PUERTO

ÓRGANO INFORMATIVO DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE PUERTO CABELLO / AÑO XLII / JULIO 2014 – MARZO 2016 Nº 14

RIF.: J-07546490-7

CAMARA DE COMERCIO PUERTO CABELLO

La Cámara de Comercio de Puerto Cabello, ofrece a sus Asociados:

- *Acceso On-Line al Diario Informes, con detalles del movimiento aduanero y portuario.*
- *Estadísticas del movimiento aduanero.*
- *Descuentos en alquiler de salones y auditorios parala realización de cursos y/o eventos corporativos y privados.*
- *Actualización mediante la realización de talleres, seminarios y jornadas.*
- *Resumen diario de noticias económicas*
- *Participación en reuniones directas con autoridades portuarias a través de la Comisión Puerto Aduana.*

Para mayor información
visite nuestra página web o diríjase a:

Edif. Cámara de Comercio de Puerto Cabello.
Urb. Cumboto Norte. Apartado Postal Nº 52.
Teléfonos: 0242 - 364.0510. Telefax: 0242 - 364.5656.

e-mail: cadecoptoc@cantv.net
web site: www.ccpc.org.ve

De donde venga

Somos la Solución a su Carga Marítima

INTERSHIPPING C.A.
AGENCIA MARÍTIMA
J-00116905-9
www.intershipping.com.ve

Servicio personalizado para la atención de sus buques y cargas de importación, exportación y transbordo en Puertos Venezolanos.

- **OFICINA PRINCIPAL VALENCIA**
  Av. Bolivar Norte, Torre Venezuela, Piso 8, Oficinas C y D.
  Telfs.: (58 241) 824.9135 / 824.5543 / 824.6934.
  Fax: (58 241) 825.0654 / 824.8334.
  Valencia. Estado Carabobo. Venezuela.
  E-mail: main@intershipping.com.ve

- **OFICINA COMERCIAL CARACAS**
  Calle el Carmen entre Av. Rómulo Gallegos y Francisco de Miranda, Centro Empresarial Los Dos Caminos, Piso 4 Oficina 4-D.
  Telfs.: (58 212) 235.2424 / 235.0457 / 235.6946.
  Fax: (58 212) 232.8945 / 235.5672.
  Caracas. Dto.Capital. Venezuela.
  E-mail: caracas@intershipping.com.ve

- **OFICINA PORTUARIA PUERTO CABELLO**
  Av. Municipio, Edif. El Conde, Piso 2 ,Oficina B-2, Frente al Gimnasio Cubierto.
  Telfs.: (58 242) 361.4471 / 361.1804 / 361.3535.
  Fax: (58 242) 361.0065.
  Puerto Cabello. Estado Carabobo. Venezuela.
  E-mail: pcabello@intershipping.com.ve

- **OFICINA PORTUARIA LA GUAIRA**
  Av. Soublette, Centro Comercial Litoral, Piso 5, Oficina Nº 4.
  Telfs.: (58 212) 331.5689 / 331.3836 / 331.4077.
  Fax: (58 212) 331.1832 / 331.2801.
  Maiquetía. Estado Vargas. Venezuela.
  E-mail: laguaira@intershipping.com.ve

INTERSHIPPING TERMINAL SERVICES, C.A.
J-30246453-6
www.its.co.ve

Servicios de Estiba para Buques porta contenedores y carga general. Servicios de almacenamiento de contenedores vacíos y reparaciones bajo criterio IICL (Institute of International Container Lessors LTD).

- **OFICINA PRINCIPAL VALENCIA**
  Av. Bolivar Norte, Torre Venezuela, Piso 8, Oficinas C y D.
  Telfs.: (58 241) 824.9135 / 824.5543 / 824.6934.
  Fax: (58 241) 825.0654 / 824.8334.
  Valencia. Estado Carabobo. Venezuela.
  E-mail: main@its.co.ve

- **OFICINA PORTUARIA PUERTO CABELLO**
  Final Autopista Sorpresa-Muelles, al lado de Eslamo.
  Telfs.: (58 242) 362.2221 / 361.8357.
  Fax: (58 242) 362.0523.
  Puerto Cabello. Estado Carabobo. Venezuela.
  E-mail: main@its.co.ve

- **OFICINA PORTUARIA LA GUAIRA**
  Av. Soublette, Centro Comercial Litoral, Piso 5, Oficina Nº 4.
  Telfs.: (58 212) 331.5689 / 492.1872 / 490.3226.
  Fax: (58 212) 331.1832.
  Maiquetía. Estado Vargas. Venezuela.
  E-mail: main@its.co.ve

- **ZONA PORTUARIA LA GUAIRA**
  Sector Los Cocoteros dentro de la zona primaria
  Telfs: (58 212) 331.5689 / 492.1872.

INTERLOGISTIC C.A.
J-30699498-0
www.interlogistic.co.ve

Proporcionar a nuestros clientes soluciones de alta calidad y excelente servicio de logística integral en el manejo de insumos, productos y tecnologías.

- **OFICINA PRINCIPAL VALENCIA**
  Av. Bolivar Norte, Torre Venezuela, Piso 6, Oficina B.
  Telfs.: (58 241) 825.9113 / 824.4423.
  Fax: (58 241) 825.0540.
  Valencia. Estado Carabobo. Venezuela.
  E-mail: main@interlogistic.co.ve

- **OFICINA PORTUARIA PUERTO CABELLO**
  Av. Municipio, Edif. El Conde, Piso 2 ,Oficina B-4, Frente al Gimnasio Cubierto.
  Telfs.: (58 242) 361.4471 / 361.1804 / 361.3535.
  Fax: (58 242) 361.0065.
  Puerto Cabello. Estado Carabobo. Venezuela.
  E-mail: main@interlogistic.co.ve

- **OFICINA PORTUARIA LA GUAIRA**
  Av. Soublette, Centro Comercial Litoral, Piso 5, Oficina Nº 4.
  Telfs.: (58 212) 331.4077.
  Fax: (58 212) 331.1832.
  Maiquetía. Estado Vargas. Venezuela.
  E-mail: main@interlogistic.co.ve

PUERTO

ÓRGANO INFORMATIVO DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE PUERTO CABELLO
AÑO XLII/ JULIO 2014-MARZO 2016 Nº 14

CONSEJO EDITORIAL:
José Alfredo Sabatino Pizzolante, Félix Jiménez, Jorge Aroca.
REDACCIÓN:
Heyleen Pulgar Gómez.
COLABORADORES:
José Alfredo Sabatino Pizzolante, Jorge Aroca, Carlos Parra y Sandra Castro.
FOTOGRAFÍAS:
Archivo Cámara de Comercio de Puerto Cabello.
EDITORA:
Cámara de Comercio de Puerto Cabello, Edificio Cámara de Comercio de Puerto Cabello, Urbanización Cumboto Norte.
Teléfonos: 0242-364.0510/ 3645656.
RI F: J-07546490-7.
e-mail: cadecoptoc@gmail.com
site: www.ccpc.org.ve
Twitter: @camarapcabello
Diseño: Lilibeth Lara Coronado.

PUERTO

ÓRGANO INFORMATIVO DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE PUERTO CABELLO.

La presente revista no persigue fines de lucro, siendo de distribución gratuita, y teniendo como objetivos fundamentales sólo el carácter informativo institucional, y la divulgación de los valores históricos, culturales y turísticos de Puerto Cabello. Por ende, está al margen de posiciones ideológicas, y parcialización de cualquier índole.

Nuestra portada:
Casa Villavicencio.
Archivo Cámara de Comercio de Puerto Cabello.

COMISIONES DE TRABAJO
Período 2015-2016

PUERTO-ADUANA

Jorge Aroca — Juan E. Rodríguez
Ricardo Colmenares — Nelson Bolívar
Marco Luchessi — Alejandro Couri
Ángelo Manganiello — Gustavo Saume
Katiuska Silva — Ana Maria D´andrea
José A. Sabatino — José M. Rodríguez

PUBLICACIONES Y EVENTOS

Félix Jiménez — Iván Sabatino
Jesús Rodriguez — Jorge Aroca
José Alfredo Sabatino — Leopoldo Henriquez

ACCIÓN SOCIAL Y CIUDAD

Juan Esteban Rodriguez — Marco Luchessi
Ángel Moya — Katiuska Silva
Ángelo Manganiello — Félix Jiménez
José M. Rodríguez — Leopoldo Henriquez

CULTURA Y DEPORTE

Alejandro Couri — Nelson Bolívar
Gustavo Saume — Ángelo Manganiello
Leopoldo Henriquez — Félix Jiménez

Contenido

Editorial/6

Presidente Félix Jiménez/ 6
Reunión de la Comisión Puerto Aduana COPA / 20
Cámara de Comercio dictó Taller de Redacción
Crónicas Históricas de Puerto Cabello /22

Historia/16

Los modernos muelles del viejo puerto /16-17

Actividades/18

Rueda de Prensa /18
Jornada de Cedulación /19
Premio Crónicas Históricas de Puerto Cabello /26

Puerto

Enmienda al Capítulo VI (Regla 2) del Convenio SOLAS sobre exigibilidad de la masa bruta verificada del contenedor / 10-11
Actuales desafíos para las agencias de aduanas en Venezuela / 14-15
El queísmo y dequeísmo /24

Salud

Salud Ocupacional: Astenopia/Cansancio o fatiga ocular/28-29-30

Editorial

Según los especialistas en el área, para la recuperación del país es necesario cambiar el modelo económico actual. No es tarea sencilla, pues la convivencia de los medios de producción privados con el Estado sigue en una tensa situación. Se debe comenzar por definir el tema de las divisas, como por ejemplo la despenalización del sistema cambiario, despejar el nuevo convenio cambiario (DIRPO / DICOM), del cual hasta ahora no tenemos las reglas claras.

Esto conllevaría el suministro de esa normativa al sector privado, de manera que puedan importar la materia prima necesaria y que el aparato productivo se vaya reactivando, y con esta medida ir bajando el nivel importador, necesario hasta ahora justamente por la paralización del mismo, que ha obligado al Estado a convertirse en el primer importador de alimentos y otros rubros tomando en cuenta que hay un alto nivel de importaciones de productos terminados traduciéndose en mayor costo para el Estado y no cubriendo la demanda nacional de alimentos acarreando consecuencias que afectan al pueblo venezolano como lo es la escasez. En este mismo orden, se deben crear las bases para la libre competencia que pueda aumentar la demanda, de lo contrario, los empleos cada día se irán reduciendo como consecuencia de la poca actividad.

Todos sabemos que el sector comercio ha estado en la mira del gobierno en los últimos años, sometiéndonos a rigurosos controles y peticiones, aparte de la carga laboral que ya no hay forma y manera de soportarla, más aún con las recientes medidas de suspensión de energía eléctrica. En este punto nos preguntamos: ¿qué ha pasado con los 95 millones de dólares, que el estado dice haber invertido en el sector eléctrico nacional que de ninguna manera han logrado estabilizar la crisis energética?, aparte de los decretos de días no laborables, reduciendo la jornada laboral a 4 horas diarias sin ningún tipo de consulta y conocimiento de las consecuencias que genera este tipo de decisiones. No debemos olvidar que el sector privado aporta más del 60% del PIB (producto interno bruto) además de ser el mayor empleador del país. Sin embargo, esta capacidad se sigue reduciendo por las fuertes restricciones de divisas por la que hemos sido sometidos. Según cifras estimadas por nuestro sector la caída del PIB del sector privado ha sido aproximadamente un 65 %, es por ello que es necesario reeducar a nuestra fuerza laboral para una mejor formación, ya que lamentablemente la pérdida de las Escuelas Técnicas Industriales y los INCES, han desmejorado no sólo en la capacidad profesional de nuestro personal, sino también en con formación que contábamos en el pasado como la ética, la honestidad y la capacidad creativa que eran desarrolladas por estos institutos en la década de los 70 y 90, que le sirvieron de soporte al aparato productivo nacional de la época, con una cultura de trabajo y de productividad.

El otro aspecto que es necesario activar es definitivamente el diálogo entre el sector privado y el Estado, que el gobierno reconozca al poder legislativo y pueda existir una estabilidad en los poderes públicos. Y es que definitivamente queremos salir de la pobreza, la escasez y contraer la inflación, ya que actualmente se vive una lucha de poderes que genera desacuerdos para solucionar los problemas que nos agobian a todos los venezolanos.

Félix R. Jiménez Jiménez
Presidente

1947-1955

1955-1980

1980-Actualidad

Directorio

DIRECTORIO EJECUTIVO
Período 2015-2016

Félix Jiménez
Presidente

Jorge Aroca
1er. Vicepresidente

Jesús Rodríguez
2do. Vicepresidente

Juan Esteban Rodríguez
Director de Finanzas

Iván Sabatino
Director Ejecutivo

Marco Luchessi
Director Ejecutivo

Ricardo Colmenares
Director Ejecutivo

Nelson Bolívar
Director Ejecutivo

Alejandro Couri
Director Ejecutivo

Ángelo Manganiello
Director Ejecutivo

Ángel Moya
Director Ejecutivo

Gustavo Saume
Director Ejecutivo

Katiuska Silva
Director Ejecutivo

NUMERO 1 EN ALMACENAMIENTO Y MANEJO DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y VEGETALES

Vopak

VOPAK 400 AÑOS

www.vopak.com

IDASA INTERMODAL, DÉPOSITOS Y ALMACENES S.A

RIF: J-07524589-0

"SU ALMACEN POR EXCELENCIA"

El 14 de febrero de 1975 fue fundada nuestra empresa como Almacén General de Depósitos, gracias a la iniciativa de un grupo de empresarios venezolanos del área aduanera, teniendo lugar en una extensión de terreno que antiguamente formaba parte de la hacienda La Salina de Puerto Cabello, hoy sector El Milagro.

Operando como auxiliares de la administración aduanera en el manejo y resguardo de mercancía para la importación y exportación, hemos ido incorporando en el trascurso de los años novedosos sistemas de gestión de seguridad y calidad, lo cual nos convierte en una empresa altamente calificada para cubrir las necesidades de nuestros clientes estando en la vanguardia de sus necesidades y calidad de servicio.

Nuestro principal valor es justamente la integración de equipos de trabajo multidisciplinarios conformados por profesionales comprometidos con el logro de los objetivos en nuestros procesos y servicios. En este sentido, sumamos confianza, responsabilidad y disciplina en cada una de nuestras operaciones, a fin de que el resultado final sea la satisfacción de nuestros clientes.

Nuestras instalaciones comprenden un terreno de 40.000 metros cuadrados de superficie distribuidos en 6.000 metros cuadrados de almacén techado, área abierta de 34.000 metros cuadrados, capacidad para 2.000 teus, un área de reconocimiento de 1.200 metros cuadrados, y sistema de seguridad con cerco eléctrico, circuito cerrado de tv y vigilancia privada.

Misión y visión

Ofrecer un servicio logístico especializado en importación y exportación de mercancías, cumpliendo al mismo tiempo con las responsabilidades sociales y ambientales, es nuestra principal misión. Mientras que nos enfocamos en lograr la excelencia de este tipo de servicios con el objetivo de consolidar y expandir nuestra presencia en el mercado nacional e internacional, como parte de la visión que posee nuestra empresa.

Como Almacén General de Depósitos, logística para importación y exportación de mercancías, traslado de contenedores full y entrega de vacíos, carga contenerizada, almacén in bond, operador portuario, carga general (hierro, atados, máquinas, vehículos, entre otros), consolidación y desconsolidación de carga, centro de distribución, servicio de pesaje, así como otros relacionados con equipaje, empaquetado y embalaje.

Sistema de gestión

Como empresa hemos tenido una evolución importante en la integración de sistemas de seguridad tales como la certificación BASC desde el 7 de junio de 2009, así como la certificación de la Norma ISO-9001 el 14 de marzo de 2014.

Equipos y maquinarias

A fin de realizar un trabajo fluido y en el mejor tiempo posible contamos con dos máquinas elevadoras (Reach Staker) de 45 toneladas para el manejo de contenedores y otra de 18 toneladas, seis montacargas de tres a diez toneladas para el manejo de mercancías y una gandola para el transporte de contenedores.

Pero sin dudas, no sólo la calidad de nuestros servicios es lo que nos caracteriza como organización, también sentimos una especial responsabilidad social que se traduce en la oferta de empleos, preparación profesional de nuestro personal, así como el aporte en lo cultural de premios de arte a través de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello, así como en el ámbito deportivo con la Carrera Ciclística, también organizada por la referida cámara porteña.

En los próximos años, IDASA se plantea la necesidad de ampliación en zonas estratégicas del país en donde se requieren servicios de almacenaje, así como en otras partes fuera de Venezuela.

De esta manera, hemos construido nuestra historia, almacenando confianza en depósitos de compromiso y responsabilidad, gestionando los valores humanos y ambientales que nos han afianzado como una organización eficiente tanto en el área económica como en el aspecto social.

José Alfredo Sabatino Pizzolante
@PepeSabatino
Abogado Marítimo y Portuario

ENMIENDAS AL CAPÍTULO VI (REGLA 2) DEL CONVENIO SOLAS

SOBRE EXIGIBILIDAD DE LA MASA BRUTA VERIFICADA DEL CONTENEDOR

Para el portador marítimo resulta fundamental conocer la naturaleza de la carga que transporta, y que esta última sea debidamente embalada e identificada, pues caso contrario el porteador y todos aquellos hombres de que se vale para desarrollar su actividad podrían verse afectados por mayores y serios riesgos. En términos generales, el transporte de cargas que son objeto de embalajes defectuosos o mercancías erróneamente identificadas, especialmente aquéllas denominadas peligrosas según la Organización Marítima Internacional (OMI), pueden resultar en accidentes de importancia.

Generalmente es responsabilidad del exportador o embarcador el embalaje de la mercancía, y de ser colocada esta última en un contenedor, su llenado. Tal circunstancia trae como consecuencia que el porteador sea ajeno a esta operación de llenado del contenedor, la estiba de la carga en su interior, su amarre o trincado, además de la cantidad estibada en el interior de la caja metálica. En otras palabras, es posible que la carga sobrepase en mucho la capacidad misma del contenedor utilizado, circunstancia ésta que puede desencadenar un accidente de serias proporciones. De allí, que la OMI a través de sus comités especializados, haya encontrado que los contenedores con el peso mal declarado tienen un impacto importante en la estabilidad de los buques, camiones y el equipamiento de la terminal, representando esto una amenaza para la seguridad de los trabajadores de la industria que puede, además, suponer un peligro para sus vidas. Un contenedor sobrecargado o mal estibado, por ejemplo, durante la maniobra de izamiento por una grúa de tierra o de a bordo, puede desprenderse por rompimiento de una guaya o avería de la grúa misma, causando la muerte o lesiones de los tripulantes de la nave y/o estibadores.

Consecuencia de lo anterior, la OMI ha enmendado el Convenio sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) incluyendo tres nuevos párrafos en la Regla 2 (Información sobre la carga) del Capítulo VI, a los fines de requerir como condición para cargar un contenedor lleno en un buque, que el contenedor tenga verificado el peso bruto, nuevo requerimiento que indudablemente afectará a toda la industria del transporte marítimo contenedorizado. Sin embargo, tal requerimiento no aplica a los contenedores transportados sobre un chasis o un remolque, cuando los contenedores son conducidos a bordo rodados. Corresponderá, entonces, al embarcador la responsabilidad de obtener el peso bruto verificado de un contenedor lleno, comunicándolo a la empresa transportista.

Este requisito será **obligatorio el 1º de julio de 2016,** y será aplicado a todos los contenedores sujetos al Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC 1972), que sean cargados en un buque que según la administración marítima esté sujeto al Capítulo VI del Convenio SOLAS. Si se tiene presente que la flota mundial de contenedores alcanzó el año pasado los 20 millones de TEUs, (Twenty Foot Equivalent Unit), es obvio que este nuevo requerimiento es uno de gran significado para la industrial del transporte, además de uno difícil de implantar. En consecuencia, a partir del 1° de julio de 2016 será una violación del Convenio SOLAS cargar un contenedor lleno sobre un buque, si el operador del buque y el operador de la terminal marítima no tienen el peso bruto verificado de la caja.

Si bien es cierto la responsabilidad de proveer el peso verificado del contenedor corresponde al embarcador (Shipper), identificado como tal en el conocimiento de embarque (BL), el operador del buque y la terminal portuaria tienen, igualmente, la responsabilidad de exigirlo.

Por otra parte, la regulación prescribe dos métodos por los cuales el cargador puede obtener el peso bruto verificado de un contenedor lleno:

1. Una vez concluido el embalaje y precintado de un contenedor, el cargador puede pesar, o disponer que un tercero pese, el contenedor lleno.

2. El cargador o, por orden del cargador, un tercero puede pesar todos los paquetes y artículos de carga, incluyendo el peso de las paletas, la madera de estiba y otros embalajes y material de sujeción empaquetados en el contenedor, y añadir el peso de la tara del contenedor que aparece en la puerta del contenedor a la suma de los pesos individuales de los contenidos del contenedor.

En ambos casos, el equipo de pesaje utilizado debe cumplir con los estádares de precisión y los requisitos del Estado en el que se está utilizando el equipo, ya que la mera estimación del peso no está permitida. Si un contenedor llega al puerto sin un peso verificado no puede ser cargado en un buque, razón por la cual este requerimiento también tendrá un gran impacto comercial para embarcadores y transportistas.

El peso bruto verificado debe ser parte de un documento de transporte marítimo como la solicitud de booking o instrucción de embarque. También puede ser comunicado separadamente mediante la transmisión manual del certificado de pesaje emitido por la báscula; incluso podría hacerse la transmisión electrónica de ese peso verificado, utilizando los canales de comunicación ya existentes. En todo caso, la verificación del peso debe estar firmada por una persona debidamente autorizada por el embarcador, siendo que la línea transportista recibe dicha verificación de peso, no estando obligado a comprobar el peso recibido.

Surgen dudas, sin embargo, sobre esta verificación y certificación del pesaje, en particular, cuáles son los documentos específicos a través de los cuales se harán del conocimiento del terminal portuario y del porteador, quiénes son los terceros autorizados para pesar el contenedor, cuáles son los estándares que deben reunir los equipos de pesaje, etc. Es importante señalar, igualmente, que la OMI ha elaborado unas Directrices relativas a la Masa Bruta Verificada de los Contenedores con Carga (MSC.1/circ. 1475 del 09-06-2014), documento contentivo de aspectos conceptuales y procedimentales, cuya lectura resulta fundamental para la debida implantación de las enmiendas bajo análisis.

No cabe duda que la inminente entrada en vigencia de las enmiendas bajo análisis, requieren de su análisis y difusión entre los diversos actores del negocio, muy especialmente, en el sector exportador, correspondiendo a los entes con competencia en el ramo (INEA y Bolipuertos, S.A.) su instrumentación, lo que esperamos suceda de manera ordenada y sin improvisaciones.

Nuestros Aniversario

En los complicados días que vive Venezuela, cumplir un aniversario como empresa entusiasmada, integrada, constantemente renovada, con visión y compromiso es definitivamente motivo de celebración y esperanza en un futuro diferente. No están solos en este empeño y cuentan con nuestro apoyo. Que sigan los éxitos y las experiencias de aprendizaje.

EXPERTOS ADUANEROS

30 Aniversario

Fundada el 26-06-1981

EXPERTOS ADUANEROS

Representación de Personas Jurídicas ante los Organismos de la Administración Pública existentes o por crearse con relación a las operaciones aduaneras y demás actividades de lícito comercio.

Capuano Transporte y Aduana, C.A.

16 Aniversario

Fundada el 04-04-2000

CTA

Queremos extender nuestras sinceras palabras de agradecimientos, en primer lugar a nuestros clientes por confiar siempre en nosotros, a nuestro talento humano quienes hacen posible esta labor día tras día, a la Cámara de Comercio de Puerto Cabello quienes son de apoyo incondicional para los empresarios y comerciantes de esta ciudad y también a la comunidad porteña por acogernos durante estos 16 años y que esperamos se multipliquen para seguir trabajando juntos por nuestro puerto y por Venezuela. ¡Gracias!

OCEAN MARINE SERVICES,C.A

16 Aniversario

Fundada el 15-03-2000

Ocean Marine Services C.A.

TU CARGA DE PUNTA A PUNTA

Nuestro objetivo proveer servicios integrales de Comercio Internacional tales como: Agenciamiento Aduanal, Agentes de carga, Transporte Terrestre y Logística de Almacén, ofreciendo repuestas oportunas y soluciones efectivas a los requerimientos de nuestros clientes, soportados en un equipo de trabajo altamente calificado y competitivo, así como también el uso de tecnología en los procesos de trabajo.

Asociados

NUEVOS ASOCIADOS CCPC

La confianza en nuestra centenaria institución nos llena de orgullo y nos impulsa a seguir trabajando por la unión, protección y orientación de nuestros agremiados para seguir creciendo. En este trimestre, el Directorio de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello recibe con agrado y da la bienvenida a las siguientes empresas:

- **Lilly & Asociates Internacional, C.A.**
- **Grupo Transj Li, C.A.**
- **Luz del mar C.A.**
- **Couttenye & Co, S.A**
- **Kimberly Clark Venezuela S.C.A**

Actuales desafíos para las agencias de aduanas en Venezuela

Las agencias de aduanas tienen un rol específico en el desaduanamiento de las mercancías de importación, exportación y tránsito aduanero, a tal punto que se les define como auxiliares de la administración aduanera, quienes mediante acto administrativo se les autoriza para actuar ante los órganos competentes en nombre y por cuenta de aquel quien contrate sus servicios.

A poco más de un año de promulgado el Decreto de la Reforma de la Ley Orgánica de Aduanas, cabe preguntarse en qué ha contribuido esta reforma y si la misma ha logrado mejorar significativamente el servicio aduanero nacional. Para lograr este propósito era preciso, entre otras cosas, establecer las condiciones y procedimientos en su Reglamento, del cual hasta la fecha no se tiene noticia, entre tanto se mantiene vigente el del año 1991, así como también el Reglamento sobre los Regímenes de Liberación, Suspensión y Otros Regímenes Aduaneros Especiales del año 1996, el Reglamento relativo al Sistema Aduanero Automatizado del año 2004, el Reglamento sobre el Régimen Aduanero Suspensivo para el Sector Automotor del año 2002 y el Reglamento de las Tasas Aduaneras del año 2014. Es decir, cinco reglamentos en total, los cuales deben ser revisados en función a esta reforma de la Ley Orgánica de Aduanas.

Otros aspectos tienen que ver con el régimen sancionatorio, que si bien es cierto presenta una estructura que regula las conductas de los auxiliares de la administración aduanera por las infracciones que pudieran incurrir, obviando el procedimiento administrativo para la imposición de las sanciones, resultando en muchos casos desproporcionadas, lo que debería ser corregido en una próxima reforma. Otra incorporación novísima a la reforma del texto legal aduanero es la Declaración Anticipada de Información (DAI), que presenta de forma exclusiva en una obligatoriedad del importador o consignatario de las mercancías, no obstante, la declaración debe realizarse a través de una Agencia de Aduanas.

Esta (DAI), tiene por objeto servir a la Administración Aduanera para la aplicación de la gestión de riesgo, coordinar con las autoridades portuarias y aeroportuarias la recepción de cargamentos esenciales, de primera necesidad o peligrosos; así como determinar el lugar adecuado para su almacenaje mientras se culmina el procedimiento de nacionalización.

En caso de presentación extemporánea de la (DAI) hemos constatado la imposición de multas por parte de los funcionarios adscritos a la administración aduanera tanto a los importadores o consignatarios, como agencias de aduanas, por la misma razón o hecho, como si las dos personas hubiesen coludido o asociado para faltar a la norma, obviando todas las teorías jurídicas que al efecto se tienen. De lo expuesto anteriormente pudiéramos concluir que la administración aduanera no debe imponer estas multas a sus auxiliares, ya que ello sería conculcador del derecho al debido proceso y a la defensa, sin dejar de lado que ese acto administrativo sea susceptible de ser revisado por la misma administración por vía del recurso jerárquico o a través del contencioso tributario; ya que lo importante es que se le dé al auxiliar de la administración aduanera la oportunidad de argumentar y presentar las pruebas que le favorezcan.

Estas pruebas deben ser revisadas y analizadas por parte del funcionario competente a fin de que pueda determinar la procedencia o no de la multa. Por lo cual pretender diferirse el estudio de las eximentes presentadas a la administración aduanera, no solo resulta insólito, sino inconstitucional.

Los agentes de aduanas son uno de los eslabones más importantes de la cadena logística, son el brazo derecho de la administración aduanera y tributaria para garantizar los intereses del fisco nacional. Además, son el brazo derecho de los importadores y exportadores que le delegan su representación para el perfeccionamiento de sus operaciones.

Estos auxiliares de la administración aduanera pasan por momentos críticos, no sólo por el riesgo a ser sancionados por cualquier error que suponga la suspensión o cierre de sus empresas, sino que además los volúmenes de carga han disminuido en aproximadamente un 80% en todos los puertos del país. Como referencia podemos citar que en años anteriores se despachaba en el puerto de Puerto Cabello un promedio de 1.200 contenedores diarios de importación y en este año el promedio es de 200 a 300 contenedores, en un universo de aproximadamente 440 Agencias de Aduanas, lo que supone un gran desafío que deben enfrentar para mantenerse en pie.

Historia

Los modern
del

Durante la ultima década del siglo XIX tendrán lugar los grandes trabajos que darían nueva forma a los modernos muelles de la ciudad y que, además, serán los más importantes que se realicen en aquellos años finiseculares.

El gobierno nacional invita a ingenieros venezolanos y extranjeros para que viajen a Puerto Cabello, y trabajen en los proyectos destinados a la reconstrucción de los muelles. Entre esos ingenieros se encontraba Norbert Paquet, representante de una firma belga, quien luego de estudiar el terreno y estado de las estructuras existentes propuso la construcción de un muro de concreto con una estacada de hierro. Los aportes de Paquet son realmente invalorables, pues no sólo su propuesta constituye un antecedente del uso del concreto armado en Venezuela, como bien lo señala Eduardo Arcila Farías en su obra "Historia de la Ingeniería en Venezuela", sino que también se dedicó al estudio del gusano de mar o Teredo Navalis que abundaba sobremanera en las aguas del puerto, constituyendo un serio problema para los hombres de mar por su acción destructiva sobre la madera y, por ende, sobre los cascos de los navíos.

José Alfredo Sabatino Pizzolante
@PepeSabatino

os muelles viejo puerto

Ilustraciones: Archivo del autor.

Así, luego de largas reuniones y propuestas, el proyecto de Paquet es aceptado por el gobierno y se procede a celebrar un contrato por el cual el primero construiría cuatrocientos cincuenta metros de muelles, mediante un sistema mixto de construcciones de concreto, de postes y de vigas de acero protegidas también por concreto. El 8 de abril de 1897 ya se encontraba concluida la primera sección de los muelles, la cual entró en servicio inmediatamente para atender el importante movimiento comercial del puerto. La obra sería terminada en su totalidad en julio del año 1897 e inaugurada el día 24 del mismo mes y año. Los trabajos ejecutados bajo la dirección de Paquet van a transformar los vetustos muelles de la década de los setenta, en los remozados muelles que ostenta la ciudad a comienzos del siglo XX. La fisonomía portuaria de la ciudad es complementada, junto a sus remozados muelles, con el hermoso edificio que sirve de sede al Resguardo y a la Aduana, cuya torre de vigilancia, elevada 22 metros sobre el nivel del mar, debió llamar la atención de las embarcaciones que entonces arribaban al puerto. El proyecto de la obra, en opinión del historiador Leszek Zawisza, correspondió al Ing. Henry Rudloff y la misma consistía en un edificio capaz de contener las oficinas de la Aduana y del Resguardo, las habitaciones de sus jefes, además de almacenes cerrados y techados con hierro galvanizado. Los trabajos de construcción concluyeron hacia julio de mil ochocientos ochenta y ocho.

Rueda de Prensa

Cámara de Comercio de Puerto Cabello: Puerto opera a 20% de su capacidad

Fuente: El Carabobeño.

El puerto de Puerto Cabello, el principal del país, estaría operando a 20% de su capacidad, ante los pocos buques que han llegado a Venezuela. La merma afecta a unos 6 mil trabajadores de las empresas aduaneras, incluyendo almacenes y consolidadores.

En rueda de prensa, la junta directiva de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello, presidida por Félix Jiménez, mostró la preocupación que tienen las agencias de aduana y demás empresas auxiliares de la administración aduanera por el descenso en las operaciones.

"De continuar el problema corremos el riesgo de reducir aún más el personal y cerrar nuestras puertas", recalcó. Más de 400 agencias de aduana se ven afectadas. Hace seis años había grúas entre 10 y 12 y hoy solo seis.

El expresidente de la Cámara, Antonio Landaeta, indicó que hacen esfuerzos para seguir trabajando. "El sector granelero, hasta el 2014, era privilegiado ante la asignación de divisas. Ya no es así. Hay solo dos barcos en bahía para descargar y no se espera ninguno para los próximos días".

Antes era normal ver hasta 20 buques en bahía en espera ante la congestión portuaria, pero hoy se habla de un puerto vacío", reflexionó Landaeta.

Cámara de Comercio de Puerto Cabello:

JORNADA DE CEDULACIÓN

Con total éxito fue realizada la jornada de cedulación organizada por la junta Directiva de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello (CCPC), y desarrollada en conjunto con los representantes del Servicio Administrativo de Identificación, Migración y Extranjería del Estado Carabobo (Saime). La actividad se inició a las 8:30 a.m., cuando se abrieron las puertas del auditorio Oscar Castro Duarte de la institución, lugar donde se efectuó el proceso de cedulación de 300 personas, que terminó a la 1:00 p.m.

Los beneficiados fueron trabajadores de las empresas afiliadas a la Cámara de Comercio y también a personas de la comunidad, quienes expresaron su agradecimiento a ambas instituciones por el trabajo realizado, en vista que el proceso fluyó de forma rápida y sin ningún contratiempo.

El presidente de la CCPC, Félix Jiménez Jiménez, manifestó su agradecimiento a Hildred Villarroel, coordinadora regional del Saime en el estado Carabobo, y todo su equipo, por el gran apoyo brindado para poder llevar a cabo el operativo especial. Este operativo fue contactado para facilitar a sus agremiados y la comunidad de Puerto Cabello la actualización de su cédula de identidad, sin ausentarse por mucho tiempo de sus labores diarias y de manera cómoda.

CCPC apoyó reuniones vecinales para tratar tema del agua

El presidente de la Cámara de Comercio, Félix Jiménez, destacó que la institución mantiene su preocupación ante la grave situación que atraviesan las comunidades del litoral ante la escasez de agua. Ante esta situación, las autoridades del ente gremial manifestaron su apoyo y han prestado el auditorio "Oscar Castro Duarte", a fin de realizar las reuniones vecinales, convocadas y organizadas por el dirigente político Ángelo Mandolfo.

El órgano empresarial porteño ve con preocupación el escenario que ha afectado a los comercios de la ciudad y ha incrementado los costos en la actividad turística.

En tal sentido, continuará apoyando este tipo de encuentros vecinales, donde se analizan las posibles salidas al problema en relación a la crisis que atravesamos como consecuencia de la escasez del agua, de esa reunión se recordó que siempre que sea necesario, en aras de lograr algún beneficio para la comunidad, la directiva de la Cámara de Comercio, siempre estará dispuesta a cooperar en asuntos donde la política no sea el factor predominante.

Reunión Comisión Puerto Aduana

Cámara de Comercio analizó situación del sector aduanero y transporte

Agentes de Aduana

Representantes de las empresas de aduana y transporte manifestaron su preocupación ante la situación que vive el sector, durante una reunión convocada por la Comisión Puerto Aduana de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello. Las agencias de aduanas del litoral carabobeño, registran una reducción de sus operaciones en más del 80% de su capacidad, lo que está generando una crisis que crece cada día, debido a que las importaciones van cayendo en picada, son muy pocos los importadores que tienen acceso a divisas y pocas empresas importan con dólares propios. La cantidad de buques atracados refleja la situación antes señalada, actualmente se maneja un promedio de 5 a 10 buques por semana cuando lo normal sería un promedio de 25 a 30. A pesar de la caída evidente de las importaciones los empresarios hacen su mayor esfuerzo por no cerrar operaciones, sin embargo de continuar la misma situación se verán obligados a hacerlo.

Por otra parte se revisó el proceso de exportaciones conforme a la minuta de reuniones sostenidas con él ministro Jesús Faría junto con autoridades de Bolipuertos, Seniat y exportadores, donde se anuncia la eliminación del RUSAD para los exportadores, el tipo de cambio a tasa SIMADI, la casi culminación de la zona estéril, lista para el próximo mes de marzo, la eliminación de la vigencia de sellos, la eliminación de apertura de los contenedores en la puerta de entrada al puerto, la incorporación de nuevos sistemas de Inspección no Intrusiva (CINI), y la creación de un portal de taquilla única para diligenciar los permisos y registros necesarios para el control y mejoramiento del servicio, son algunos aspectos que se espera se pongan en práctica mientras el sector industrias activa sus volúmenes de exportación.

.

Sidunea World

Otro tema tratado fue el inicio oficial de implementación de la versión SIDUNEA WORLD 4.2.2. en Puerto Cabello a partir del próximo 29 de Febrero según Circular No. 031 de la Intendencia Nacional de Aduanas. En tal sentido se genera preocupación en todos los sectores que requieren de conexión a Internet para transmitir sus documentos, pues no se consideró que aún el La Guaira y Maiquetía se mantienen fallas por los servicios que prestan las empresas de telecomunicaciones, Puerto Cabello no escapa a estas fallas, lo que pudiera generar posibles multas por transmisiones extemporáneas.

Por otra parte algunos usuarios que quejaron debido a que el Sidunea Mundo no permite almacenar información antes de transmitir el documento, lo que sí permitía el Sidunea ++, que es el sistema a ser sustituido a través de la Intranet. Hasta el momento, aún existen usuarios que no han recibido las claves respectivas para realizar pruebas en este nuevo sistema, por tanto precisan solicitar prórroga hasta que todos obtengan dichas claves.

Finalmente, se reportan las fallas en la caída de la plataforma del sistema Sidunea, lo que ha generados múltiples retrasos en la salida de la carga y extra costos en los casos de mercancía que no pudieron despacharse. Se aboga porque Bolipuertos reconsidere en su facturación la exoneración de almacenaje en los casos que se presenten estas fallas, pues el temor es a que se sigan repitiendo con mayor frecuencia y a las puertas de un nuevo sistema.

.

GLOBALPANDI, S.A.

CORRESPONSALES DE P&I

C.C. Inversiones Pareca, Piso 2,
Ofic. 2-08 / 2-09, Av. Salom,
Urb. Cumboto Sur, Puerto Cabello 2050,
Edo. Carabobo, Venezuela. P.O. Box 154.

Phones: +58-242-3641801/3641026/
3641798. Fax: +58-242-3640998.
AOH: +58-412-4210036.
Rif: J-30684767-7

E-mail: mail@globalpandi.com / Homepage: www.globalpandi.com

IDASA

INTERMODAL, DÉPOSITOS Y ALMACENES S.A

RIF: J-07524589-0

"SU ALMACEN POR EXCELENCIA"

SERVICIOS:

- *Almacén General de Depósitos.*
- *Servicios Logísticos para Importación y Exportación de Mercancías.*
- *Traslado de Contenedores Full y Entrega de Vacíos.*
- *Carga Contenerizada (LCL/FCL).*
- *Almacén In Bond.*
- *Operador Portuario.*
- *Carga General: hierro, atados, máquinas, vehículos, otros.*
- *Consolidación y desconsolidación de carga.*
- *Centro de Distribución.*
- *Otros como: Etiquetado, empaquetado y embalaje.*
- *Servicios de pesaje.*

Contacto: gerencia@idasa.com.ve / operaciones@idasa.com.ve
Tlfs.: 0242-3643855 / 3643566 Fax.: 0242-3643952
Avenida Andres Eloy Blanco, c/c autopista Valencia – Puerto Cabello.

BASC
BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Facilitadores:
José Alfredo Sabatino y Carlos Parra.

Cámara de Comercio dictó

Taller de Redacción: Crónicas Históricas de Puerto Cabello

Ofrecido de manera gratuita, como parte de las actividades organizadas por la Cámara de Comercio de Puerto Cabello, en un esfuerzo para brindar a profesionales y comunidad las herramientas lingüísticas necesarias para escribir la historia de la ciudad cordial en forma de crónicas.

Con 40 participantes se efectuó el taller "Crónicas Históricas de Puerto Cabello", con la finalidad de brindar herramientas a quienes deseen escribir historia de esta ciudad.

José Alfredo Sabatino Pizzolante, historiador, indicó que la actividad se trata de una iniciativa de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello que contó con la participación del profesor Carlos Parra, miembro de la Academia de la Lengua del estado Carabobo. El evento es una contribución para la ciudad y busca incentivar a los escritores porteños en la elaboración de crónicas relativas a la historia porteña.

El evento contó con dos partes, en la primera el Prof. Carlos Parra abordó los aspectos formales de la crónica como género literario y el Dr. José Alfredo Sabatino, dirigió la segunda parte en la que habló sobre el manejo de fuentes históricas y de archivos, que resultan fundamentales para la redacción de estas piezas.

FABRICACIÓN DE ESLINGAS
VENTA DE GUAYAS Y CADENAS DE ACERO
www.guayasdelcentro.com
SENCAMER
Guayas del Centro c.a.
PUERTO CABELLO
RIF. J-30172970-6
ESLINGAS DE AMARRE PARA CARGA
TIPO 1
TIPO DELTA
TIPO JOTA
TIPO BETA
TIPO DELTA JT
Distribuidor: the Crosby group inc.
COLUMBUS McKINNON
Av. La Paz, Terreno Nro. S/N - Urb. La Sorpresa al lado de C.C. Venetto - Pto. Cabello, Edo. Carabobo
Telf.: (0242) - 365.00.44 / 365.00.45 - Fax: (0242) 365.00.38- Cel.: (0414) 481.62.82

transervica
Nada es demasiado pesado para Nosotros!
NUESTROS SERVICIOS
• Servicio con batea y low boy
• Izamiento de carga pesada
• Cargas metalicas divisibles
• Cargas metalicas convencionales indivisibles
• Cargas excepcionales indivisibles con características de: Extra-largo, Ancho, Alto y Extra-pesado
www.transervica.net
@transervica

Prof. Carlos Parra
Lcdo. Lengua y Literatura.

El Queísmo y Dequeísmo

El queísmo y su opuesto el dequeísmo constituyen uno de los vicios de construcción más frecuentes en el cual se incurre en la escritura epistolar; en la literatura -aunque en menor medida en este campo- y muy especialmente en el ejercicio del periodismo tanto impreso como audiovisual y radial.

El dequeísmo, demos por sentado que el grueso de los lectores lo sabe, consiste en la impropiedad de emplear la preposición de ante una proposición subordinada introducida en la oración por la conjunción que y, natural y lógicamente su antagónico, el queísmo es la omisión de la preposición mencionada como antecedente de la conjunción igualmente citada.

No está de más apuntar antes de proseguir que ciertamente existen claras diferencias de matices en muchas cosas en lo referente al español que se habla en España en comparación con el hablado en América y una de ellas, entre tantas, se observa en la aplicación o supresión de la preposición de antes del que y al parecer gana terreno -al final de los tiempos quizás es la que se imponga- la forma de expresión americana, región donde se acepta decir o escribir por ejemplo, “El Ministerio de Educación informa que…” mientras que en la madre patria lo acostumbrado y admitido sería “El ministerio de educación informa de que…”

Para evitar ambos casos, un fácil truquito podría ayudar a evitarlo. Frente a la duda, se aconseja poner la frase en interrogativa, encabezando la pregunta con el de y el sonido lo hará ver sin temor a equívoco si está bien o mal.

Por supuesto, el verbo, los sustantivos y los adjetivos usados juegan papel preponderante y respecto a esto el Diccionario Prehispánico de Dudas permite despejar algunas tinieblas.

Extractemos algunas de ellas, a continuación: 1. No debe suprimirse la preposición en los casos siguientes:

a) Con verbos pronominales que se construyen con un complemento de régimen: acordarse de algo, alegrarse de algo, arrepentirse de algo, olvidarse de algo. Algunos de estos verbos, cuando se usan en forma no pronominal, se construyen sin preposición, pues, en ese caso, la oración subordinada ejerce de sujeto o de complemento directo: me alegro que vinieras; no me alegro de que vinieras; olvidé que tenía que ir al dentista; no olvidé de que tenía que ir al dentista.
b) Con verbos no pronominales que se construyen con un complemento: convencer de algo; tratar de algo; etc.
c) Con adjetivos que llevan complementos preposicionales: Estamos seguros de que acertaremos; no estamos seguros que acertaremos.
d) En las locuciones verbales caber, o haber, duda de algo, caer en la cuenta de algo, darse cuenta de algo: No cabe dudas de que es un gran escritor, no se dice no cabe dudas que es un gran escritor; otro ejemplo donde se nota lo señalado de que y el que: Pronto cayó en la cuenta de que estaba solo, y no pronto cayó en la cuenta que estaba solo.

En locuciones como a pesar de que; no a pesar que; a fin de que; no a fin que.

Cabrían otras extensas y tediosas explicaciones, solamente apuntemos -para tranquilidad colectiva- que si a ver vamos el ser queísta o dequeísta no es un mal de morir. Y si para alguno sirve, el gran maestro de nuestra lengua, Miguel de Cervantes, ha sido tildado de queísta por uno que otro desaprensivo filólogo, que los hay.

Conectamos tu empresa.

Conectamos países. **Conectamos tu mundo.**

J-29781345-4

Logística Integral:
Marítimo | Aéreo | Terrestre
Almacén | Seguro | Distribución

Desde y para Venezuela

Telf.: +58 241.198 / 614.04.68 - Main-iol@iol.com.ve
www.iol.com.ve

IN-OCEAN LOGISTICS

SABATINO PIZZOLANTE

ABOGADOS MARITIMOS & COMERCIALES

COMPROMETIDOS CON EL NEGOCIO NAVIERO Y LOS CLUBES DE P&I

C. C. Inversiones Pareca, Piso 2, Ofic. 208/209, Av. Salom, Urbanización Cumboto Sur, Puerto Cabello 2050, Estado Carabobo, Venezuela. P.O. Box 154.
Teléfonos: +58 - 242 - 3641801 / 3641026 / 3641798
Fax: +58-242-3640998 -FHO: +58-412-4210036
E-mail: mail@sabatinop.com - Página Web: http://www.sabatinop.com

SIRVIENDO A TODOS LOS PUERTOS VENEZOLANOS

RIF: J-31173286-1

I Premio
Crónicas históricas de Puerto Cabello

Los autores de los tres mejores trabajos recibidos en la primera edición del concurso de crónicas históricas de Puerto Cabello, resultaron premiados por la Junta Directiva de la Cámara de Comercio de la localidad, durante un sencillo acto que se realizó en la sede de la institución.

El premio al primer lugar se lo llevó Elvis López, con su trabajo "Las primeras prácticas deportivas en Puerto Cabello", mientras que Guido Libetti recibió el segundo lugar en el concurso, con su obra "Neruda de visita en Puerto Cabello: Buscando un mascarón de proa, entre poemas y whiski con coco". El tercer lugar lo obtuvo Nayarit Frontado, con el trabajo "A orillas de mi Puerto: Crónica sobre el origen de la ciudad".

El presidente de la institución, Félix Jiménez, agradeció a todos los participantes por apoyar la iniciativa que busca motivar la redacción de la historia del litoral carabobeño a través de este género. Asimismo, el reconocido historiador, escritor, vicepresidente de la Academia de Historia del Estado Carabobo y miembro del jurado del concurso, José Alfredo Sabatino Pizzolante, informó que todas las crónicas fueron publicadas en la página web de la Academia de Historia del Estado Carabobo (www.ahcarabobo.org.ve) y en el portal de la Cámara de Comercio de Puerto Cabello (www.ccpc.org.ve). El profesor Carlos Parra, miembro del jurado del premio, reconoció la labor de cada escritor y los conminó a mejorar para apoyar este tipo de actividades.

Es importante resaltar que el primer premio en metálico fue otorgado por la Cámara de Comercio de Puerto Cabello, mientras que el segundo lugar fue patrocinado por la firma Sabatino Pizzolante Abogados Marítimos & Comerciales y el tercero por la empresa Diproxval C.A.

Venecia Ship Service, C.A.
VESCA

¡Relájese! Deje que Vesca haga el esfuerzo

RIF: J-07511184-2

Calle Comercio No. 02, frente a la Plaza Aguila, teléfonos: +58 242 3614375 / 3612719 / 3616504 / 3616533. Fax: +58 242 3617928 / 3610583
P.O. Box 174. – Cables "VESCA"
E-mail: jmrodriguez@empresasvenecia.com / gerenciaflotavesca@ cantv.net
Puerto Cabello – Venezuela
Radio VHF – Canal 16 – Frecuencia Internacional 2182 AND S.S.B.

Cuando en Venezuela se habla de Servicios Privados de Remolcadores y Gabarras, inmediatamente se establece que se está haciendo referencia a la empresa VENECIA SHIP SERVICE, C.A. (VESCA). Su bien logrado prestigio se debe a la experiencia acumulada a lo largo de más de tres décadas, por la calidad de su gente, sus unidades de mar y, por aquello de sugerirle y asesorar a sus clientes lo mejor para su negocio.

La Flota "VESCA" está formada por Remolcadores Portuarios (Harbour Tugs), que son aquellos que asisten a los buques en sus maniobras de atraque y desatraque en puertos y terminales marítimos, Remolcadores Costeros o Costaneros, dedicados a remolques de otras embarcaciones entre puertos Venezolanos y Caribeños (Coastal Tugs) y los grandes y potentes Remolcadores utilizados en Salvamentos y Rescates de Vidas y Equipos en el mar (Seagoing Tugs/Salvage Tugs).

Veintiséis (26) Remolcadores, Ocho (8) Gabarras Tanqueras, Cuatro (4) Lanchas para el transporte de Pilotos y Pasajeros y Un (1) Dique-Flotante de unas 1.800 Toneladas, utilizado en exclusividad para dar mantenimiento a las unidades propias, conforman la Flota. Destacan las recientes adquisiciones de Dos (2)Remolcadores de sesenta y seis (66) toneladas de Fuerza Estática de Tiro cada uno, utilizados en la circunscripción acuática de Puerto Cabello y otros Dos (2) equipados con la más alta tecnología (Azimutales), actualmente atendiendo los terminales marítimos del Complejo Refinador Paraguaná.

Tenemos Certificación ISO desde 1998 y actualmente poseemos la ISO-9001-2000.

En nuestra sede funciona el Consulado del Reino de Noruega en Puerto Cabello, representado por su Consul.ad.hon. Sr. José Manuel Rodríguez, Vicepresidente de VESCA.

Funcionan en la misma edificación, nuestras empresas hermanas VENECIA SHIP SUPPLIERS, C.A., dedicada al suministro de provisiones, materiales y equipos, a los buques que escalan en los principales puertos y terminales petroleros del País y operadoras de un "Duty Free" dentro de las instalaciones portuarias de Puerto Cabello. MARVECA atendiendo el Agenciamiento Naviero, VENEADUANAS la nacionalización de mercancías y, todo aquello que pueda ser requerido en los negocios del mar, puede ser atendido por las empresas del Grupo VENECIA.

www.empresasvenecia.com

Astenopia:

Cansancio o fa

OJO con la Astenopia, producto del abuso en el uso de las computadoras:

En los tiempos que corren, la fatiga ocular o visual es una condición muy común en quienes pasan largas horas frente a un computador (sea por trabajo, ocio o diversión).

Para facilitarse la vida, el hombre, desde la antigüedad ha elaborado un sin número de instrumentos y herramientas, las cuales se han ido modificando a través de los años acorde a sus necesidades. En el campo laboral, en el académico e incluso en el hogar, los hábitos y rutinas de trabajo han experimentado cambios debido a la incorporación de las computadoras personales, iniciada a principios de los años ochenta. En una oficina, hace algún tiempo, se distribuía de una forma más adecuada la jornada de trabajo entre la mecanografía, la búsqueda de archivo, la lectura y la escritura sobre papel. Con el advenimiento de la computación estas tareas se reducen prácticamente todas al equipo por lo que el trabajo se puede realizar sin moverse del escritorio.

Al revisar el tema hay evidencia de que largas jornadas frente a una computadora tienen consecuencias nocivas para la vista y el sistema osteomioarticular, entre otros.

En la actualidad se define la Ergonomía como la ciencia que estudia cómo adecuar la relación del ser humano con su entorno, según la definición oficial que el Consejo de la Asociación Internacional de Ergonomía (IEA, por sus siglas en inglés) adoptó en agosto del 2000. Una de sus ramas, la Ergo-oftalmología dedica sus estudios a la oftalmología laboral.

Dispositivos electrónicos modernos tanto de uso laboral como de ocio.

Los daños derivados tienen altos costos para la salud individual y la economía de las organizaciones. Esto es debido a que el mobiliario requerido para el trabajo con estos equipos, por lo general, carece de un diseño ergonómico óptimo y es seleccionado sin la consideración de este criterio. Quienes comienzan a utilizar las computadoras desconocen o no toman en cuenta el daño que implica para la salud humana su uso en condiciones inadecuadas, pero aquellos que trabajan diariamente frente al monitor o se han convertido en adictos al medio, poco a poco comienzan a detectar síntomas en su organismo. Según estudios realizados en Europa y Estados Unidos, existe un estimado que entre el 50 y el 90 % de los usuarios habituales de computadoras sufren fatiga ocular, ojos rojos, irritados y secos, tensión y pesadez de párpados, lagrimeo, sensación de quemazón, visión borrosa y dificultad para enfocar objetos lejanos (síntomas de Astenopía), todo lo que se presenta con mucha más frecuencia en pacientes con defectos refractivos no corregidos. A toda esta gama de síntomas y signos se le ha dado a conocer como Síndrome del ojo del Ordenador, Síndrome de la visión de la Computadora.

tiga ocular

Condiciones Ergonómicas a tener en cuenta al trabajar frente a una computadora.

Son varios los elementos a tener en cuenta, entre los más importantes están el tiempo de exposición, distancia y ángulo de trabajo, iluminación y reflejos, disposición del mobiliario, así como sustancias tóxicas ambientales, temperatura y humedad.

Exposición

La exposición o tiempo de trabajo excesivo trae como consecuencia una disminución de la frecuencia de parpadeo (estimada como normal para el adulto entre 12 a 20 por min) por debajo de 3 veces por min, lo que explica la sensación de arenilla, así como la sequedad ocular. Esta última, influenciada por diversos factores como la posición de los ojos frente al monitor que produce un aumento de la abertura palpebral, y por consiguiente una mayor evaporación de la lágrima, propiciando desórdenes querato-conjuntivales.

Tóxicos ambientales

La sustancia tóxica más frecuente en los ambientes de trabajo, es el humo del tabaco. En Venezuela desde la puesta en marcha de la Gaceta Oficial N° 39.627 del 2 de marzo de 2011 este factor se redujo grandemente.

Distancia y ángulo de trabajo

El sistema visual está diseñado para adaptarse a su entorno. Frente a la computadora, el ojo se enfoca a una distancia próxima lo que hace que se comporte como miope. Esto se acentúa si se trabaja en posiciones incorrectas, por lo que se recomienda una distancia de trabajo entre el monitor y los ojos de 45 a 55 cm con un máximo de 70 cm, así mismo, se plantea un ángulo visual entre 10º y 20º por debajo de la horizontal, con 30º como límite superior.

La iluminación

La iluminación es una de las causas que influyen de modo significativo en el daño ocular. Según el Reglamento de las Condiciones de Higiene y seguridad en el Trabajo (art. 136) los niveles recomendados en oficinas para los trabajos de contabilidad, taquigrafía y trabajos finos es de 400 lux. Una errónea distribución de luminarias en el campo visual provocaría deslumbramientos que traen consigo fatiga ocular. Estos deslumbramientos pueden ser provocados por una posición incorrecta del mobiliario de la oficina o un exceso en los niveles lux. También se debe evitar el efecto estroboscópico por lo que los ventiladores de techo nunca pueden colocarse debajo de ninguna luminaria y las luces fluorescentes deben estar en perfecto estado de funcionamiento (sin titileos).

Disposición del mobiliario

Para evitar los reflejos antes mencionados, debe tenerse en cuenta que la pantalla del monitor debe estar de forma perpendicular a las ventanas, las luminarias del techo no deben estar encima del operador, sino paralelas a su línea de visión. El monitor deberá moverse en las tres direcciones para permitir orientar la pantalla en relación con las demás fuentes luminosas y evitar reflejos, todo esto con apoyo de los filtros antirreflectantes. Estos reflejos son clasificados como directos en el caso de que sean producto de la incidencia directa de la luz en los ojos e indirectos cuando son resultantes de la incidencia de la luz sobre superficies brillantes.

Temperatura y humedad relativa

La temperatura también deberá ser vigilada de manera muy especial. Se sugiere que se trabaje con intervalos entre 19º y 24º C con una humedad relativa entre el 40 y 70 %, mucho más efectiva si se mantiene entre el 55 y 65%. Es importante recordar que estas variables cuando están en valores muy bajos producen sequedad ocular, por lo que se debe evitar el abuso de los aires acondicionados. Por el contrario, si se registran por encima de los valores recomendados, producen falta de concentración en las labores que se estén realizando.

Dra. Sandra Castro

MD especialista en Salud Ocupacional e Higiene del Ambiente laboral

Importancia del trabajo en condiciones adecuadas

La importancia de mantener las buenas condiciones ergo-oftalmológicas radica fundamentalmente en el beneficio producido sobre la salud de las personas que trabajan en los ordenadores y además constituye un ahorro económico inestimable para el país, basta con revisar las estadísticas que muestran algunos estudios. Como referencia, puede mencionarse que el costo anual estimado de los problemas relacionados con el tema en cuestión en Holanda asciende a 2.100 millones de euros, por ausencias y reducción de la productividad. En los Estados Unidos el mismo costo está entre 45 y 54 billones de dólares y sólo en 1999 el costo anual de diagnósticos y tratamientos de problemas oculares relacionados con el monitor de la computadora fue de 2.000 millones de dólares. Estos datos brindan una idea de la magnitud del problema.

Recomendaciones:

Por último se les recomienda a los usuarios de computadoras que traten siempre por todos los medios de trabajar en condiciones ergo-oftalmológicas adecuadas como las que se sugieren a continuación:

• Cuide no trabajar por largos períodos en frente de su ordenador de manera innecesaria. Use protectores o filtros de pantalla siempre que sea posible. Trabaje con tamaños de letras y combinaciones de colores que le sean cómodos.

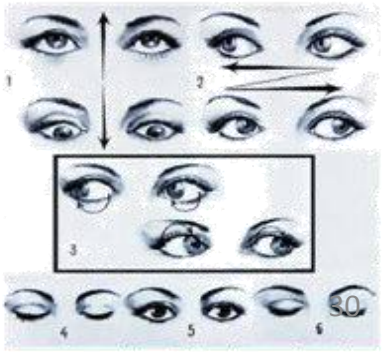
- Tómese descansos por cada hora de trabajo 10 minutos ante los mismos realice ejercicios oculares: mire a lo lejos (el infinito visual se considera a 6 metros de distancia), esto ayuda a relajar la musculatura ocular al hacerse innecesaria la acomodación. Si usa lentes, quíteselos para hacer los ejercicios oculares.
- Recuerde de forma parpadear consiente, esto disminuye la sequedad ocular.
- Vigile la distancia entre sus como la altura a la que se encuentra y el ángulo de inclinación que tiene.
- Su monitor debe estar siempre nunca de frente o de espaldas a estas para evitar reflejos o deslumbramientos. No use demasiada luz, esto aumenta los reflejos. Trate además que el monitor y la lámpara de mesa no sean su única iluminación, evitando así la adaptación cada vez que desvíe la visión de la pantalla.
- No fume y no permita que fumen a su alrededor trabaja. Además de afectar la visión, recuerde que el tabaco produce daños a la salud.
- Trabaje temperaturas agradables, el abuso del aire acondicionado produce sequedad ocular
- Ante cualquier molestia oftalmólogo.

.

Ejercicios Oculares para Prevenir la Astenopia:

- Frote las palmas de sus manos hasta aumentar la temperatura.
- Ponga en contacto sus manos con la frente y "despeje" deslizando las manos a través de la frente.

- Con ojos cerrados, mueva el globo ocular en todas las figuras.



J-003004804

SDN

J-003004804

SERVICIOS Y DESPACHOS NEIRA, C.A.

sdnaduanas

sdnaduanas

@sdnaduanas

www.sdnaduanas.com

PTO CABELLO • LA GUAIRA • MAIQUETÍA

Su operador logístico de confianza!

J-29781345-4

¡Despreocúpate!

De la estrategia nos encargamos nosotros.

Logística Integral:

Marítimo | Aéreo | Terrestre
Almacén | Seguro | Distribución

Telf.: +58 241.198 / 614.04.68 - Main-iol@iol.com.ve

www.iol.com.ve

IN-OCEAN LOGISTICS

EXPOTRAN

LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

RIF: J - 00137740 - 9

SABEMOS QUE CADA PROYECTO ES ÚNICO

Nuestra experiencia de más de ***33 años*** en la culminación de proyectos de diversa índole: ***Minera, Petroquímica, Generación, Distribución y Transmisión Eléctrica, Instalación y/o Expansión de plantas, Instalación de equipos de Telecomunicaciones, Prospección y Refinación Petrolera, hasta la adecuación mobiliaria de edificios completos,*** demuestran nuestra capacidad de adaptarnos y prestar un servicio hecho a la medida de las necesidades de nuestros clientes.

ARQUITECTOS DE SOLUCIONES LOGÍSTICAS

www.expotran.com

informacion@expotran.com

CENTRAL: (58 - 212) 600 - 5911 / FAX: (58 - 212) 600 - 5931