 1 y 2 y suministros de maquinarias.

- Clase de Carga: Contenedores llenos o vacíos, carga general suelta, carga a granel, si conduce o no carga peligrosa el buque, Importación, Exportación, Tránsito, Trasbordo, Cabotaje y otros de cada una de estas actividades antes mencionadas se colocara también las unidades y toneladas.

- Agente Naviero: Suministro de Maquinarias, Operador Portuario 1 y 2, Suministro de Recursos Humanos 1 y 2 , Dirección de Seguridad Industria y Ambiente, PBIP, Departamento de Cobranzas, Liquidación Tarifaria y Departamento de Tráfico.

En conjunto con la solicitud antes expuesta se la anexa a la misma una planilla denominada *Datos para la Programación de Buques*, la cual contiene lo siguiente:

I Parte:

- Nombre del Buque, Eslora, Agencia, Operador.
- Procedencia – Destino: Anterior, Origen, Destino.
- Tipo de Carga (Cantidad): Contenedor, General y Granel

III Parte:

- Movilización de Mercancías: Importación, Exportación, transbordo, Restow, unidades (llenos y vacíos de 20 o 40 pies), Toneladas Mercancía a Granel – General (cantidades y toneladas), Mercancía Peligrosa y Observación.

Asignación de Muelle: está compuesta por tres compartimientos dentro de la misma siendo estos los siguientes:

- Datos de la solicitud, la cual está conformada por: la fecha E.T.A, Agente Naviero, Tipo de Solicitud, Operador, N° de la solicitud de Muelle, Tipo de Buque, Nombre del Buque y Muelle asignado.

- Datos de la Asignación, contiene: Año de la Asignación, Fecha y Hora de la Programación, Estatus de Asignación, Estimación de Atraque y Zarpe (Fecha de Atraque , Hora de Atraque , Fecha de Zarpe y Hora de Zarpe), Tiempo Asignado de Operaciones, Eslora del Buque, Calados (Proa y Popa).

- Posee una Casilla de Observaciones

- Una Nota, que reza lo siguiente: El Operador debe dejar el muelle limpio al finalizar las operaciones, de lo contrario, la empresa procederá a emitir orden de Servicio para la limpieza con un 30 % de recargo sobre el monto.

- Luego de la nota cuenta con dos casillas una llamada pagos previos que incluye (tipo de recibo, n° de recibo, monto), y la otra denominada puertos donde se coloca el puerto de procedencia del buque y el de destino.

- Al final cuenta con una casilla donde se coloca el nombre del agente naviero.

Luego de haber realizado lo anteriormente expuesto, se lleva a cabo la Programación de Atraques de Buques con los diferentes departamentos involucrado en este procedimiento en dicha programación se encontraran los siguientes datos:

- Buque
- Muelle
- Tipo de Buque
- Agente Naviero
- Operador
- Patio
- Suministro de Recursos Humanos
- Eslora
- Calado mts.
- Estimaciones de Atraque y Zarpe de Buque.

Operaciones aduaneras.

Son los actos jurídicos dirigidos a superar las restricciones al libre tráfico internacional de bienes impuestas por el Estado en ejercicio de su poder de policía o guardián de las riquezas de la nación.

Importación.

Según Asuaje. (2002), la importación es: “el acto jurídico mediante el cual mercancías extranjeras adquieren la nacionalidad del país a las cuales van destinadas con carácter definitivo” (p.20). Por lo anterior, se concluye; que la importación es el acto mediante el cual ingresa mercancía extranjera al territorio con la intención de que sea consumida definitivamente en el territorio.

Exportación.

De acuerdo a Asuaje. (2002): “La Exportación es el acto mediante el cual mercancías nacionales o nacionalizadas abandonan el territorio aduanero con destino a otro territorio aduanero, a título definitivo”. Por lo anterior, se llegó a la conclusión, que la exportación es una actividad que se realiza ante la aduana para sacar mercancías del territorio, tanto nacionales como nacionalizadas para que tengan un uso o consumo definitivo en el otro país a donde llegará la mercancía.

Tránsito.

Según Azuaje. (2002) el tránsito es: “el acto jurídico mediante el cual mercancías extranjeras son trasladadas, bajo el control aduanero de una aduana nacional a otra” (p.22). Atendiendo a este concepto, se puede mencionar, que el tránsito es el traslado de mercancías extranjeras entre aduanas nacionales temporalmente, el cual no implica la modificación de la nacionalidad de las mercancías, y este debe estar seguido por un control aduanero estricto, para así evitar que la mercancía sufra alguna pérdida o daño durante su paso en el país.

Tráfico de Mercancías.

El tráfico es el traslado de los efectos de un país a otro. A diferencia del tránsito, el tráfico también implica un traslado pero entre países, es decir, la mercancía traspasa fronteras, ya no es solamente entre aduanas nacionales. Tanto el tránsito como el tráfico, realizan la movilización de mercancías en unos vehículos de transporte, para que así la mercancía pueda viajar de un lugar a otro.

Buques o Naves.

Los buques o naves son todas las embarcaciones que tengan medios fijos de propulsión y estén destinadas al tráfico por las aguas territoriales o internacionales o por mar libre entre puertos nacionales o del extranjero o entre éstos y aquellos. Existe una distinción de los buques o naves; de las gabarras, grúas, botes y diques, casas, embarcaderos y dragas flotantes y demás construcciones sin autonomía de movimiento, ya que estos últimos no se consideran buques sino como accesorios de navegación.

Tipos de Barcos o Buques.

Para carga general:

- Liners
- Cargueros
- Multipropósito
- Portacontenedores (celulares)

Graneleros:

- Tanques
- Graneleros en bruto (bulkcarriers)
- Mineraleros
- Combinados (ore/ oil/ bulk)
- Gaseros
- Productos Derivados (productos carrier)

Especiales:

Roll on roll of:

- Para trailers
- Para automóviles – car carriers

Entre otros: Se encuentran los siguientes:

- Cargueros Tipo Liberty
- Ballenero (Fábrica)
- Pasajeros de Línea
- Petrolero
- Challenger. Carguero de Línea

Tipos de mercancía.

A la hora de clasificar la mercancía a ser transportada por vía marítima influyen algunos factores tales como la unidad de carga y las posibilidades de manejo de dichas mercancías y es por ello que se distinguen las siguientes:

- Carga General: es aquella, que se traslada en paletas o plataformas, lo que facilita su apilamiento y traslado. Esta carga esta embalada en sacos, cajas, bidones, piezas atadas entre otros.

- Carga Granel: es aquella compuesta, por sólidos, líquidos, granos y cereales. Es transportada sin envases o embalajes de ningún tipo considerándose como gráneles sólidos los cereales, carbón, fosfato y otros minerales y gráneles líquidos a los hidrocarburos y los demás productos químicos. Este tipo de buque viajan a una baja velocidad y suelen ser de gran tamaño, llegando a superar los 300 de eslora. Se distingue con facilidad debido a que tiene una única cubierta con varias escotillas mediante las

cuales se accede al lugar donde se guarda la mercancía. Están diseñado con una sola bahía de carga con el propósito de transportar materiales en bruto y disponen de grúas laterales para cargar y descargar la mercancía. Tiene compartimientos separados para trasportar distintos tipo de mercancía

- Carga Contenerizada: es aquella carga que se traslada a través de contenedores sobre la cubierta o bodega de un buque que facilitan el traslado de la mercancía. La mayoría de estas esta embalada en cajas de cartón cuando son piezas de diferentes dimensiones en otros casos si son de dimensiones muy grandes vienen paletizadas dentro del contenedor o sobre el piso del mismo.

- Carga rodante Roll of cargo: son aquellos utilizados para el transporte de vehículos. Se caracterizan por tener una gran rampa y también por una estructura de gran altura y longitud con un aspecto como de caja flotante. Transportan cualquier de clase de vehículo que puedan subir o bajar rodando, como los automóviles y camiones pero también pueden transportar maquinarias, la cual a veces se transporta en contenedores.

También se distingue los siguientes:

- Carga Refrigerada o Perecedera: compuesta por mercancías perecederas o medicamentos, que se pueden considerar como carga general, pero que requiere de unas condiciones atmosféricas determinadas por tratarse de mercancías que necesitan una temperatura completa para su conservación y para lo que se requiere buques especiales y container refrigerados.

- **Carga Frágil:** es aquella que está conformada por piezas hechas a base de materiales frágiles como el vidrio u otros que requieren un manejo especial durante su transporte.

- **Carga Peligrosa:** es toda aquella sustancia química, mezcla o artículo que por sus características, puede ocasionar daños a otros productos, al medio de transporte, a las personas o al medio ambiente

Carga y Descarga.

Realizada la descarga de las mercancías, ubicadas en el almacén o depósitos correspondientes, se procede a realizar el desaduanamiento o trámite aduanero respectivo a fin de retirarlas de la aduana por donde se realiza la importación. Los portadores de mercancías están en la obligación de participar a los consignatarios la llegada de las mercaderías art. 22 de la Ley Orgánica de Aduana (L.O.A). Posteriormente debe ser declarada ante la respectiva oficina de aduana por el consignatario aceptante; el agente de aduanas autorizado procederá a nacionalizar las mismas, que comenzara con la llegada de las mercancías al puerto de destino.

Consignatario.

Tipos de consignatarios:

1. **Consignatario original:** es aquel que aparece en la Documentación.

2. Consignatario designado o delegado: es aquel que no es el original pero que está recibiendo la documentación, de una persona a otra, este posee dos limitaciones: la primera, es cuando ya haya declarado la mercancía y no la puede traspasar. La segunda, es cuando la mercancía queda en estado de abandono. Artículo 52; de la L.O.A.

Traspaso de la Mercancía

Según lo dispuesto en el artículo 52 de la. (L.O.A.) el consignatario podrá designar a otra persona para que declare las mercancías a la aduana siempre y cuando éstas no hayan sido declaradas y siempre que no se encuentren en estado de abandono. Esta designación se efectuara con las formalidades que señale el artículo 102 del R.L.O.A. se establecen dos formas:

- La renuncia: es una manifestación escrita dirigida al agente de aduana designando a otra persona; a esta documentación se le debe anexar el original del conocimiento de embarque.
- El endoso: se toma el conocimiento de embarque, se firma y se le coloca el nombre de la persona a la que se va a traspasar.
- Consignatario aceptante: es aquel que realiza la declaración y luego se convierte en sujeto pasivo, siendo el obligado ante la administración. Artículo 30 párrafo dos de la L.O.A.; quienes hayan declarado la mercancía se consideraran a los efectos de la legislación aduanera, como propietarios de aquellas y estarán sujetos a las obligaciones y derechos que se generen con motivo de la operación aduanera respectiva.

La declaración de las mercancías, consiste en informarle a la aduana que mercancías se están trayendo, es comunicarle a la aduana cuál es el trámite que se debe realizar con determinada mercancía, tiene un lapso de 5 días hábiles contados a partir de la fecha de llegada de la mercancía a la zona de almacenamiento. Si se exceden los 5 días se puede realizar la declaración, pero se hace acreedor de una sanción. Artículo 40 de la L.O.A. La mercancía objeto de operaciones aduaneras deberán ser declaradas a la aduana por quienes acrediten la cualidad jurídica de consignatario. La declaración de la mercancía se hará mediante la documentación y formalidades que determine el reglamento. Los documentos que se deben presentar ante la administración aduanera para el momento de la declaración según lo establecido en artículo 98 del R.L.O.A son:

- Para la importación:
 1. La declaración de aduana
 2. La factura comercial definitiva
 3. El original del conocimiento de embarque, de la guía aérea, o de la guía de encomienda, según sea el caso; y los exigibles legalmente según sea el caso.

- Para la exportación:
 1. Declaración de aduana.
 2. La factura comercial definitiva.
 3. Los exigidos legalmente según sea el caso.
 4. Copia del conocimiento de embarque, de la guía aérea, o de la guía de encomienda según sea el caso.

En caso que no se declare la mercancía durante los cinco días hábiles correspondientes la mercancía estará en las condiciones para un abandono. Los abandonos pueden ser:

Abandono Voluntario.

El abandono voluntario, se basa en una manifestación escrita irrevocable formulada a la aduana por el consignatario (el propietario de la mercancía, el original o el designado), con el objeto de renunciar a favor del fisco nacional a su derecho sobre la mercancía, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la llegada de la mercancía a la zona de almacenamiento, por lo tanto no se declara la mercancía, no existe consignatario aceptante y no hay sujeto pasivo, hay una adjudicación directa y hay una libre disposición de la misma (puede realizar lo que quiera con esa mercancía), ocurre cuando las mercancías presentan daños, roturas o cambios de tecnología pero mayormente se da con un acuerdo entre el proveedor y el consignatario; no existe la posibilidad de que la administración aduanera se niegue. Artículo 72 de la L.O.A.

Abandono Legal.

Se da por diferentes circunstancias como:

- Que no exista declaración, o que el consignatario no haya aceptado la consignación, dentro de los cinco días hábiles contados a partir de la fecha de su llegada al almacén o que pasen 30 días continuos a partir de los cinco días anteriores.

- Cuando la mercancía se encuentre bajo régimen de almacén o depósito aduanero y se vence el plazo del régimen del depósito, el cual establece el tiempo que debe estar la mercancía dentro del almacén, al siguiente día automáticamente se considera abandono legal. Una vez vencido el tiempo no tiene prórroga. Artículo 70 Reglamento sobre los Regímenes de Liberación, Suspensión y otros Regímenes Aduaneros Especiales.

- Existe el caso donde se da la declaración, luego se procede al reconocimiento, pero no se retira la mercancía en 30 días. Puede haber cancelado los impuestos pero igual es un abandono porque el hecho no es que pague sino que retire la mercancía.

- Trae como consecuencia el remate de la mercancía artículo 70 de la L.O.A. excepto cuando sea de prohibida importación se transfiere inmediatamente al fisco.

- El remate es un acontecimiento público, se solicita por medio de un cartel de notificación. Para poder rematar una mercancía restringida deberá cumplirse con la misma.

A la hora del remate deben realizarse las posturas, es decir los ofrecimientos que realiza la parte interesada a la administración por la mercancía rematada, el valor mínimo que se puede ofrecer es el valor en aduana de la mercancía disminuida en un 10% en el caso de no existir postura se adjudica de inmediato al fisco. No hay remate sin reconocimiento.

Liquidación.

Acto mediante el cual la autoridad competente (Aduana principal o subalterna respectiva) calcula y fija el monto del tributo a cancelar. Según lo

establecido en la providencia 0089, en su artículo 2 y 3 el pago de los gravámenes y demás derechos causados con ocasión de la introducción de las mercancías, lo efectuará el contribuyente en una oficina receptora de fondos nacionales, antes de que se registre la correspondiente declaración de aduanas. Efectuándose el pago de los tributos autoliquidados a través del boletín de liquidación emitido por el sistema aduanero automatizado (SIDUNEAWORD), que contiene el código de seguridad del sistema.

Las mercancías que ingresen a la zona aduanera no podrán ser retiradas de ella sino mediante el pago de los impuestos, tasas, penas pecuniarias y demás cantidades legalmente exigibles y el cumplimiento de otros requisitos a que pudieran estar sometidas. Quedan a salvo las excepciones establecidas en esta Ley y en las Leyes especiales.

Planillas de Liquidación.

Las planillas de liquidación de gravámenes pueden ser: pagables, exonerables y afianzables.

- Pagables: Aquellas que son entregadas por la Administración de la Aduana al interesado para su cancelación inmediata en las oficinas receptoras de fondos nacionales en virtud de que la documentación, así como las mercancías, están totalmente en regla y no gozan del beneficio de exoneración.

- Exonerables: Es aquella planilla que ampara mercancías que han sido favorecidas con el beneficio de exoneración otorgado por los Ministerios del Poder Popular para las Industrias Ligeras y Comercio. Dicha exoneración de los derechos correspondientes pueden ser parcial o total. El interesado debe

dejar constancia en cada uno de los ejemplares de la planilla de haber hecho efectivo el beneficio de exoneración.

- Afianzables: hay varios tipos de planillas de liquidación de gravámenes afianzables, las más importantes son las siguientes:

a) Cuando hay disparidad de criterio en el momento del reconocimiento de la mercancía, el interesado pide que se afiancen los derechos diferenciales mientras él se dirige al organismo correspondiente.

b) Cuando el interesado acepta el acto del reconocimiento, pero pide se le liquiden los derechos diferenciales en planilla afianzable y los declarados en planilla pagable. Es decir, paga una parte y afianza la otra, que cancelara posteriormente.

Por importaciones temporales. En este caso, los interesados afianzan los derechos correspondientes a todas las mercancías que pueden ser para institutos de investigaciones, exhibiciones, demostraciones comerciales, entre otros.

El Reconocimiento. Criterios Selectivos y Aleatorios.

Según lo dispuesto en el artículo 55 de la L.O.A:

Es el procedimiento mediante el cual se verifica el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el régimen aduanero y demás disposiciones legales a las que se encuentra sometida la introducción o la extracción de las mercancías declaradas por los interesados, conforme a la documentación exigida para esta ley y su reglamento para la aplicación de ese régimen.

Puede tener varios tipos:

- Documental: análisis de la documentación entregada.
- Físico: constatan la mercancía a través de los sentidos.
- Técnico: se realiza una verificación exacta de la declaración.
- Fiscal: establecen la magnitud del crédito fiscal.
- Selectivo: se da por parámetros preestablecidos por la administración.
- Aleatorio: donde se reconocen mercancías al azar.

Etapas del reconocimiento:

- La confrontación documental: hecha por unos funcionarios llamados confrontadores, estos reciben y analizan el manifiesto ellos se encuentran en la taquilla de confrontación, (no hay análisis profundo de la documentación, hay un análisis superficial). A la documentación se le estampa un número único.
 - La clasificación arancelaria: es hecha por unos funcionarios que se denominan técnicos arancelarios, estos ubican la mercancía en el código arancelario correspondiente según sea el tipo de producto.
 - Valoración aduanera: es hecha por unos funcionarios llamados técnicos valoradores, estos tienen la facultad de determinar el valor de la base imponible o el valor en aduana de la mercancía.

En este reconocimiento puede suceder lo siguiente:

- Que se esté conforme con la declaración.
- Que no esté conforme la declaración, es donde el funcionario emite un acta de reconocimiento donde se expresa la disconformidad trae

como consecuencia una sanción. Si no se acepta el acta de reconocimiento se puede solicitar un nuevo reconocimiento por medio de una exposición motivada. Se realiza con tres días hábiles contados antes de la fecha de notificación de acta, ante el jefe de la oficina aduanera este tiene tres días para responder u otorgar el nuevo reconocimiento. Otorgado el reconocimiento se procede a designar un funcionario distinto al anterior para garantizar condiciones de imparcialidad y objetividad. De este nuevo reconocimiento pueden surgir tres cosas :

1. Que se encuentre conforme el resultado del reconocimiento con la declaración y desconforme con el reconocimiento anterior.
2. Que se encuentre conforme o ratifique el reconocimiento y desconforme con la declaración.
3. Que haya una desconformidad en ambos casos tanto en la declaración como en el reconocimiento.

Validación del Reconocimiento

El funcionario competente, quien tendrá el carácter de Fiscal Nacional de Hacienda. En caso de que se requiera análisis de laboratorio de las mercancías, los Administradores de Aduanas solicitaran al organismo correspondiente la participación de Químico o Técnicos Químicos. Igualmente, en labores de inspección y fiscalización de las mercaderías.

Los gastos que acarrear la tramitación y la obtención de los análisis emitidos por laboratorios distintos a los adscritos al SENIAT, correrán por cuenta de los interesados.

Requisitos para realizar el Reconocimiento

La documentación legalmente exigible, la cual ya debió ser confrontada en la oportunidad de la declaración.

Reconocimiento Físico de las Mercancías

Se efectuará el segundo día hábil siguiente a la declaración, salvo que las mercancías no hayan ingresado a las zonas de almacenamiento, caso en el cual dicho plazo se contara a partir del ingreso de las mercancías a dichas zonas. También es necesario tener en cuenta que se procederá a realizar este procedimiento solo cuando el canal de selectividad arrojado por el sistema aduanero automatizado así lo indique por medio del color rojo, que es el cumple o establece que debe realizarse dicho procedimiento.

Lugar del Reconocimiento

Este procedimiento se llevara a cabo en los almacenes y patios de la zona aduanera. También en otros lugares de su circunscripción, cuando las mercancías sean descargadas en forma directa o por su naturaleza o características especiales, previa designación por la oficina aduanera, quien tomara las medidas necesarias a fines del control fiscal.

Trámite para efectuar el Reconocimiento fuera de la zona Aduanera.

El jefe de la oficina aduanera designará a los reconocedores, quienes verificaran el estado de los bultos abiertos, se ordenara una investigación a los fines legales.

Criterios Selectivos y/o Aleatorios}

Es el conjunto de información datos y/o mecanismos establecidos por el nivel normativo y aplicado con carácter obligatorio por funcionarios aduaneros quienes los utilizaran para identificar las declaraciones que serán o no objeto de reconocimiento físico y/o documental. (Providencia N° 1.585 del 15-01-99).

Procedimiento en la Aplicación de Criterios

Se hará a través de los canales rojo, amarillo, verde.

- Canal Rojo: Es el reconocimiento físico y documental de la mercancía.
- Canal Amarillo: Es la revisión documental.
- Canal Verde: Se verifica la documentación que respalda la declaración y se comprueba el pago de tributos mediante los sistemas automatizados.

Si el reconocimiento no se practica según los criterios descritos, las mercancías no pueden desaduanarse. Estos criterios serán aplicados por las oficinas aduaneras y la asignación de canales lo hará el jefe de la División de Operaciones de la Aduana, quien designará los funcionarios que lo aplicaran. En caso de que las declaraciones de aduanas comprendan distintas mercancías que correspondan a más de un canal, se aplicara el criterio de selectividad y/o aleatoriedad conforme a las reglas establecidas. En caso de irregularidades, se le asignara el canal rojo a la declaración. La citada providencia establece además, la zona del reconocimiento en caso del Canal Rojo, que será en día hábil comprendido entre 8:00 a.m a 12:00 p.m.

El nuevo Reconocimiento.

Se puede llevar a cabo un segundo reconocimiento, y lo ordenara el jefe de la oficina aduanera cuando lo considere necesario. De hará mientras las mercancías permanezcan depositadas en las zonas de almacenamiento dentro de los tres días hábiles contados desde la fecha del reconocimiento inicial. Los solicitantes deben comparecer o sus representantes legales. En caso de comprobar evasión fiscal, se aplicaran las sanciones correspondientes. De todas las circunstancias señaladas en los puntos anteriores, se dejará constancia en el acta de reconocimiento. También se podrá, realizar el reconocimiento posterior al retiro de las mercancías previa autorización del organismo competente.

Retiro.

Una vez que ya se cumple con todas las obligaciones aduaneras, se procede al retiro de la mercancía mediante la emisión del pase de salida vía electrónica. Cuando la mercancía va en salida en un 98% se pasa por la alcabala de confrontación a cargo de la Guardia Nacional, como auxiliar de la administración aduanera. Esta guardia realiza un cotejo de la documentación y mercancía que se encuentra en el vehículo de transporte.

Por otro lado, existen muchos aduaneros que no apoyan este proceso de nacionalización de la mercancía, ya que alegan que el desaduanamiento de las mercancías se da de la siguiente manera:

- Declaración.
- Reconocimiento.

- Liquidación.
- Pago.
- Retiro.

Puerto.

De acuerdo a la Ley General del Puertos:

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 constituyen una unidad integral para efectuar operaciones de transferencia de bienes entre buques y tierra u otros modos de transporte; o de embarque y desembarque de personas (p. 3-4).

Tomando en consideración lo anterior, los puertos son el eslabón entre los espacios acuáticos y terrestres donde se realizan las operaciones de fondeo, atraque y zarpe de buques, para realizar el intercambio de bienes entre los medios de transportes (buques) y la tierra.

Así mismo el puerto de Puerto Cabello, como principal puerto del país, ofrece múltiples oportunidades, dadas sus condiciones geográficas, se encuentra ubicado 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 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

Clasificación según la Ley General de Puertos 2009:

1. Según su propiedad: públicos y privados.

Públicos: sus instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de la República (Estado, municipio, ente descentralizado).

Privados: aquellos donde las instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de particulares, de acuerdo a los términos que especifique la Ley General de Puertos.

2. Según su destinación: de uso público o de uso privado.

De uso público: son los que prestan sus servicios a cualquier usuario y constituyen una actividad independiente no accesoria de la industria principal de su propietario.

De uso privado: prestan sus servicios sólo a usuarios determinados, y constituyen una actividad accesoria a la industria principal de su propietario.

3. Según su función: comerciales, pesqueros, militares, deportivos o de Investigación científica.

Comerciales: puertos donde tienen inicio y fin operaciones de transporte por agua, ya sea de personas o bienes, así como actividades de estiba,

desestiba, carga, descarga y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, con independencia de su propiedad o destinación.

Pesqueros: sirven de base o flotas de buques pesqueros y disponen de instalaciones adecuadas para la recepción o conservación de los productos de las capturas, incluso su transformación industrial.

Deportivos: puertos que sirven de base o flotas de buques que se dedican a la actividad turística, deportiva o recreacional.

Militares: son aquellos que se utilizan de base permanente a los buques, de la Fuerza Armada Nacional (FAN).

De investigación científica: los puertos que sean de uso privado de instalaciones públicas o privadas de investigación o actividades de exclusivo carácter científico.

4. Según su interés: de interés general o de interés local.

De interés general: aquellos donde efectúan actividades de transporte nacional o internacional, de mercancías o pasajeros; y sirven a industrias o establecimientos de importancia para la economía nacional y por sus condiciones técnicas, volumen de carga anual movilizada y características de sus actividades comerciales, responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

De interés local: puertos en los cuales se efectúan actividades de transporte de mercancías o pasajeros, que responden a necesidades de la actividad económica de una localidad o comunidad determinada.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.
Gaceta Oficial Extraordinaria Nº 5.453, marzo, 24, 2000. Caracas,
Venezuela.

Los Artículos de la Carta Magna referidos al tema en estudio son los del Título III De los Derechos Humanos y Garantías y de los Deberes, Capítulo VII De los Derechos económicos, artículo 112 donde indica que las personas pueden dedicarse a cualquier actividad económica de su preferencia en el que se encuentra prevista en la presente ley promoviendo el desarrollo humano, así como los Artículos 113, 114 los cuales hacen referencia a los ilícitos económicos; es importante destacar que una maniobra abusiva de las que se trata de evitar con los preceptos de la norma constitucional en los artículos mencionados, son la importación de bienes en condiciones de dumping, así como la importación de productos cuya producción, almacenamiento, fabricación y transporte o exportación haya sido objeto de algún tipo de subvenciones prohibida como el dumping al amenazar con causas perjuicio a la producción nacional de bienes similares y estar sujetas a las medidas previstas legalmente pudiendo entorpecer el aseguramiento de condiciones efectivas de competencia de la economía en los niveles de intercambio internacional, es por ello que el artículo 114 indica que estos delitos son penados severamente.

Por otro lado, se encuentra la relación con los artículos del Título IV Del Poder Público, Capítulo I de las Disposiciones Fundamentales, Sección Quinta de las Relaciones Internacionales, en especial los artículos 152, 153, 154 y 155 los cuales expresan las relaciones internacionales, del deber de la República de integrarse para buscar el beneficio del país, así como la necesidad de firmar tratados, convenios y acuerdos internacionales en aras de beneficiar y hasta proteger la nación y su producción nacional, como es el

caso de las medidas proteccionistas que son reguladas en las aduanas lo cual es competencia del Ministerio Público según lo dispuesto en el Artículo 156, numeral 15 donde se indica que sus competencias incluyen la determinación del régimen del comercio exterior, y la organización y régimen de las aduanas.

Ley Orgánica de Aduanas

Gaceta Oficial Extraordinaria Nro. 6.155 de fecha 19 de noviembre de 2014.

Según las disposiciones generales de la Ley Orgánica de Aduanas en su artículo 1 se encuentra que los derechos y obligaciones aduaneros se regirán por la Ley y sus reglamentos, así como por las normas contenidas en tratados, convenios y acuerdos internacionales que regulen la materia aduanera. Se encuentra también en la presente ley, las atribuciones y competencias que tiene la Superintendencia Nacional de Administración Aduanera y Tributaria según el Artículo 5 en su numeral 4) de participar en el tratamiento y determinación de políticas relativas a Comercio Exterior, transporte internacional, entre otros.

En continuidad también se toma nombraría el artículo 6, donde establece la potestad aduanera que ejerce la legislación aduanera nacional con relación a autorizar o impedir el desaduanamiento o tributos y multas que estas importaciones generan establecidos en el artículo 10. Sin embargo podemos encontrar relación en el título III del tráfico de mercancías capítulo II sobre las operaciones aduaneras, en el que establece en sus artículos del 19 a 48 los mecanismos, procesos y actividades que se harán en el procedimiento de

recepción, almacenamiento, descarga y carga de la mercancía ya sea importación y exportación hasta el desaduanamiento de la mercancía.

Por su parte, uno de los artículos más resaltantes sin duda de esta ley, es el 30 ya que en él se genera la obligación de declarar las mercancías objeto de operaciones aduaneras ante la aduana. Sin embargo, esta declaración no puede hacerla cualquier persona sino quienes estén acreditadas con la cualidad jurídica de propietario, exportador o remitente, y se debe hacer dentro del plazo estipulado por ésta que es de cinco (5) días hábiles siguientes de haber ingresado la mercancía al almacén que se encuentre autorizado. Adicional a esto, quienes declaren las mercancías son los considerados a efectos aduaneros como propietarios de las mismas y estarán sujetos a los derechos y obligaciones que se deriven con relación a la operación que se realice.

Ley General de Puertos.

***República Bolivariana de Venezuela. Ley General de Puertos. Gaceta
Oficial N° 39.140, marzo, 17, 2009. Caracas-Venezuela.***

Lo relacionado con las actividades que se desenvuelven en los puertos, las cuales se vinculan con la construcción, explotación, operación y desarrollo de los mismos y terminales, incluidos los servicios portuarios y conexos que se presten dentro del espacio portuario a las naves, a las cargas y a los pasajeros. Además, aplica a todos los puertos y construcciones de tipo portuario. El puerto de Puerto Cabello entra en la clasificación de uso comercial. Según la ley, los puertos de uso Comercial, son todos los puertos públicos de uso público e interés general y son competencia de los Estados. Los Estados deberán constituir un ente

descentralizado que se encargue de la administración del puerto u otorgarle la concesión o habilitación.

Decreto N° 6.646.

República Bolivariana de Venezuela. Decreto 6.646. Gaceta Oficial N° 38.146, marzo, 25, 2009. Caracas-Venezuela.

Mediante este decreto se autoriza la creación de una empresa del Estado, bajo la forma de sociedad anónima, que se denominará “Bolivariana de Puertos (BP)” y estará adscrita al Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Viviendas. Se menciona este decreto, puesto a que forma parte de lo que se considera la modernización portuaria, que sin duda es pilar fundamental para que el comercio se realice con mayor fluidez, y como es notorio el objeto de estudio trata del puerto de Puerto Cabello, el cual entra dentro de los puertos sujetos a esta empresa. El objeto principal de esta empresa es el acondicionamiento, mantenimiento, desarrollo, administración, explotación y aprovechamiento del conjunto de instalaciones, bienes y servicios que comprenden la infraestructura portuaria; con el propósito de garantizar el tránsito marítimo con seguridad, fluidez, eficacia, economía, calidad de servicio y en beneficio de la comunidad.

Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas.

República Bolivariana de Venezuela. Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas. Gaceta Oficial Extraordinaria N° 4.273, de mayo, 20, 1991.

El Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas, es la declaración escrita y norma secundaria de carácter sub-legal que tiene como objetivo primordial reglamentar y profundizar lo establecido en la Ley Orgánica de Aduanas sin

alterar su propósito, espíritu y razón; pues su misión a la misma es de carácter absoluto. Por lo tanto, se menciona en la investigación ya que abunda aún más en lo relacionado con la materia aduanera que forma parte de nuestro objeto de estudio. Es así, como es necesario mencionar el Título I De la Organización Aduanera, Capítulo III Aduanas de la Región Centro Norte Costera, en su artículo 9 porque aquí se establece que la Aduana de Puerto Cabello funcionará en Puerto Cabello. Además, cuál será la circunscripción de los Estados que conforman, sus respectivas aduanas subalternas y las operaciones que estarán habilitadas para cada una de estas.

Por otro lado, el reglamento expresa las condiciones que debe cumplir cada uno de los entes, bien sea público, privado o distinto a las aduanas en los casos de recepción de cargamento, estableciendo lo que para la ley se considerara como fecha de ingreso de las mercancías a la zona de almacenamiento; la obligación que tiene el consignatario aceptante de presentar la documentación requerida para realizar las operaciones ante la oficina aduanera correspondiente; así como lo relacionado al tránsito aduanero ya sea nacional o internacional.

Este instrumento legal también comprenden los pasos del desaduanamiento, entre estos, el reconocimiento que abarca desde el artículo 155 al 175 y la liquidación, pago y retiro que va desde el artículo 176 al 188.

Código de Comercio.

***República de Venezuela. Código de Comercio. Gaceta Oficial
Extraordinaria Nº 475, diciembre, 21, 1955. Caracas-Venezuela.***

Se hace referencia a este código, ya que el objeto de estudio tiene que ver con el comercio exterior. De la misma manera, mediante el código se da la potestad de crear la Cámara de Comercio ya que este expresa en su artículo 45, que cada Estado y en cada uno de los puertos habilitados para la importación y exportación, podrá constituirse, una Cámara de Comercio que estará compuesta de los comerciantes por mayor, los jefes de establecimientos industriales, los capitanes de buques, y los corredores y venduteros con carácter público. Adicionalmente, el código de comercio estipula los parámetros para realizar la compraventa de mercancía entre comprador y vendedor, así como también los términos del contrato de transporte. El contrato de transporte tiene lugar entre el expedidor o remitente, que da la orden de transporte, y el empresario que se encarga de hacerlo efectuar en su nombre y por cuenta de otro, o bien entre uno de ellos y el porteador que se encarga de efectuarlos. Se designa con el nombre de porteador al que se encarga, de cualquier modo que sea, de efectuar o hacer efectuar el transporte.

Operacionalización de las Variables

Según Balestrini (2012), “la definición operacional de una variable, implica seleccionar los indicadores contenidos, de acuerdo al significado que se le ha otorgado a través de sus dimensiones a la variable en estudio.” (p. 114). Para Arias (2013). “La variable es una característica o cualidad; magnitud o cantidad, que pueden sufrir cambios, y que es objeto de análisis, medición,

manipulación o control en una investigación”. De igual manera Arias (2013), expresa que, “una dimensión es un elemento integrante de una variable completa, que resulta de sus análisis o descomposición” Asimismo Arias (2013). “Los indicadores es un indicio. Señal o medida que permite estudiar o cuantificar una variable o sus dimensiones”.

Objetivo General:

Analizar la operatividad del proceso de desaduanamiento del Puerto de Puerto Cabello Estado Carabobo durante el Periodo (2015-2016).

Cuadro 1: Operacionalización de Variables

Objetivo Especifico	Variable	Dimensión	Indicadores	Pregunta	Tecnica y Instrumento
Elaborar un análisis sobre el proceso de desaduanamiento de la aduana principal del Puerto de Puerto Cabello.	Proceso de Desaduanamiento.	Atraque, zarpe.	Operatividad, tiempo.	1,2,3,4	Encuesta. Cuestionario.
		Carga y descarga.	Operatividad de las maquinarias.	5,6	
		Almacenamiento	Capacidad.	7	
		Reconocimiento.	Disponibilidad de. Funcionarios.	8	
		Despacho	Tiempo. Complejidad.	9,10	

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

La metodología es el conjunto de acciones destinadas a describir y analizar el fondo del problema planteado, a través de procedimientos específicos que incluye las técnicas e instrumentos de recolección de datos, así como las técnicas de análisis y diseño metodológico, para determinar cómo se realizará el estudio y así dar respuestas a las interrogantes planteadas. En consecuencia Arias (2015) explica que, “la metodología del proyecto incluye el tipo o tipos de investigación, las técnicas y los instrumentos que serán utilizados para llevar a cabo la indagación.” (p. 110). El marco metodológico se describe como el momento que alude al proceso de investigación, con el objeto de ponerlos en manifiesto y sistematizarlos, a propósito de permitir descubrir y analizar los supuestos del estudio y de reconstruir los datos a partir de los conceptos teóricos convencionalmente operacionalizados.

Tipo de Investigación

De acuerdo a la problemática planteada, la presente investigación estará sustentada por una investigación de campo, que consiste en el análisis sistemático de un determinado problema con el objeto de describirlo, explicar sus causas y efectos, comprender su naturaleza y elementos que lo conforman, o predecir su ocurrencia. El investigador recaba los datos directamente de la realidad; lo cual significa que tales datos han de ser originales o primarios. Por consiguiente, la presente investigación estará fundamentada en una investigación de campo, puesto que todos los datos

necesarios para la realización de la misma se obtendrán en forma directa, en el puerto de Puerto Cabello, analizando y estudiando todo el proceso de desaduanamiento, donde acontecen los hechos de la problemática presentada.

Del mismo modo, la investigación se sustentará en una revisión de tipo documental y donde los autores realizarán una revisión de libros, trabajos de grado, reportes, informes, entre otros; para ampliar y profundizar los conocimientos relacionados con el tema de estudio. Mediante este procedimiento se obtendrá todo lo relacionado con los antecedentes de la investigación, bases teóricas y la sustentación de determinados aspectos relacionados con el tema de investigación.

Modelo de investigación.

El presente estudio es un modelo mixto, ya que asume los enfoques cualitativo y cuantitativo. Según Hernández y otros (2006) “Constituye el mayor nivel de integración entre los enfoques cualitativo y cuantitativo donde ambos se combinan durante todo el proceso de investigación” (p.122). Por consiguiente, este modelo va a permitir realizar un análisis estadístico e interpretativo de la problemática planteada en el Proceso desaduanamiento del puerto de Puerto Cabello.

Diseño de Investigación

El diseño de investigación se refiere a la estrategia que adopta el investigador para responder al problema, dificultad o inconveniente planteado en el estudio. El diseño de la investigación depende del tipo de investigación.

Este Trabajo Especial de Grado es una Investigación de Campo con un diseño transversal, según Palella y Martins (2012) se ocupa de recolectar datos en un solo momento y en un tiempo único. Su finalidad es describir las variables y analizar su incidencia e interacción en un momento dado, sin manipularlas. (p.94). Por lo tanto, este estudio se trata, de un diseño transversal, ya que a lo largo de la investigación para analizar la operatividad del proceso de desaduanamiento del puerto de Puerto Cabello se tendrá presente un único momento, entre el año 2015 y 2016.

Nivel de la Investigación.

El nivel de la investigación según Arias. (2006) “Se refiere al grado de profundidad con que se abordó un fenómeno u objeto de estudio.”(p.23) Por lo tanto la investigación abordada se basa en un nivel analítico. Según Hurtado (1998), “La investigación analítica tiene como objetivo analizar un evento y comprenderlo en términos de sus aspectos menos evidentes.” (p.255). Analizar, desintegrar o descomponer el todo, en sus parte. En esta investigación se analizará cada una de las etapas que integran el proceso de desaduanamiento en el puerto de Puerto Cabello, con la finalidad de obtener una interpretación adecuada de los hechos, durante el periodo 2015-2016.

Población

El termino población se refiere de acuerdo con el fragmento citado en el libro de Arias (2013) a “un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación” (p.81). Se tomarán como universo o población el personal que labora en la empresa, que es un total de diez (10) funcionarios, cinco (5) del Seniat y cinco (5) de Bolipuerto SA, con el objetivo de conocer

las diversas opiniones y sugerencias sobre la operatividad del proceso de desaduanamiento en el puerto de Puerto Cabello.

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En la elaboración de esta investigación las técnicas y los instrumentos para obtener datos contribuyen al desarrollo del trabajo de forma ordenada, bajo un manejo sencillo de la información de tal forma que sea entendible y fácil de aplicar.

Según Arias (2013). Las técnicas de recolección de datos son las distintas formas ó maneras de obtener la información. Son ejemplos de técnicas; la observación directa, la encuesta en sus modalidades: oral o escrita (cuestionario), la entrevista, el análisis documental, análisis de contenido, etc. (p.111).

En este caso se utilizará la técnica de la encuesta a través de un cuestionario de diez (10) preguntas cerradas policotómicas, ochos son tipo escala y dos (2) selección múltiple, con el fin de obtener información con respecto al análisis del proceso desaduanamiento del puerto de Puerto Cabello, para identificar los factores que inciden en la operatividad del mismo y así presentar recomendaciones para mejorar el desempeño de las actividades con el fin de solventar la problemática existente. (Ver anexo n°1).

La encuesta, según Arias (2006) consiste en una “Técnica que pretende obtener información que suministra un grupo o muestra de sujetos acerca de sí mismos, o en relación con un tema en particular; que permite explorar sistemáticamente lo que otras personas saben, sienten, profesan o cree” (p.72). Es un método de investigación compatible con el empleo de varias

técnicas e instrumentos de recolección de datos, como son: la entrevista, el cuestionario, la observación, el test, block de notas, entre otros. El cuestionario, según Palella y Martins, “Es un instrumento de investigación que forma parte de la técnica de la encuesta. Es fácil de usar, popular y con resultados directo. El cuestionario, tanto en su forma como en contenido, debe ser sencillo de contestar.” (p.131).

Validez del instrumento.

Se define como la ausencia de sesgos. Un instrumento será válido si aquello que efectivamente mide se corresponde con lo que realmente se quiere medir. Arias, explica que: “La validez del cuestionario significa que las preguntas o ítems deben tener una correspondencia directa en los objetivos de la investigación. Es decir, las interrogantes consultarán solo aquello que se pretenda conocer o medir” (p.160).

La determinación de la validez, que de acuerdo con Chávez (2001), “es la eficacia con que el instrumento mide lo que se pretende medir”, (p. 193). Se realizará en el presente estudio a partir de las evidencias de contenido, sometiéndolo al juicio de dos (2) expertos en el área de metodología de la investigación, que analizarán cada pregunta del cuestionario e indicaran sus recomendaciones en cuanto a: coherencia con la investigación, claridad y redacción, lo que permitirá el diseño final del instrumento para su aplicación. (Ver anexo n°2). Ambos expertos concluyeron que el instrumento no requiere de observaciones, ni modificaciones para su aplicación.

Técnicas de análisis de datos.

Para el análisis de los datos del presente estudio se utilizará la distribución de frecuencias de las respuestas ofrecidas por los encuestados. Se define como la forma más sencilla para describir una variable. Supone determinar cuántas observaciones están presentes en cada categoría de respuesta para la variable.

Hernández y otros (2006), mencionan que: “Es un conjunto de puntuaciones ordenadas en sus respectivas categorías”. (p.455). La distribución de frecuencias pueden complementarse agregando los porcentajes de casos en cada categoría, los porcentajes válidos (excluyendo los valores perdidos) y los porcentajes acumulados (porcentaje de que va acumulando en cada categoría, desde la más baja hasta la más alta).

Fases de la investigación.

Etapa I: Identificar los factores que inciden en la operatividad del proceso desaduanamiento de la mercancía.

Para esta etapa se aplicó el instrumento de recolección seleccionado a los funcionarios, para saber cuáles son los factores que afectan el procedimiento de desaduanamiento, en el puerto de Puerto Cabello.

Etapa II: Análisis sobre proceso de desaduanamiento de la aduana principal del puerto de Puerto Cabello.

Una vez identificado los factores se desarrolló un análisis detallado de cada una de las etapas que conforman el proceso de desaduanamiento ,

que son el atraque, zarpe, carga, descarga, almacenamiento, reconocimiento y despacho con el fin verificar su funcionamiento y desenvolvimiento.

Etapa III: Establecer los aspectos teóricos y legales del proceso desaduanamiento

En esta etapa se establecen los aspectos teóricos y legales que fundamentan este procedimiento, que se realizó a través de la revisión documental, con el fin de conocer las normativas que fundamentan el funcionamiento correcto del proceso de desaduanamiento.

Etapa IV: Presentar conclusiones y recomendaciones sobre el caso de estudio.

Mediante esta fase se procederá a presentar conclusiones y recomendaciones que surgen del caso de estudio: el proceso de desaduanamiento del puerto de Puerto Cabello, donde se busca minimizar las fallas, pérdida de tiempo y retrasos innecesarios en la entrega de la mercancía, optimizando el procedimiento y el tiempo de respuesta.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE LOS DATOS

A continuación se presenta el análisis de los datos obtenidos con la aplicación de la técnica y el instrumento de recolección de datos.

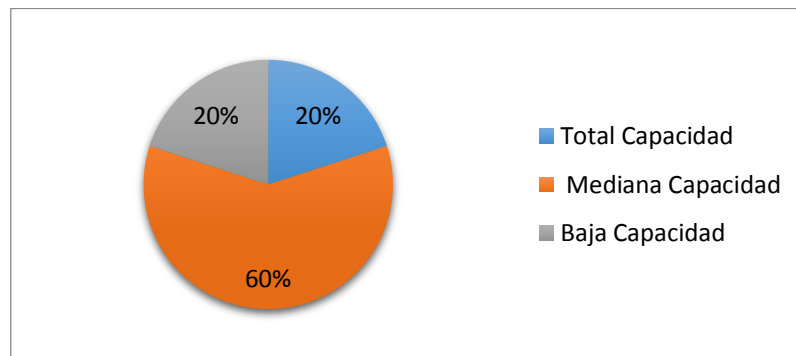
Pregunta N° 1: ¿La operatividad de los muelles se encuentra en?

Cuadro 2: Pregunta Nro 1.

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Total Capacidad.	2	20%
Mediana capacidad.	6	60%
Baja Capacidad.	2	20%
TOTAL	10	100%

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

GRAFICA N°1: Respuesta Nro. 1



Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

De acuerdo a los datos obtenidos se observó, que la mayoría de los funcionarios consideran que la operatividad del muelle para el fondeo atraque y zarpe, actualmente se encuentra funcionando en una capacidad media. Mientras una tendencia menos mayoritaria considera que es baja.

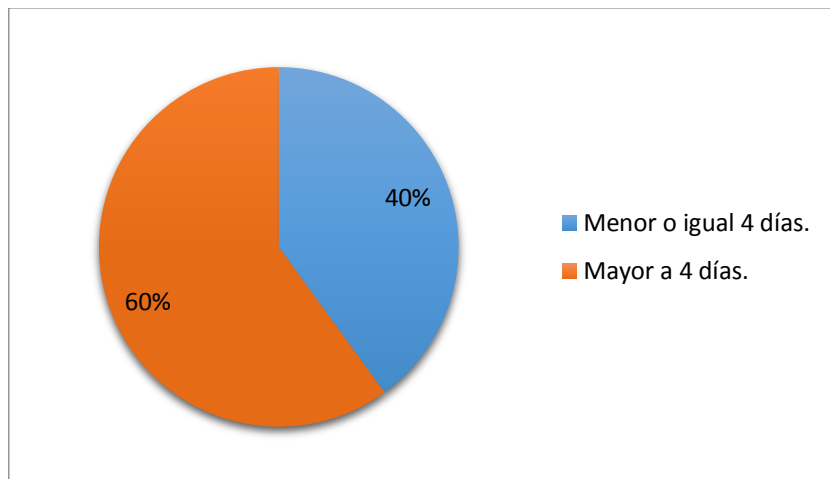
Pregunta N° 2: ¿Cuál es el tiempo de permanencia de los buques de carga general en el puerto de Puerto Cabello?

Cuadro 3: Pregunta Nro 2.

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Menor o igual 4 días.	4	40%
Mayor a 4 días.	6	60%
TOTAL	10	100%

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

GRAFICA N°2.: Respuesta 2



Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

La mayoría de los funcionarios de Bolivariana de Puertos, S.A, encargados de controlar la carga, consideraron que el tiempo de duración de un buque carga general en el puerto de Puerto Cabello para realizar sus maniobras de atraque y zarpe es mayor a cuatro (4) días. Por otra parte los funcionarios restantes, informaron que los buques tardan aproximadamente menos o igual a (4) días.

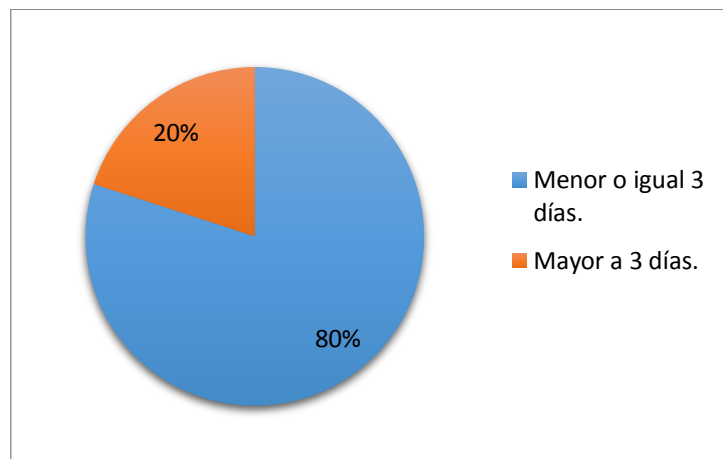
Pregunta N° 3: ¿Cuál es el tiempo de permanencia de los buques de carga contenerizada?

Cuadro 4: Pregunta Nro 3.

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Menor o igual 3 días.	8	80%
Mayor a 3 días.	2	20%
TOTAL	10	100%

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

GRAFICA N°3.: Respuesta Nro. 3



Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

De los datos obtenidos en la gráfica, se puede apreciar que la mayoría de los funcionarios considera que los buques de carga contenerizada, permanecen en el muelle realizando la maniobra dentro del rango de los tres (3) días aproximadamente. Pero otra parte una tendencia menor opinan que el tiempo es mayor a tres (3) días.

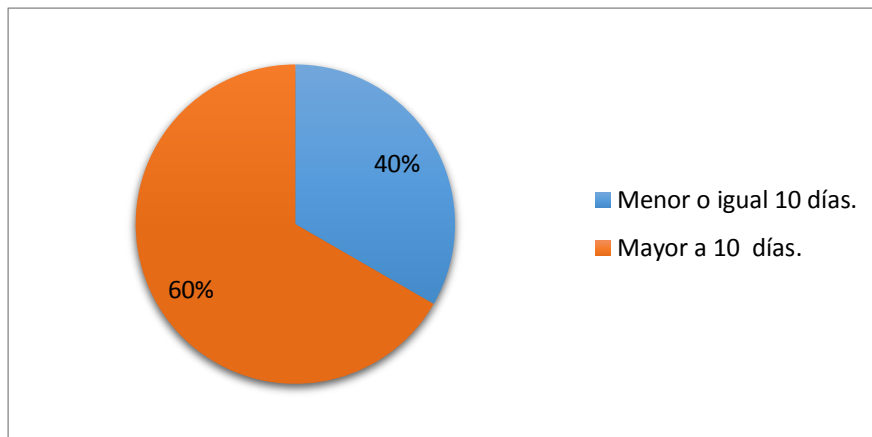
Pregunta N° 4: ¿Cuál es el tiempo de permanencia de los buques de carga granelera?

Cuadro 5: Pregunta Nro 4.

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Menor o igual 10 días.	4	40%
Mayor a 10 días.	6	60%
TOTAL	10	100%

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

GRAFICA N°4.: Respuesta 4



Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

Los funcionarios en su mayoría aseguraron que los buques de carga granelera que atracan y zarpan en el puerto, tardan aproximadamente en realizar su maniobra en un lapso mayor a diez (10) días, y los restantes consideran que es menor o igual a diez (10) días.

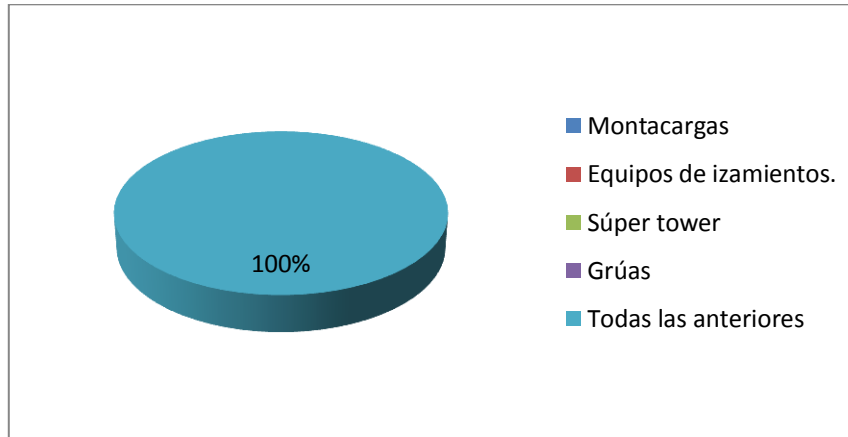
Pregunta Nº 5: ¿Qué maquinaria tienen en existencia?

Cuadro 6: Pregunta Nro 5.

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Montacargas		
Equipo de izamiento		
Súper tower		
Grúas		
Todas las anteriores	10	100%
TOTAL	10	100%

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

GRAFICA N°5.: Respuesta Nro 5.



Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

Se observa que los encuestados coinciden que las maquinarias utilizadas en el puerto actualmente son: montacargas, equipos de izamiento, súper tower, grúas, las cuales son necesarias en el puerto para llevar a cabo de forma rápida y efectiva las operaciones de carga y descarga de la mercancía.

Pregunta N° 6: ¿Cuántas maquinarias se encuentran operativas para la carga y descarga? .

Cuadro 7: Pregunta Nro 6.

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Montacargas		
Equipo de izamiento		
Súper tower		
Grúas		
Todas las anteriores		
TOTAL		

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

No hubo respuesta.

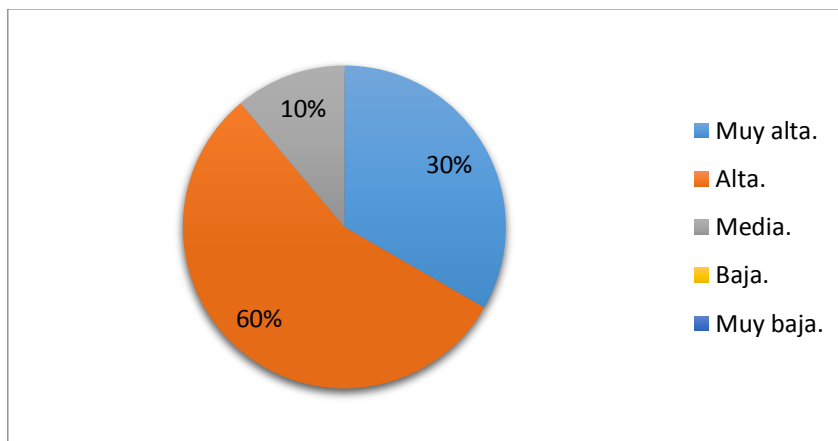
Pregunta N° 7: ¿La capacidad de almacenamiento de mercancía en el puerto es?

Cuadro 8: Pregunta Nro 7.

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Muy alta.	3	30%
Alta.	6	60%
Media.	1	10%
Baja.		
Muy baja.		
TOTAL	10	100%

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

GRAFICA N°6: Respuesta Nro.7



Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

De los datos obtenidos se observó que la mayoría opina que la capacidad de almacenamiento disponible en el puerto es alta, no obstante la segunda tendencia afirma que es muy alta, al parecer, todos los almacenes están en condiciones para el ingreso de la mercancía. Otros pocos consideran que media.

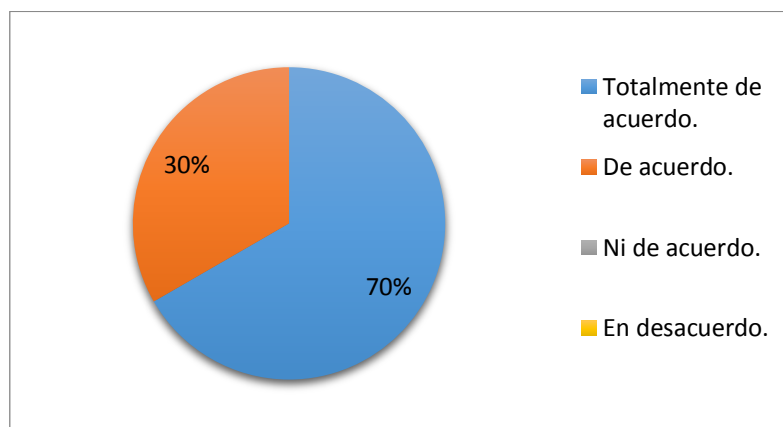
Pregunta N°8: ¿Considera usted que la aduana principal del puerto cuenta con funcionarios calificados para el reconocimiento de la mercancía?

Cuadro 9: Pregunta Nro 8.

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Totalmente de acuerdo.	7	70%
De acuerdo.	3	30%
Ni de acuerdo.		
En desacuerdo.		
Totalmente en desacuerdo.		
TOTAL	10	100%

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

GRAFICA N°7.: Respuesta Nro. 8



Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

Podemos apreciar que una tendencia mayoritaria considera que la aduana principal del puerto cuenta con funcionarios calificados. Sin embargo, otros pocos expresan no estar de acuerdo.

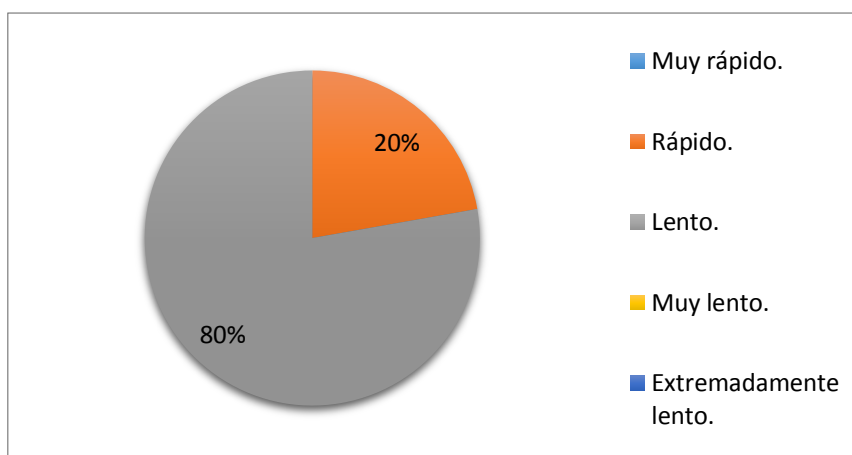
Pregunta N°9: ¿El proceso de desaduanamiento de la mercancía usted lo califica como?

Cuadro 10: Pregunta Nro 9

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Muy rápido.		
Rápido.	2	20%
Lento.	8	80%
Muy lento.		
Extremadamente lento.		
TOTAL	10	100%

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

GRAFICA N°8: Respuesta Nro 9.



Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

Se observa que la mayoría califica el proceso de desaduanamiento como lento, es decir, que esto trae como consecuencia retraso en la operatividad. Pero otros pocos indican que es rápido.

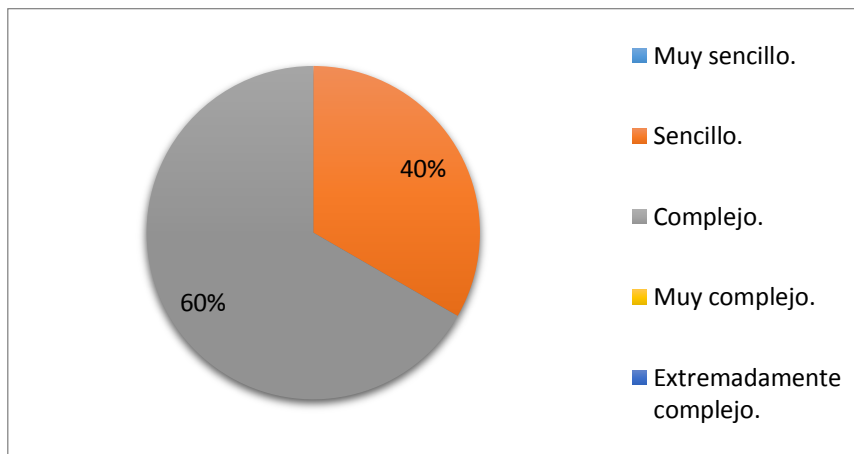
Pregunta N°10: ¿El proceso de desaduanamiento es?

Cuadro 11: Pregunta Nro 10.

Categoría.	Frecuencia.	Porcentaje.
Muy sencillo.		
Sencillo.	4	40%
Complejo.	6	60%
Muy complejo.		
Extremadamente complejo.		
TOTAL	10	100%

Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

GRAFICA N°9: Respuesta Nro 10.



Fuente: Arteaga y Bañez. 2017

Análisis

Según los datos la mayoría considera que el proceso de desaduanamiento es complejo y el restante indica que es sencillo.

Análisis General.

Conforme a lo antes expresado se puede afirmar que la operatividad del muelle y el proceso de desaduanamiento en el puerto de Puerto Cabello cuentan con aspectos positivos como negativos. En línea general las gráficas muestran y corroboran que el muelle está en su mediana capacidad, a pesar de que el Puerto cuenta con las maquinarias necesarias para las actividades de muelle, patio y para el desaduanamiento, así mismo hay capacidad en los almacenes, los funcionarios cumplen con el propósito de hacer el reconocimiento y los mismo están capacitados. En cuanto a los aspectos negativos se concluyó que el proceso de desaduanamiento es complejo y lento, por lo tanto genera que la mercancía no sea desaduanada fácilmente debido a los retrasos que se presentan en el puerto, ya sea por la falta de equipos para su movilización y por la cantidad trámites administrativos para su despacho.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

Durante el estudio y desarrollo de este Trabajo de Grado, se analizó la operatividad del proceso de desaduanamiento del puerto de Puerto Cabello Estado Carabobo, durante el Periodo (2015-2016) y se determinaron los aspectos teóricos y legales que sustentan el proceso desaduanamiento como lo es la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de Aduana y su Reglamento, Ley General del Puerto y el Código de Comercio.

Así mismo, se realizó el análisis sobre el proceso de desaduanamiento de la aduana principal del puerto de Puerto Cabello, de acuerdo a la información obtenida de la encuesta aplicada, se observó que el tiempo de permanencia de los buques se encuentra dentro tiempo estipulado, cuenta con almacenes disponibles y con funcionarios calificados para el reconocimiento de mercancía. Sin embargo, existen debilidades en el proceso de desaduanamiento ya que suele ser muy complejo y lento, esto trae como consecuencia retraso para el despacho de la mercancía, aumento de costos y aumento en la realización de los trámites administrativos.

De todo lo anteriormente expuesto, se concluye que el Puerto y la Aduana deben trabajar conjuntamente para que las operaciones que se llevan a cabo en cada ente y las mismas se ejecuten rápida y eficazmente, influyendo de manera directa en la operatividad del puerto, ya que si está operativo en su totalidad el proceso de desaduanamiento será más rápido, logrando de esta manera que el puerto no se congestione.

Recomendaciones

- Modernización tecnológica de las maquinarias y equipos técnicos.
- Minimizar los trámites administrativos.
- EL Gobierno debería planificar un presupuesto en base al mejoramiento y mantenimiento periódico de la infraestructura portuaria.
- Mantener informado al personal en cuanto inventario de las maquinarias existente en el puerto.
- Habilitar los muelles de acuerdo al tipo de buque y dependiendo de la mercancía que traslade, para que las operaciones portuarias sean desarrolladas de manera efectiva.

LISTA DE REFERENCIAS.

- Arias, F. (2.006). *Proyecto de investigación: introducción a la metodología científica*, (6^{ta} edición). Caracas: Episteme, Oriol Ediciones.
- Asuaje, C (2.002). *Derecho Aduanero*. Segunda Edición. Caracas: Editorial Buchivacoa.
- Belandria, M. y Bello, M. (2.011). *Efecto del proceso de Reversión de la Descentralización de los Puertos en el Desaduanamiento Mercancías caso: Industria Petrolera- Bariven (Periodo 2009-2010)*. Trabajo Especial de Grado publicado, Escuela de Administración y Hacienda Pública-IUT. Caracas.
- Código de Comercio *Gaceta Oficial Extraordinaria N° 475*, diciembre, 21 1.955. Caracas, Venezuela.
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (Aprobada en referendo popular el 15 de diciembre de 1.999). (2000, Marzo 24), *Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.453*, Marzo, 24, 2000. Caracas, Venezuela.
- Chávez, P. (2.001). *Conocimiento, ciencia y métodos I*. México: Publicaciones cultural.
- Decreto N° 6.646. *Gaceta Oficial N° 38.146*, marzo, 25, 2009. Caracas, Venezuela.
- De Sousa A. y Orco N. (2.007). *Evolución Histórica de la Aduana Principal de Puerto Cabello a partir de la Entrada en Vigencia de la Ley de Aduanas (Período 1.918-2.007)*. Trabajo Especial de Grado publicado, Escuela de Administración y Hacienda Pública-IUT. Caracas.
- Espinoza L. y Ramírez F. (2.009). *Análisis de los Procesos Logísticos de los Puertos de Uso Comercial en Venezuela y su Incidencia en las*

Actividades del Comercio Internacional (Período 2.002-Primer Trimestre 2.009. Trabajo Especial de Grado publicado, Escuela de Administración y Hacienda Pública-IUT. Caracas.

Hernández, R, Fernández, C y Baptista, P (2.006). *Metodología de la Investigación*. (4^{ta} edición). México: Mc Graw Hill.

Ley General de Puertos. (2009, Marzo 17). *Gaceta Oficial N° 39.140*, marzo, 17, 2.009. Caracas-Venezuela.

Ley Orgánica de Aduanas. (2014, Noviembre 19). *Gaceta Oficial Extraordinario N.º 6.155*, noviembre 19, de 2.014.

Mark, H. (2.011). *Estrategias de Logística para disminuir el tiempo de permanencia de las cargas dentro del Puerto de Puerto Cabello Estado Carabobo*. Trabajo Especial de Grado publicado, Universidad Alejandro Humboldt. Carabobo.

Parella, S y Martins, F. (2012). *Metologia de la Investigacion Cuantitativa (3^{era} edición)* Caracas: Pedagógica de Venezuela.

Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas. (1991, Mayo 20). *Gaceta Oficial Extraordinaria N° 4.273*, mayo, 20 de 1.991.

Rivas, C. (2.006). *Análisis de La Obligatoriedad en el uso del Agente de Aduanas en el Proceso de Desaduanamiento*. Trabajo Especial de grado publicado, Universidad de los Andes. Mérida.

Rivas, H. (1.996). *Legislación Aduanera, volumen 1*. Caracas: Edita, Escuela Nacional de Administración y Hacienda Pública.

Transporte Internacional de Mercancía (2016). [Página Web en línea]. Disponible: <https://timepx.blogspot.com/2016/05/tipos-de-buques-estamos-casi-al-final.html>. [Consulta: 2017, enero 22].

ANEXOS

ANEXO 1

INSTRUMENTO DE LA ENCUESTA



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA
EDUCACIÓN UNIVERSITARIA,
CIENCIA Y TECNOLOGÍA
UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA: CIENCIAS FISCALES**



A continuación, la presente encuesta se realizará de forma anónima con la finalidad de complementar nuestro tema de investigación: Estudio de la operatividad del proceso de desaduanamiento del puerto de Puerto Cabello, Estado Carabobo, periodo 2015-2016; la cual consta de un cuestionario de diez (10) preguntas policotómicas.

De la información obtenida se determinará el porcentaje de los factores y su incidencia durante el proceso de desaduanamiento en sus instalaciones correspondiente. Consiste en seleccionar con una (X) la respuesta que usted considere correcta. Muchas gracias por su colaboración.

1. ¿La operatividad de los muelles se encuentra en?

- Total Capacidad.
- Mediana Capacida
- Baja Capacidad.

2. ¿Cuál es el tiempo de permanencia de los buques de carga general en el puerto de Puerto Cabello?

- Menor o igual 4días.
- Mayor a 4 días.

3. ¿Cuál es el tiempo de permanencia de los buques de carga contenerizada?

- Menor o igual 3 días.
- Mayor a 3 días.

4. ¿Cuál es el tiempo de permanencia de los buques de carga granelera?

- Menor o igual 10 días.
- Mayor a 10 días.

5. ¿Qué maquinarias tienen en existencia?

Maquinarias.	Cantidad.
Montacargas	
Equipo de izamiento	
Súper Tower	
Grúas	
Todas las Anteriores	

6. ¿Cuántas maquinarias se encuentran operativa actualmente para la carga y descarga?

Maquinarias.	Cantidad.
Montacargas	
Equipo de izamiento	
Súper Tower	
Grúas	

Todas las Anteriores	
----------------------	--

7. ¿La capacidad de almacenamiento de mercancía en el puerto es?

- Muy Alta.
- Alta.
- Media
- Baja.
- Muy Baja

8. ¿Considera usted que la aduana principal del puerto cuenta con funcionarios calificados para el reconocimiento de la mercancía?

- Totalmente de acuerdo
- De acuerdo.
- Ni de acuerdo.
- En desacuerdo
- Totalmente en desacuerdo

9. ¿El proceso de desaduanamiento de la mercancía usted lo califica como?:

- Muy Rápido.
- Rápido.
- Lento.
- Muy Lento.
- Extremadamente Lento.

10. ¿El proceso de desaduanamiento es?

- Muy Sencillo.
- Sencillo.
- Complejo.
- Muy Complejo.
- Extremadamente Complejo.

ANEXO 2

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

EVALUACION DE CRITERIOS

PREGUNTAS	PERTINENCIA		REDACCION		CONGRUENCIA	
	BUENO	DEFICIENTE	BUENO	DEFICIENTE	BUENO	DEFICIENTE
1	X		X		X	
2	X		X		X	
3	X		X		X	
4	X		X		X	
5	X		X		X	
6	X		X		X	
7	X		X		X	
8	X		X		X	
9	X		X		X	
10	X		X		X	

OBSERVACIONES

NOMBRES Y APELLIDOS: Ana Teresa Banez Valero C.I: 12234978
 NIVEL ACADEMICO: Ingeniero CARGO: Helado Lager FECHA: 24/04/2017
 FIRMA: [Signature] HORA: 3:30pm

PREGUNTAS	PERTINENCIA		REDACCION		CONGRUENCIA	
	BUENO	DEFICIENTE	BUENO	DEFICIENTE	BUENO	DEFICIENTE
1	X		X		X	
2	X		X		X	
3	X		X		X	
4	X		X		X	
5	X		X		X	
6	X		X		X	
7	X		X		X	
8	X		X		X	
9	X		X		X	
10	X		X		X	

EVALUACION DE CRITERIOS

EVALUACION DE CRITERIOS

PREGUNTAS	PERTINENCIA		REDACCION		CONGRUENCIA	
	BUENO	DEFICIENTE	BUENO	DEFICIENTE	BUENO	DEFICIENTE
1	X		X		X	
2	X		X		X	
3	X		X		X	
4	X		X		X	
5	X		X		X	
6	X		X		X	
7	X		X		X	
8	X		X		X	
9	X		X		X	
10	X		X		X	

OBSERVACIONES

NOMBRES Y APELLIDOS: Ayala Quintanilla C.I: _____

NIVEL ACADÉMICO: MSc CARGO: Profesor FECHA: 04/04/2017

FIRMA: Ayala Quintanilla HORA: 02:40 P.m