



GACETA OFICIAL

DE LA REPUBLICA DE CUBA
MINISTERIO DE JUSTICIA

Información en este número

Gaceta Oficial No. 27 Ordinaria de 29 de abril de 1999

MINISTERIOS

Ministerio del Comercio Exterior

Resolución No.172/99

Ministerio de Cultura

Resolución No.40

Ministerio de Finanzas y Precios

Resolución Conjunta No.1/99

Ministerio de la Industria Básica

Resolución No.127

Resolución No.129

Resolución No.130

Resolución No.131

Ministerio del Transporte

Resolución No.156/99

GACETA OFICIAL

DE LA REPUBLICA DE CUBA

EDICION ORDINARIA LA HABANA, JUEVES 29 DE ABRIL DE 1999 AÑO XCVII

SUSCRIPCION Y DISTRIBUCION: Ministerio de Justicia, Calle O No. 216 entre 23 y 25, Plaza, Código Postal 10400. Teléf.: 55-34-50 al 59 ext. 220

Número 27 — Precio \$ 0.10

Página 435

MINISTERIOS

COMERCIO EXTERIOR

RESOLUCION No. 172 de 1999

POR CUANTO: Corresponde al Ministerio del Comercio Exterior, en virtud de lo dispuesto en el Acuerdo No. 2821, adoptado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros con fecha 28 de noviembre de 1994, dirigir, ejecutar y controlar la aplicación de la política del Estado y del Gobierno en la actividad comercial exterior, y a tal efecto tiene la atribución de conceder facultades para realizar operaciones de exportación e importación, determinando en cada caso la nomenclatura de mercancías que serán objeto de dichas operaciones.

POR CUANTO: Mediante Resolución No. 70, dictada por el que resuelve el 22 de febrero de 1999, se ratificó la autorización otorgada a la Unión CUBAPETROLEO para ejecutar operaciones de comercio exterior, en virtud de las Asociaciones Económicas Internacionales, oportunamente aprobadas con las firmas que se consignan en el cuerpo de la presente resolución.

POR CUANTO: La Unión CUBAPETROLEO ha presentado la correspondiente solicitud, a los efectos de que se le autorice a realizar actividades de comercio exterior en virtud de las Asociaciones Económicas Internacionales oportunamente aprobadas con las firmas Genoil Merchant Banking-Intragroup Restricted Limited y Braspetro Oil Services Company-BRASOIL.

POR CUANTO: Procede restablecer las facultades de comercio exterior a la Unión CUBAPETROLEO en virtud de la Asociación Económica Internacional suscrita con la entidad Peberco Limited, que le fueran canceladas mediante la Resolución No. 122 de 29 de marzo de 1999

POR CUANTO: Resulta necesario dejar sin efecto la autorización otorgada a la Unión CUBAPETROLEO en virtud de la Asociación Económica Internacional existente con la firma Premier Oil B.V. por motivo de la disolución de la misma.

POR CUANTO: Resulta necesario compilar en una disposición única las nomenclaturas de productos de exportación e importación autorizadas a ejecutar a la Unión CUBAPETROLEO, en virtud de diversas Asocia-

ciones Económicas Internacionales, oportunamente autorizadas.

POR TANTO: En uso de las facultades que me están conferidas,

Resuelvo:

PRIMERO: Ratificar la autorización otorgada a la Unión CUBAPETROLEO en virtud de las Asociaciones Económicas Internacionales existentes con las firmas que a continuación se relacionan, para que ejecute directamente la importación de las mercancías que a nivel de subpartidas arancelarias se indican en los Anexos No. 1 y 2 que forman parte integrante de la presente Resolución y que sustituyen las nomenclaturas anteriormente otorgadas:

- ◆ Oil for Development Cuba, S.A., (Código 298)
- ◆ Caribbean Oil Exploration Limited (Código 349)
- ◆ Macdonald Oil International Limited (Código 352)
- ◆ Alturas Resources Bahamas Limited (Código 427)
- ◆ Sherrit International (Cuba) Oil and Gas Limited (Código 14)
- ◆ Cuban Exploration Inc. (Código 351)
- ◆ Taurus Oil A.B. (Código 296)

—Nomenclatura permanente de productos de importación (Anexo No. 1).

—Nomenclatura temporal de productos de importación por el término de dos (2) años (Anexo No. 2).

SEGUNDO: Autorizar a la Unión CUBAPETROLEO en virtud de las Asociaciones Económicas Internacionales existentes con las firmas Genoil Merchant Banking-Intragroup Restricted Limited y Braspetro Oil Services Company-BRASOIL, indentificadas a los efectos estadísticos con los Códigos 350 y 484 respectivamente, para que ejecute directamente la importación de las mercancías que a nivel de subpartidas arancelarias se indican en los Anexos No. 1 y 2 que forman parte integrante de la presente Resolución:

—Nomenclatura permanente de productos de exportación (Anexo No. 1).

—Nomenclatura temporal de productos de importación por el término de dos (2) años (Anexo No. 2).

TERCERO: Restablecer a la Unión CUBAPETROLEO, en virtud de la Asociación Económica Internacional existente con la entidad Peberco Limited, identificada a los efectos estadísticos con el Código No. 347, las facultades

para ejecutar la importación de las mercancías que a nivel de subpartidas arancelarias se indican en los Anexos 1 y 2 que forman parte integrante de la presente Resolución, que le fueran canceladas mediante Resolución Ministerial No. 122 de 29 de marzo de 1999, la que queda sin efecto en todo lo que se oponga a lo que por la presente se dispone.

—Nomenclatura permanente de productos de importación (Anexo No. 1).

—Nomenclatura temporal de productos de importación por el término de dos (2) años (Anexo No. 2).

CUARTO: Cancelar la autorización para ejecutar actividades de importación que le fueran otorgadas a la Unión CUBAPETROLEO en virtud de la Asociación Económica Internacional suscrita con la firma Premier Oil B.V., identificada a los efectos estadísticos con el Código 464.

QUINTO: La importación de las mercancías comprendidas en la nomenclatura, que por la presente se aprueba, sólo podrá ser ejecutada con destino a cumplir los fines previstos en las referidas Asociaciones Económicas, y no para su comercialización con terceros.

SEXTO: La importación de mercancías sujetas a autorizaciones adicionales a la otorgada mediante la nomenclatura de importación que se concede a la entidad solicitante, deberá interesarse, previamente a la ejecución de la importación, en la forma establecida para cada caso según proceda.

SEPTIMO: La Unión CUBAPETROLEO, al amparo de la Resolución No. 200, dictada por el que resuelve en fecha 4 de junio de 1996, podrá solicitar la importación eventual de productos, cuyas nomenclaturas no se aprueban por la presente.

OCTAVO: En virtud de lo dispuesto en la Resolución No. 237, dictada por el que resuelve en fecha 3 de mayo de 1995, la Unión CUBAPETROLEO viene obligada a rendir a la Dirección de Estadísticas, Análisis y Planificación del Ministerio del Comercio Exterior, la información que en la misma se establece.

NOVENO: Dejar sin efecto la Resolución No. 70, de 22 de febrero de 1999, así como cuantas disposiciones se opongan a lo que por la presente se establece.

DISPOSICION ESPECIAL

UNICA: Se concede un plazo de treinta días, contados a partir de la fecha de la presente Resolución, para que la entidad autorizada en virtud de los Apartados Primero, Segundo y Tercero, formalice o actualice, en su caso, su inscripción en el Registro Nacional de Exportadores e Importadores, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba.

COMUNIQUESE la presente Resolución al interesado, a la Aduana General de la República, al Ministerio de Finanzas y Precios y demás Organismos de la Administración Central del Estado, al Banco Central de Cuba, al Banco Financiero Internacional, al Banco Internacional de Comercio, S.A., a los Viceministros y Directores del Ministerio, al Presidente de la Cámara de Comercio y a los Directores de Empresas. Publíquese en la Gaceta Oficial para general conocimiento y archívese el original en la Dirección Jurídica.

DADA en la ciudad de La Habana, Ministerio del Comercio Exterior, a los veintiséis días del mes de abril de mil novecientos noventa y nueve.

Ricardo Cabrisas Ruiz

Ministro del Comercio Exterior

CULTURA

RESOLUCION No. 40

POR CUANTO: El Consejo de Estado, mediante el Decreto-Ley No. 30, de 10 de diciembre de 1979, creó entre otras la Distinción "Por la Cultura Nacional", facultando al Ministro de Cultura para su otorgamiento.

POR CUANTO: En la esfera de las Artes Plásticas existe un grupo destacado de artistas, arquitectos y especialistas, que han contribuido de manera relevante, a través de su obra creadora, al desarrollo de esta manifestación artística en Cuba y en el exterior.

POR CUANTO: Resulta justo y oportuno que estos creadores reciban el reconocimiento de la sociedad y del Ministerio de Cultura, por su encomiable labor y sus aportes a la plástica cubana y el país.

POR TANTO: En uso de las facultades que me están conferidas,

Resuelvo:

PRIMERO: Otorgar la Distinción "Por la Cultura Nacional" a los compañeros cuya relación se anexa, en atención a los fundamentos expresados en el Segundo Por Cuanto de esta Resolución.

SEGUNDO: Disponer que la insignia representativa les sea otorgada en acto solemne.

COMUNIQUESE a los Viceministros; a la Dirección de Cuadros, y por su conducto al interesado y a cuantas más personas naturales o jurídicas proceda.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República para su general conocimiento.

DADA, en la ciudad de La Habana, a los 26 días del mes de abril de 1999.

Abel E. Prieto Jiménez

Ministro de Cultura

ANEXO

DISTINCION POR LA CULTURA NACIONAL A ARTISTAS Y ESPECIALISTAS DE LAS ARTES PLÁSTICAS

1. Pablo A. Borges Delgado
2. José Antonio Choy López
3. Rómulo Fernández Villoldo
4. José Manuel Fors Durán
5. Mario Girona Fernández
6. Nelson Herrera Isla
7. Joel M. Joverl Llenderosa
8. Alcxis Leyva Machado (Kcho)
9. Olga López Nuñez
10. Miguel L. Nuñez Gutiérrez
11. Marta María Pérez Bravo
12. Juan Narciso Quintanilla Alvarez
13. Marcos Rogelio Rodríguez Cobas
14. Roberto Salas Merino
15. Manuel Vidal Fernández
16. Ramón Vázquez Díaz
17. Julia Valdés Borrero

FINANZAS Y PRECIOS**RESOLUCION CONJUNTA No. 1/99**

MFP-MINCEX

POR CUANTO: Mediante la Resolución No. 124, de fecha 25 de noviembre de 1998, de la Oficina Nacional de Estadísticas, se modificó la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Clasificación de Mercancías, suprimiendo las subpartidas arancelarias 1601.00.00, 1602.31.00, 1602.32.00, 1602.49.00 y 1602.50.00, e incluyendo las siguientes: 1601.00.11, 1601.00.12, 1601.00.13, 1601.00.90, 1601.00.21, 1601.00.22, 1601.00.23, 1601.00.29, 1602.31.10, 1602.31.90, 1602.32.10, 1602.32.90, 1602.49.10, 1602.49.20, 1602.49.90, 1602.50.10 y 1602.50.90

Partida	Subpartida	Designación de las mercancías	Derechos en %	
			General	NMF
1601		EMBUTIDOS Y PRODUCTOS SIMILARES, DE CARNE, DE DESPOJOS O DE SANGRE; PREPARACIONES ALIMENTICIAS A BASE DE ESTOS PRODUCTOS		
		—de pasta fina:		
	1601.00.11	—mortadellas (mortadelas)	35	25
	1601.00.12	—sobrasadas	35	25
	1601.00.13	—salchichas	35	25
	1601.00.90	—los demás	35	25
		—en trozos o mezclas:	35	25
	1601.00.21	—jamonadas	35	25
	1601.00.22	—chorizos	35	25
	1601.00.23	—salami	35	25
	1601.00.29	—los demás	35	25
1602		LAS DEMÁS PREPARACIONES Y CONSERVAS DE CARNE, DE DESPOJOS O DE SANGRE		
	1602.31	—de pavo:		
	1602.31.10	—hamburguesas	25	15
	1602.31.90	—las demás	25	15
	1602.32	—de gallo o gallina:		
	1602.32.10	—hamburguesas	25	15
	1602.32.90	—las demás	25	15
	1602.49	—las demás, incluidas las mezclas:		
	1602.49.10	—hamburguesas	35	25
	1602.49.20	—lomos	35	25
	1602.49.90	—las demás	35	25
	1602.50	—de la especie bovina:		
	1602.50.10	—hamburguesas	15	10
	1602.50.90	—las demás	15	10

SEGUNDO: La presente resolución conjunta entrará en vigor el primero de mayo de 1999.

TERCERO: Publíquese en la Gaceta Oficial de la República de Cuba para general conocimiento y archívense los originales en las direcciones jurídicas del Ministerio de Finanzas y Precios y del Ministerio del Comercio Exterior.

POR CUANTO: Resulta necesario adecuar los derechos de aduanas de las referidas subpartidas arancelarias, a las modificaciones establecidas por la mencionada Resolución No. 124 de 1998.

POR TANTO: En uso de las facultades que nos están conferidas;

Resolvemos:

PRIMERO: Establecer las tarifas arancelarias a las nuevas subpartidas aprobadas mediante la Resolución No. 124, de fecha 25 de noviembre de 1998, de la Oficina Nacional de Estadísticas, lo que quedará expresado de la siguiente forma:

Derechos en %
Ad-Valorem
General NMF

DADA en la ciudad de La Habana, a 26 de abril de 1999.

Manuel Millares Rodríguez
Ministro de Finanzas
y Precios

Ricardo Cabrisas Ruiz
Ministro del Comercio
Exterior

INDUSTRIA BASICA**RESOLUCION No. 127**

POR CUANTO: La Ley No. 76, Ley de Minas, promulgada el 23 de enero de 1995, establece la política minera y las regulaciones jurídicas de dicha actividad en la República de Cuba, de conformidad con la cual le corresponde al Ministerio de la Industria Básica otorgar los permisos de reconocimiento, los que le confieren a su titular la facultad de llevar a cabo trabajos preliminares para determinar zonas para la prospección.

POR CUANTO: La Empresa Minera del Este ha presentado a la Oficina Nacional de Recursos Minerales una solicitud de permiso de reconocimiento para el área denominada Carbonato Mayarí ubicada en la provincia Holguín.

POR CUANTO: La Oficina Nacional de Recursos Minerales recomienda en su dictamen otorgar el permiso de reconocimiento al solicitante.

POR CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado del 14 de mayo de 1983 fue designado el que resuelve Ministro de la Industria Básica.

POR TANTO: En uso de las facultades que me están conferidas,

Resuelvo:

PRIMERO: Otorgar a la Empresa Minera del Este el permiso de reconocimiento sobre el área denominada Carbonato Mayarí, con el objeto de tomar una muestra tecnológica a fin de verificar y corroborar estudios anteriores y su eventual utilización en la industria del níquel.

SEGUNDO: El área del permiso de reconocimiento que se otorga se ubica en la provincia Holguín y abarca un área de 724,51 hectáreas que se localizan en el terreno en coordenadas Lambert, Sistemas Cuba Sur siguientes:

VERTICES	NORTE	ESTE
1	220 000	612 000
2	220 000	616 000
3	218 000	616 000
4	218 000	614 837
5	218 250	614 300
6	218 348	612 000
1	220 000	612 000

El área ha sido debidamente compatibilizada con los intereses de la defensa nacional y con los del medio ambiente.

TERCERO: El permisionario irá devolviendo a la Oficina Nacional de Recursos Minerales las áreas que no sean de su interés, y al finalizar devolverá las zonas que no sean de interés para la prospección. El permiso de reconocimiento que se otorga es aplicable al área definida como área del permiso, o a la parte de ésta que resulte de restarle las devoluciones realizadas.

CUARTO: El permiso de reconocimiento que se otorga tendrá un término de seis meses, que podrá ser prorrogado en los términos establecidos en el Reglamento de la Ley de Minas, a solicitud previa y expresa del permisionario, debidamente fundamentada.

QUINTO: Durante la vigencia del presente permiso no se otorgarán dentro del área autorizada otros per-

misos y concesiones mineras que tengan por objeto los minerales autorizados al permisionario. Si se presentara una solicitud de permiso o concesión dentro de dicha área, para minerales distintos a los autorizados al permisionario, la Oficina Nacional de Recursos Minerales analizará la solicitud según los procedimientos de consulta establecidos, que incluyen al permisionario, y dictaminará acerca de la posible coexistencia de ambas actividades mineras siempre que no implique una afectación técnica ni económica al permisionario.

SEXTO: El permisionario está en la obligación de informar trimestralmente a la Oficina Nacional de Recursos Minerales el avance de los trabajos y sus resultados y al concluir entregará el informe final de los trabajos de reconocimiento.

SEPTIMO: El permisionario está en la obligación de preservar adecuadamente el medio ambiente y las condiciones ecológicas, tanto dentro del área objeto de los trabajos como de las áreas y ecosistemas vinculados que pueden resultar afectados con las actividades mineras.

OCTAVO: Además de lo dispuesto en la presente Resolución, el permisionario tendrá todos los derechos y obligaciones establecidos en la Ley 76, Ley de Minas y su legislación complementaria, las que se aplican al presente permiso.

NOVENO: Las disposiciones a que se contrae la presente Resolución quedarán sin vigor si transcurrieran treinta días después de su notificación al permisionario y éste no lo hubiera inscrito en el Registro Minero a cargo de la Oficina Nacional de Recursos Minerales.

DECIMO: Notifíquese a la Oficina Nacional de Recursos Minerales, al permisionario, y a cuantas otras personas naturales y jurídicas proceda; y publíquese en la Gaceta Oficial de la República para general conocimiento.

Dada en Ciudad de La Habana, a los 26 días del mes de abril de 1999.

Marcos Portal León

Ministro de la Industria Básica

RESOLUCION No. 129

POR CUANTO: La Ley No. 76, Ley de Minas, promulgada el 23 de enero de 1995, establece la política minera y las regulaciones jurídicas de dicha actividad en la República de Cuba, de conformidad con la cual le corresponde al Ministerio de la Industria Básica otorgar los permisos de reconocimiento, los que le confieren a su titular la facultad de llevar a cabo trabajos preliminares para determinar zonas para la prospección.

POR CUANTO: Geominera S.A. ha presentado a la Oficina Nacional de Recursos Minerales una solicitud de permiso de reconocimiento para el área denominada Ampliación de San Felipe ubicada en la provincia Camagüey.

POR CUANTO: La Oficina Nacional de Recursos Minerales recomienda en su dictamen otorgar el permiso de reconocimiento al solicitante.

POR CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado del 14 de mayo de 1983 fue designado el que resuelve Ministro de la Industria Básica.

POR TANTO: En uso de las facultades que me están conferidas,

Resuelvo:

PRIMERO: Otorgar a Geominera S.A. el permiso de reconocimiento sobre el área denominada Ampliación de San Felipe, con el objeto de que realice trabajos preliminares para la prospección de los minerales de níquel, cobre, oro, plomo, plata y zinc.

SEGUNDO: El área del permiso de reconocimiento que se otorga se ubica en la provincia Camagüey y abarca un área de 17627,5 hectáreas que se localizan en el terreno en coordenadas Lambert, Sistemas Cuba Norte siguientes:

Sector 1 (14077,5 hectáreas):

VERTICES	NORTE	ESTE
1	221 500	800 000
2	221 500	802 000
3	210 000	816 000
4	210 000	810 000
5	199 000	810 000
6	213 545	800 000
1	221 500	800 000

Sector 2 (3550 hectáreas):

VERTICES	NORTE	ESTE
1	199 000	810 000
2	199 000	818 000
3	194 000	818 000
4	192 000	815 000
1	199 000	810 000

El área ha sido debidamente compatibilizada con los intereses de la defensa nacional y con los del medio ambiente.

TERCERO: El permisionario irá devolviendo a la Oficina Nacional de Recursos Minerales las áreas que no sean de su interés, y al finalizar devolverá las zonas que no sean de interés para la prospección. El permiso de reconocimiento que se otorga es aplicable al área definida como área del permiso, o a la parte de ésta que resulte de restarle las devoluciones realizadas.

CUARTO: El permiso de reconocimiento que se otorga tendrá un término de un año, que podrá ser prorrogado en los términos establecidos en el Reglamento de la Ley de Minas, a solicitud previa y expresa del permisionario, debidamente fundamentada.

QUINTO: Durante la vigencia del presente permiso no se otorgarán dentro del área autorizada otros permisos y concesiones mineras que tengan por objeto los minerales autorizados al permisionario. Si se presentara una solicitud de permiso o concesión dentro de dicha área, para minerales distintos a los autorizados al permisionario, la Oficina Nacional de Recursos Minerales analizará la solicitud según los procedimientos de consulta establecidos, que incluyen al permisionario, y dictaminará acerca de la posible coexistencia de ambas actividades mineras siempre que no implique una afectación técnica ni económica al permisionario.

SEXTO: El permisionario está en la obligación de informar trimestralmente a la Oficina Nacional de Recursos Minerales el avance de los trabajos y sus resultados y al concluir entregará el informe final de los trabajos de reconocimiento.

SEPTIMO: Al finalizar los trabajos de reconocimiento, el permisionario tendrá derecho de solicitar sobre las áreas no devueltas una o varias concesiones de investigación geológica para los minerales autorizados. Dichas solicitudes deberán ser presentadas con no menos de treinta días de anticipación al vencimiento del término del presente permiso.

OCTAVO: El permisionario está en la obligación de preservar adecuadamente el medio ambiente y las condiciones ecológicas, tanto dentro del área objeto de los trabajos como de las áreas y ecosistemas vinculados que pueden resultar afectados con las actividades mineras.

NOVENO: Además de lo dispuesto en la presente Resolución, el permisionario tendrá todos los derechos y obligaciones establecidos en la Ley 76, Ley de Minas y su legislación complementaria, las que se aplican al presente permiso.

DECIMO: Las disposiciones a que se contrae la presente Resolución quedarán sin vigor si transcurrieran treinta días después de su notificación al permisionario y éste no lo hubiera inscrito en el Registro Minero a cargo de la Oficina Nacional de Recursos Minerales.

DECIMOPRIMERO: Notifíquese a la Oficina Nacional de Recursos Minerales, al permisionario, y a cuantas otras personas naturales y jurídicas proceda; y publíquese en la Gaceta Oficial de la República para general conocimiento.

Dada en Ciudad de La Habana, a los 26 días del mes de abril de 1999.

Marcos Portal León

Ministro de la Industria Básica

RESOLUCION No. 130

POR CUANTO: La Ley Nº 76, Ley de Minas, promulgada el 23 de enero de 1995, establece en su artículo 47 que el Consejo de Ministros o su Comité Ejecutivo delegan en el Ministerio de la Industria Básica el otorgamiento o denegación de las concesiones mineras para pequeños yacimientos de determinados minerales.

POR CUANTO: El Acuerdo Nº 3190, de fecha 26 de agosto de 1997, del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros otorgó al Ministro de la Industria Básica determinadas facultades en relación con los recursos minerales clasificados en los grupos I, III y IV, según el artículo 13 de la mentada Ley de Minas.

POR CUANTO: La Empresa de Materiales de Construcción No. 5, Sancti Spíritus, ha presentado a la Oficina Nacional de Recursos Minerales una solicitud de concesión de explotación para realizar sus actividades mineras en el yacimiento Arcilla Zona III-B, ubicado en la provincia Sancti Spíritus.

POR CUANTO: La Oficina Nacional de Recursos Minerales ha considerado conveniente en su dictamen, recomendar al Ministro de la Industria Básica que otorgue la concesión al solicitante, oídos los criterios de los órganos locales del Poder Popular.

POR CUANTO: El que resuelve fue designado Ministro de la Industria Básica por acuerdo del Consejo de Estado de fecha 14 de mayo de 1983.

POR TANTO: En uso de las facultades que me están conferidas,

Resuelvo:

PRIMERO: Otorgar a la Empresa de Materiales de Construcción No. 5, Sancti Spiritus, en lo adelante, el concesionario, una concesión de explotación en el área del yacimiento Arcilla Zona III-B con el objeto de explotar el mineral de arcilla para la producción de piezas de cerámica para la construcción.

SEGUNDO: La presente concesión se ubica en la provincia Sancti Spiritus, abarca un área de 9,65 hectáreas y su localización en el terreno, en coordenadas Lambert, Sistema Cuba Norte, es la siguiente:

VERTICES	NORTE	ESTE
1	234 012	657 600
2	234 114	657 600
3	234 113	657 730
4	234 160	657 730
5	234 160	658 020
6	234 040	658 170
7	233 950	658 170
8	233 950	657 730
9	234 013	657 730
1	234 012	657 600

El área de la concesión ha sido debidamente compatibilizada con los intereses de la defensa nacional y con los del medio ambiente.

TERCERO: El concesionario podrá devolver en cualquier momento al Estado, por conducto de la Oficina Nacional de Recursos Minerales, las partes del área de explotación que no sean de su interés para continuar dicha explotación, pero tales devoluciones se harán según los requisitos exigidos en la licencia ambiental y en el estudio de impacto ambiental. La concesión que se otorga es aplicable al área definida como área de la concesión o a la parte de ésta que resulte de restarle las devoluciones realizadas.

CUARTO: La concesión que se otorga tendrá un término de cinco años, que podrá ser prorrogado en los términos y condiciones establecidos en la Ley de Minas, previa solicitud expresa y debidamente fundamentada del concesionario.

QUINTO: Durante la vigencia de la presente concesión no se otorgará dentro de las áreas descritas en el Apartado Segundo otra concesión minera que tenga por objeto los minerales autorizados al concesionario. Si se presentara una solicitud de concesión minera o un permiso de reconocimiento dentro de dicha área para minerales distintos a los autorizados al concesionario, la Oficina Nacional de Recursos Minerales analizará la solicitud según el procedimiento de consulta establecidos, que incluyen al concesionario, y dictaminará acerca de la posible coexistencia de ambas actividades mineras siempre que no implique una afectación técnica ni económica al concesionario.

SEXTO: El concesionario entregará a la Oficina Nacional de Recursos Minerales, dentro de los sesenta días posteriores al término de cada año calendario, la siguiente información:

a) el plan de explotación para los doce meses siguientes,

b) el movimiento de las reservas minerales,

c) todos los informes técnicos correspondientes a las áreas devueltas,

d) el plan progresivo de rehabilitación y restauración de las áreas a ser devueltas, y

e) las demás informaciones y documentación exigibles por la autoridad minera y por la legislación vigente.

SEPTIMO: Las informaciones y documentación entregadas a la Oficina Nacional de Recursos Minerales que así lo requiriesen tendrán carácter confidencial a solicitud expresa del concesionario, dentro de los términos y condiciones establecidos en la legislación vigente.

OCTAVO: El concesionario pagará al Estado un canon de diez pesos por hectárea por año para toda el área de la concesión, que se abonará por anualidades adelantadas, así como una regalía del 1 % calculada según lo dispuesto en la Ley de Minas, todo de acuerdo al procedimiento establecido por el Ministerio de Finanzas y Precios.

NOVENO: El concesionario está obligado a solicitar y a obtener de las autoridades ambientales la licencia ambiental correspondiente y a elaborar el estudio de impacto ambiental que someterá a la aprobación del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente, adoptando las precauciones necesarias en las cercanías de embalses y cauces fluviales del río Yayabo, todo con anterioridad a la ejecución de los trabajos que por la presente Resolución se autorizan.

DECIMO: El concesionario creará una reserva financiera en una cuantía suficiente para cubrir los gastos derivados de las labores de restauración del área de la concesión o de las áreas devueltas, del plan de control de los indicadores ambientales, y de los trabajos de mitigación de los impactos directos e indirectos ocasionados por la actividad minera. La cuantía de esta reserva no será menor del 5 % del total de la inversión minera y será propuesta por el concesionario al Ministerio de Finanzas y Precios dentro de los ciento ochenta días siguientes al otorgamiento de esta concesión, según dispone el Artículo 88 del Decreto 222. Reglamento de la Ley de Minas.

DECIMOPRIMERO: Las actividades mineras realizadas por el concesionario tienen prioridad sobre todas las demás actividades en el área de la concesión. Las actividades que se realizan por cualquier tercero en el área de la concesión podrán continuar hasta la fecha en que tales actividades interfirieran con las actividades mineras del concesionario. El concesionario dará aviso a ese tercero con suficiente antelación de no menos de seis meses al avance de las actividades mineras para que dicho tercero concluya sus actividades y abandone el área, con sujeción a lo dispuesto en el Apartado Decimosegundo de esta Resolución.

DECIMOSEGUNDO: Si como consecuencia de su actividad minera en el área de la concesión el concesionario afectara intereses o derechos de terceros, ya sean personas naturales o jurídicas, estará obligado a efectuar la debida indemnización y, cuando procediera, a reparar los daños ocasionados, todo ello según establece la legislación vigente.

DECIMOTERCERO: En el término de un año a partir del otorgamiento de la concesión, el concesionario está obligado a realizar un mínimo de trabajos que permita elevar la categoría de las reservas y garanticen los volúmenes necesarios para el período de explotación solicitado.

DECIMOCUARTO: Además de lo dispuesto en la presente Resolución, el concesionario está obligado a cumplir todas las disposiciones contenidas en la Ley 76, Ley de Minas y su legislación complementaria, las que se aplican a la presente concesión.

DECIMOQUINTO: Las disposiciones a que se contrae la presente Resolución quedarán sin vigor si transcurrieran treinta días de su notificación al concesionario y no se hubiera inscrito en el Registro Minero a cargo de la Oficina Nacional de Recursos Minerales.

DECIMOSEXTO: Notifíquese a la Oficina Nacional de Recursos Minerales, al concesionario y a cuantas más personas naturales y jurídicas proceda, y publíquese en la Gaceta Oficial de la República para general conocimiento.

Dada en Ciudad de La Habana, a los 26 días del mes de abril de 1999.

Marcos Portal León
Ministro de la Industria Básica

RESOLUCION No. 131

POR CUANTO: La Ley N° 76, Ley de Minas, promulgada el 23 de enero de 1995, establece en su artículo 47 que el Consejo de Ministros o su Comité Ejecutivo delegan en el Ministerio de la Industria Básica el otorgamiento o denegación de las concesiones mineras para pequeños yacimientos de determinados minerales.

POR CUANTO: El Acuerdo N° 3190, de fecha 28 de agosto de 1997, del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros otorgó al Ministro de la Industria Básica determinadas facultades en relación con los recursos minerales clasificados en los grupos I, III y IV, según el artículo 13 de la mentada Ley de Minas.

POR CUANTO: La Empresa de Materiales de Construcción No. 1, Ciego de Avila, ha presentado a la Oficina Nacional de Recursos Minerales una solicitud de concesión de explotación y procesamiento para realizar sus actividades mineras en el yacimiento Arenas Chamas ubicado en la provincia Ciego de Avila.

POR CUANTO: La Oficina Nacional de Recursos Minerales ha considerado conveniente en su dictamen, recomendar al Ministro de la Industria Básica que otorgue la concesión al solicitante, oídos los criterios de los órganos locales del Poder Popular.

POR CUANTO: El que resuelve fue designado Ministro de la Industria Básica por acuerdo del Consejo de Estado de fecha 14 de mayo de 1983.

POR TANTO: En uso de las facultades que me están conferidas,

Resuelvo:

PRIMERO: Otorgar a la Empresa de Materiales de Construcción No. 1, Ciego de Avila, en lo adelante, el concesionario, una concesión de explotación y procesamiento en el área del yacimiento Arenas Chamas con

el objeto de explotar y procesar el mineral de arena aluvial para su utilización en la construcción. Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario podrá solicitar al amparo de la presente concesión el procesamiento de otros minerales distintos de los minerales extraídos en el área de explotación de esta concesión.

SEGUNDO: La presente concesión está compuesta por un área de explotación y un área de procesamiento.

El área de explotación se ubica en la provincia Ciego de Avila, abarca un área de 3,48 hectáreas y su localización en el terreno, en coordenadas Lambert, Sistema Cuba Norte, es la siguiente:

VERTICES	NORTE	ESTE
1	267 290	714 812
2	267 300	715 130
3	267 035	715 140
4	267 020	714 826
1	267 290	714 812

El área de procesamiento se ubica en la provincia Ciego de Avila, abarca un área de 2,85 hectáreas y su localización en el terreno, en coordenadas Lambert, Sistema Cuba Norte, es la siguiente:

VERTICES	NORTE	ESTE
1	265 050	716 630
2	264 978	716 716
3	264 881	716 719
4	264 810	716 685
5	264 802	716 654
6	264 753	716 669
7	264 761	716 611
8	264 770	716 617
9	264 810	716 559
10	264 898	716 592
11	264 942	716 604
12	264 944	716 598
1	265 050	716 630

Las áreas del área de la concesión han sido debidamente compatibilizadas con los intereses de la defensa nacional y con los del medio ambiente.

TERCERO: El concesionario podrá devolver en cualquier momento al Estado, por conducto de la Oficina Nacional de Recursos Minerales, las partes del área de explotación que no sean de su interés para continuar dicha explotación, pero tales devoluciones se harán según los requisitos exigidos en la licencia ambiental y en el estudio de impacto ambiental. La concesión que se otorga es aplicable al área definida como área de la concesión o a la parte de ésta que resulte de restarle las devoluciones realizadas.

CUARTO: La concesión que se otorga tendrá un término de cinco años, que podrá ser prorrogado en los términos y condiciones establecidos en la Ley de Minas, previa solicitud expresa y debidamente fundamentada del concesionario.

QUINTO: Durante la vigencia de la presente concesión no se otorgará dentro de las áreas descritas en el Apartado Segundo otra concesión minera que tenga por objeto los minerales autorizados al concesionario. Si se presentara una solicitud de concesión minera o un permiso de reconocimiento dentro de dicha área para mine-

rales distintos a los autorizados al concesionario, la Oficina Nacional de Recursos Minerales analizará la solicitud según los procedimientos de consulta establecidos, que incluyen al concesionario, y dictaminará acerca de la posible coexistencia de ambas actividades mineras siempre que no implique una afectación técnica ni económica al concesionario.

SEXTO: El concesionario entregará a la Oficina Nacional de Recursos Minerales, dentro de los sesenta días posteriores al término de cada año calendario, la siguiente información:

- a) el plan de explotación y procesamiento para los doce meses siguientes,
- b) el movimiento de las reservas minerales,
- c) todos los informes técnicos correspondientes a las áreas devueltas,
- d) el plan progresivo de rehabilitación y restauración de las áreas a ser devueltas, y
- e) las demás informaciones y documentación exigibles por la Autoridad Minera y por la legislación vigente.

SEPTIMO: Las informaciones y documentación entregadas a la Oficina Nacional de Recursos Minerales que así lo requiriesen tendrán carácter confidencial a solicitud expresa del concesionario, dentro de los términos y condiciones establecidos en la legislación vigente.

OCTAVO: El concesionario pagará al Estado un canon de diez pesos por hectárea por año para toda el área de explotación, que se abonará por anualidades adelantadas, así como una regalía del 1 %, calculada según lo dispuesto en la Ley de Minas. El concesionario pagará también el precio del derecho de superficie que corresponda por el área de procesamiento de la concesión, sobre la base de una tasa por metro cuadrado. Todo lo anterior se hará según disponga el Ministerio de Finanzas y Precios.

NOVENO: El concesionario está obligado a solicitar y a obtener de las autoridades ambientales la licencia ambiental correspondiente y a elaborar el estudio de impacto ambiental que someterá a la aprobación del Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente, todo con anterioridad a la ejecución de los trabajos que por la presente resolución se autorizan.

DECIMO: El concesionario creará una reserva financiera en una cuantía suficiente para cubrir los gastos derivados de las labores de restauración del área de la concesión o de las áreas devueltas, del plan de control de los indicadores ambientales, y de los trabajos de mitigación de los impactos directos e indirectos ocasionados por la actividad minera. La cuantía de esta reserva no será menor del 5 % del total de la inversión minera y será propuesta por el concesionario al Ministerio de Finanzas y Precios dentro de los ciento ochenta días siguientes al otorgamiento de esta concesión, según dispone el Artículo 88 del Decreto 222, Reglamento de la Ley de Minas.

DECIMOPRIMERO: Las actividades mineras realizadas por el concesionario tienen prioridad sobre todas las demás actividades en el área de la concesión. Las actividades que se realizan por cualquier tercero en el área de la concesión podrán continuar hasta la fecha

en que tales actividades interfirieran con las actividades mineras del concesionario. El concesionario dará aviso a ese tercero con suficiente antelación de no menos de seis meses al avance de las actividades mineras para que dicho tercero concluya sus actividades y abandone el área, con sujeción a lo dispuesto en el Apartado Decimosegundo de esta Resolución.

DECIMOSEGUNDO: Si como consecuencia de su actividad minera en el área de la concesión el concesionario afectara intereses o derechos de terceros, ya sean personas naturales o jurídicas estará obligado a efectuar la debida indemnización y, cuando procediera, a reparar los daños ocasionados, todo ello según establece la legislación vigente.

DECIMOTERCERO: En el término de sesenta días contados a partir del otorgamiento de la concesión, el concesionario está obligado a presentar el informe geológico con las reservas a la Oficina Nacional de Recursos Minerales para su aprobación.

DECIMOCUARTO: Además de lo dispuesto en la presente resolución, el concesionario está obligado a cumplir todas las disposiciones contenidas en la Ley 76, Ley de Minas, y su legislación complementaria, las que se aplican a la presente concesión.

DECIMOQUINTO: Las disposiciones a que se contrae la presente resolución quedarán sin vigor si transcurrieran treinta días de su notificación al concesionario y no se hubiera inscrito en el Registro Minero a cargo de la Oficina Nacional de Recursos Minerales.

DECIMOSEXTO: Notifíquese a la Oficina Nacional de Recursos Minerales, al concesionario y a cuantas más personas naturales y jurídicas proceda, y publíquese en la Gaceta Oficial de la República para general conocimiento.

Dada en Ciudad de La Habana, a los 26 días del mes de abril de 1999.

Marcos Portal León

Ministro de la Industria Básica

TRANSPORTE

RESOLUCION NUMERO 156-99

POR CUANTO: De conformidad con lo dispuesto por el Decreto-Ley número 147 "De la Reorganización de los Organismos de la Administración Central del Estado" de fecha 21 de abril de 1994, el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros adoptó el Acuerdo número 2832 con fecha 25 de noviembre del mismo año, mediante el cual aprobó con carácter provisional hasta tanto sea adoptada la nueva legislación, el objetivo y las atribuciones específicas del Ministerio del Transporte, el que en su Apartado Segundo expresa que es el organismo encargado de dirigir, ejecutar y controlar la política del Estado y del Gobierno en cuanto al transporte terrestre, marítimo y fluvial, sus servicios auxiliares y conexos y la navegación civil marítima.

POR CUANTO: Mediante la Resolución Número 36 dictada por el Ministro del Transporte en fecha 10 de marzo de 1994 se creó la Organización Económica Estatal, "Organización Nacional de Prácticos de Puertos de la República de Cuba", y por la Resolución Número

85 dictada por el que resuelve en fecha 15 de febrero de 1999, se amplía su denominación por la de "Organización Nacional de Prácticos de Puertos de la República de Cuba", de forma abreviada "Prácticos de Cuba".

POR CUANTO: El Reglamento de Prácticos del Puerto de La Habana, puesto en vigor mediante la Resolución 203 dictada por el Ministro del Transporte en fecha 30 de noviembre de 1979, no se ajusta a los requerimientos actuales de organización y control del servicio de practicaaje, por lo que resulta procedente que se dicte una nueva disposición derogatoria de la precitada Resolución número 203 estableciendo las normas reglamentarias a tales efectos, en la jurisdicción de la Estación de Prácticos de La Habana.

POR CUANTO: El Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros al amparo de lo dispuesto en la Disposición Final Séptima del precitado Decreto-Ley número 147 de 21 de abril de 1994, adoptó el Acuerdo-Ley número 2817 de fecha 25 de noviembre del mismo año, el que en su Apartado Tercero establece los deberes, atribuciones y funciones comunes de los Organismos de la Administración Central del Estado y de sus jefes, entre las que se encuentran, de acuerdo con lo consignado en su numeral 4), las de: "Dictar, en el límite de sus facultades y competencia, reglamentos, resoluciones y otras disposiciones de obligatorio cumplimiento para el Sistema del Organismo y, en su caso, para los demás organismos, los órganos locales del poder popular, las entidades estatales, el sector cooperativo, mixto, privado y la población".

POR TANTO: En uso de las facultades que me están conferidas,

Resuelvo:

PRIMERO: Aprobar y poner en vigor el

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE MARITIMO EN LA JURISDICCION DE LA ESTACION DE PRACTICOS DE LA HABANA

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.—El presente Reglamento tiene por objeto establecer con carácter particular, las reglas del servicio de practicaaje marítimo en el puerto de La Habana y la zona marítima enmarcada en la jurisdicción correspondiente a la Estación de Prácticos de La Habana.

ARTICULO 2.—El presente Reglamento es de obligatorio cumplimiento para el Práctico Mayor, para los Prácticos y demás personas que laboran en función de prestar el servicio de practicaaje en la jurisdicción de la Estación de Prácticos de La Habana, para las dotaciones de los buques o embarcaciones que reciben dicho servicio, y para las dotaciones de las embarcaciones auxiliares que participan en la maniobra.

ARTICULO 3.—La jurisdicción de la Estación de Prácticos de La Habana abarca al puerto de La Habana y la zona marítima correspondiente a las aguas interiores, delimitadas por la línea de base establecida en el Decreto-Ley No. 1 de 24 de febrero de 1977 y los meridianos 081 40.6 Oeste, Río Bacunayagua y 082 32.0 Oeste, Río Santa Ana.

ARTICULO 4.—Corresponde a la Estación de Prácticos de La Habana, perteneciente a la entidad "Prácticos de Cuba", operar y mantener el servicio de practicaaje en todo el territorio enmarcado en su jurisdicción.

Asimismo, le corresponde presentar a la citada entidad cuando sean solicitadas avalado por el Distrito de Seguridad Marítima de Occidente, aquellos aspectos que se estime pertinente incluir o modificar del presente Reglamento, en especial, el servicio de Pilotaje que pudiera incluir o modificarse dentro de los límites de su Jurisdicción, para darle cobertura a las Marinas de Barlovento, Tarára, y otras.

CAPITULO II

TERMINOS Y DEFINICIONES

ARTICULO 5.—Los términos establecidos en la Resolución número 4 dictada por el que resuelve en fecha 11 de enero de 1999 que pone en vigor el Reglamento General para el Servicio de Practicaaje Marítimo de la República de Cuba, mantendrán su concepción y efectos en este Reglamento.

CAPITULO III

DEL PRACTICAJE MARITIMO

ARTICULO 6.1.—Los buques y embarcaciones exceptuados del uso obligatorio del servicio de practicaaje, previstos en el artículo 7, incisos b), c), d) y e) del Reglamento General para el Servicio de Practicaaje Marítimo de la República de Cuba, estarán obligados a utilizar este servicio en el puerto de La Habana, siempre que transporten mercancías peligrosas definidas como tal en el código internacional (IMDG) y reguladas nacionalmente por los órganos competentes.

2. Se exoneran del uso del servicio de practicaaje en el puerto de La Habana, las embarcaciones de recreo de bandera extranjera menores de 20 metros de eslora, debiendo comunicar con la Estación de Prácticos, su entrada, salida y movimientos internos, para conocimiento del tráfico en el canal y dentro de la bahía.

ARTICULO 7.—El servicio de practicaaje en la zona correspondiente a la jurisdicción de la Estación de Prácticos de La Habana se realizará durante las 24 horas del día.

ARTICULO 8.—La Estación de Prácticos de La Habana tiene habilitado para la escucha y trabajo el canal 13 de VHF, además de los canales 15 y 17 previstos para las maniobras.

ARTICULO 9.—Las señales de ayuda a la navegación, imprescindibles para el pilotaje y las maniobras seguras en el puerto de La Habana son:

- a) Faro del Morro de La Habana.
- b) enfilación oficial de entrada y salida del puerto, compuesta por:
 - Baliza anterior.
 - Baliza posterior.
- c) Boya luminica roja número 2.
- d) Boya luminica verde número 3.
- e) Baliza luminica número 4. Pila de Neptuno.
- f) Boya luminica verde número 5.
- g) Enfilación de acceso al canal de la Refinería, compuesta por:
 - Baliza anterior.
 - Baliza posterior.

ARTICULO 10.—La posición geográfica donde el Práctico embarcará o desembarcará en las entradas o salidas del puerto de La Habana, será:

- a) Para la entrada al puerto, el Práctico embarcará en una posición situada a una distancia no menor de una (1) milla, y hasta tres (3) millas al Norte de Punta Barlovento, en dependencia de las características del buque y de las condiciones hidrometeorológicas reinantes.
- b) en las salidas de puerto, el Práctico podrá desembarcar en una posición a partir de que haya rebasado la Punta Barlovento, y hasta media (0.5) milla fuera de la entrada del puerto, dejando al buque en franquía.

Para la determinación del embarque y del desembarque del Práctico, cuando existan condiciones hidrometeorológicas adversas, se tendrán en cuenta las características y condiciones del buque, principalmente con aquéllos que transporten mercancías peligrosas o estén en lastre. Siempre que las condiciones hidrometeorológicas lo permitan, se continuará prestando el servicio mediante el método de solicitar el Práctico en un puerto cercano o anterior para su embarque o también desembarcar el Práctico en un puerto posterior, previa contratación y pago del servicio al respecto.

ARTICULO 11.1.—Para la entrada y maniobras en el puerto de La Habana, se consideran condiciones meteorológicas favorables, cuando el viento tenga fuerza menor de cinco (5) de la escala Beaufort.

2. Para las maniobras de entrada al puerto de La Habana, se consideran condiciones meteorológicas adversas, cuando el viento tenga fuerza mayor de cinco (5) de la escala Beaufort, provenientes del primer y cuarto cuadrante de la rosa náutica.

3. Para las maniobras en el interior del puerto se consideran condiciones meteorológicas adversas, cuando los vientos provengan del Sur y tengan fuerza mayor de cinco (5) de la escala Beaufort.

ARTICULO 12.—Cuando dos o más buques listos para entrar o salir, tengan Práctico a bordo, la prioridad será la establecida en el artículo 15 del Reglamento General para el Servicio de Practicaje Marítimo de la República de Cuba y las regulaciones marítimas para el puerto, estando prohibido cruzarse dos o más buques en el canal.

Dentro del puerto de La Habana, cuando simultáneamente realicen maniobras varios buques y ninguno presente situación de emergencia, tendrá prioridad el que tenga menos área de maniobra, y se establecerá acuerdo entre los Prácticos actuantes.

ARTICULO 13.—Los buques que hayan solicitado el servicio de practicaaje, comunicarán su ETA con veinticuatro (24) horas de antelación a la llegada a puerto, realizando la confirmación con seis (6) horas de antelación.

La solicitud del servicio de practicaaje para las maniobras en puerto o para las salidas, serán hechas con veinticuatro (24) horas de antelación y confirmadas con dos (2) horas de anticipación. De no realizarse la confir-

mación se sobreentiende que la solicitud ha sido cancelada.

El servicio de practicaaje podrá ser solicitado excepcionalmente hasta con cuatro (4) horas de antelación, pero sin que quede incluido dentro de las prioridades fijadas en el plan de maniobras de la estación.

ARTICULO 14.—Para las entradas o salidas de puerto, la Estación de Prácticos o el Práctico actuante, comunicará al Semáforo del Morro la maniobra que se va a realizar, para que se establezca la señal que corresponda.

ARTICULO 15.—Para las entradas, salidas, y maniobras en el puerto de La Habana, se considerará que el buque presenta condiciones anormales, siempre que estén presentes cualesquiera de las condiciones siguientes:

- a) los medios de propulsión y gobierno fuera de servicio o en mal estado;
- b) los medios de fondeo fuera de servicio o en mal estado o la falta de una de las anclas;
- c) cuando el asiento o la escora afecta a la maniobrabilidad del buque;
- d) los radares fuera de servicio;
- e) los accesorios de cubierta fuera de servicio o en mal estado;
- f) los cabos de amarre en número insuficiente o no adecuados;
- g) los medios de órdenes y comunicaciones entre el puente de mando y el cuarto de máquinas fuera de servicio o en mal estado;
- h) los medios de comunicaciones entre el puente de mando y las estaciones de maniobra fuera de servicio o en mal estado; y
- i) el sondador acústico fuera de servicio.

CAPITULO IV DEL PILOTAJE

ARTICULO 16.1.—El pilotaje oficial para la entrada al puerto de La Habana, se considerará como la derrota que mantendrá un buque desde un punto situado a una (1) milla al Norte de Punta Barlovento, hasta uno de sus fondeaderos o instalaciones portuarias. Para los buques entre 210 y 250 metros de eslora, el pilotaje comienza desde una posición a tres (3) millas al Norte de Punta Barlovento.

2. El pilotaje para la salida de puerto, se considerará como la derrota que mantendrá un buque desde uno de sus fondeaderos o instalaciones portuarias del puerto, hasta la posición de desembarque prevista en el artículo 10 b) del presente documento.

ARTICULO 17.—En este Reglamento se establecerá el pilotaje dividido por tramos para organizar las entradas al puerto, los movimientos en su interior, y para las salidas del mismo teniendo en consideración lo siguiente:

- a) pilotaje desde las afueras del puerto, en horario diurno y nocturno, para la entrada al puerto y proceder:
 - al fondeadero oficial número 1, fondeadero principal La Tasajera;
 - al fondeadero oficial número 2, fondeadero de Casablanca;

- a la dársena de maniobras de la Refinería Níco López;
 - a la ensenada de Guasabacoa, para el fondeadero oficial número 3 y a la posición para realizar el atraque en los muelles situados en la misma;
 - a la ensenada de Atarés; y
 - a la ensenada de Pote.
- b) pilotaje para las maniobras en el interior del puerto, en horario diurno y nocturno:
- desde el fondeadero oficial número 1 hasta el dique seco de Casa Blanca;
 - desde el atraque número 16 (Porto Dapena) hasta la dársena de maniobras de la Refinería Níco López;
- c) pilotaje para proceder a la salida del puerto, desde:
- la dársena de maniobras de la Refinería Níco López;
 - el fondeadero oficial número 1;
 - el fondeadero oficial número 2;
 - la ensenada de Guasabacoa;
 - la Ensenada de Pote;
 - la ensenada de Atarés; y
- el dique seco de Casablanca.

ARTICULO 18.1.—El pilotaje regulado en el presente reglamento, es válido para los buques cuyos parámetros se encuentran dentro de los establecidos en el Libro de Eslora y Calados. En caso de surgir una situación anormal dentro del puerto, el Práctico puede adecuar dicho pilotaje siempre que sea favorable al buque, y se garantice la seguridad del mismo y de los demás buques, y de las instalaciones portuarias.

ARTICULO 19.—El pilotaje de un buque para la entrada al puerto de La Habana y proceder a sus fondeaderos o instalaciones portuarias, se describirá en una primera parte que comenzará en las afueras del puerto, hasta una posición a través de la boya lumínica número 4, Pila de Neptuno, y a partir de esta posición se describirá la continuación del pilotaje para proceder a las instalaciones portuarias y fondeaderos en el interior del puerto previstas en el artículo 17 a), del presente documento.

ARTICULO 20.1.—Pilotaje de un buque desde una (1) milla en las afueras del puerto, para proceder a la entrada en horario diurno, viniendo el buque del Este o del Oeste.

Cuando el buque proceda del Este, encontrándose a una (1) milla al Norte de la entrada al puerto, se pone proa a la Punta Brava, situada en posición Latitud 23 08 41 Norte y Longitud 082 23 43 Oeste, continuando la navegación hasta que se abra la torre del edificio del antiguo Estado Mayor de la Marina de Guerra Revolucionaria, por la Punta Barlovento de la entrada del puerto, momento en que se comienza a caer a babor hasta que se abra la margen de barlovento del canal, reconocible por tener en su extremo y en la boca de entrada el Faro y el Castillo del Morro.

Una vez abierta dicha margen de barlovento se continúa cayendo a babor, hasta tener la enfilación de entrada al puerto por la proa, se navegará manteniendo

la proa enfilada a la misma, Rumbo verdadero (Rv) de 124 grados.

Cuando el buque proceda del Oeste, encontrándose a una (1) milla de la boca de entrada al puerto, se pone proa a la Playa del Chivo, situada media (0.5 milla) al Este de la Punta Barlovento, dejando por la amura de estribor al Faro y el Castillo del Morro, y cuando el tanque situado sobre la Loma de la Cruz se encuentre en enfilación con el malecón de la Avenida del Puerto, se caerá a estribor hasta tener a la enfilación de entrada al puerto por la proa. Se navegará manteniendo la proa enfilada a la misma.

Manteniendo el aproamiento a la enfilación de entrada, con Rumbo verdadero (Rv) de 124 grados, se produce la aproximación a la entrada del puerto, pasando por el centro de las dos boyas que delimitan las márgenes del canal. La boya roja número 2 que se deja por estribor y la boya verde número 3 que se deja por babor.

La boya roja número 2, radiofaro con antena, está fondeada a 16,3 metros (54 pies) de profundidad, en la margen de sotavento a la entrada del canal, y puede ser situada por las enfilaciones siguientes:

1. La baliza lumínica, Pila de Neptuno con el primer rompeolas de la margen de sotavento del canal de entrada al puerto.
2. La iglesia del Angel con el bastión Suroeste del Castillo de la Punta.
3. La iglesia de Reina con el edificio de la calle Aguila y Malecón.

La boya verde número 3 está fondeada a 10,9 metros (36 pies) de profundidad, en la margen de barlovento a la entrada del canal.

Al acercarse el buque a la entrada del puerto, se prestarán atención a los elementos siguientes:

- a) Si está presente o no la corriente de revesa; de manifestarse dicha corriente, debe contrarrestarse con fuerza de máquina y timón para que el buque se mantenga en el eje del canal.
- b) al cabezo situado a 61 metros al Sur del farallón del Morro, a una profundidad de 8,5 metros (28 pies), el cual puede ser situado por las enfilaciones siguientes:
 1. La cúpula Capitolio con el bastión Noroeste del Castillo de la Punta.
 2. la prolongación hacia el Noreste del muelle Andrés González Linares, situado en la margen de barlovento del canal.
- c) al cabezo de la Laja de la Punta, situado a 61 metros al Noreste de la Punta de Sotavento de la entrada al puerto, a una profundidad de 7,9 metros (26 pies), el que puede ser situado por las siguientes enfilaciones:
 1. El extremo Noreste de la Punta Santa Catalina con el rompeolas del Anfiteatro.
 2. La iglesia de la Catedral con el bastión Este Noroeste del Castillo de la Punta.
 3. La iglesia de Reina con el edificio de la calle Aguila y Malecón.
- d) Se mantendrá una observación constante, principalmente en los buques mayores de 150 metros de

eslora, para determinar el posible abatimiento que el buque pueda experimentar a babor por efecto de la corriente del golfo, y a estribor por efecto de la contra corriente que corre en un rumbo entre el Sur Suroeste y el Oeste Suroeste, y muy cerca de la boca de entrada al puerto, con una velocidad aproximada entre 1 y 3 nudos. El efecto de la contra corriente es más intenso al estar un tercio del buque dentro del canal, produciéndose una guiñada a babor que debe ser contrarrestada con todo timón a estribor y un golpe energético de máquina adelante.

Una vez rebasada la boca de entrada del canal, se continúa navegando por el centro del canal con la proa a la enfilación de entrada, al Rumbo verdadero (Rv) de 124 grados, prestando atención a los elementos siguientes:

- a) al bajo de piedra situado en las cercanías de la Cueva, en la banda de barlovento del canal y a 55 metros al Norte de su eje, con 9,1 metros (30 pies) de profundidad, el cual puede ser situado por las siguientes enfilaciones:
 1. La baliza luminica, Pila de Neptuno con la cabeza del espigón Sierra Maestra número 1 Norte.
 2. La iglesia del Angel con la calle Peña Pobre abierta.
- b) La Isobata de 9,1 metros (30 pies), restos del bajo de San Telmo y que bota a 48 metros al Este Nordeste del embarcadero del Anfiteatro, así como el cabezo de 6,9 metros (23 pies) ubicado a 55 metros al Norte Nordeste de la baliza luminica, Pila de Neptuno, y situado por las siguientes enfilaciones:
 1. La iglesia de Casa Blanca con la cabeza del espigón Andrés González Lines.
 2. La cabeza del Espigón Internacional con la cabeza del Espigón Sierra Maestra número 1 Norte.

Al proseguir la navegación por el canal, se cruza de través con la baliza luminica, Pila de Neptuno.

2. Pilotaje de un buque desde una (1) milla en las afueras del puerto, para proceder a la entrada en horario nocturno viniendo el buque del Este o del Oeste.

Cuando el buque proceda del Este, encontrándose a una (1) milla al Norte de la entrada del puerto, se pone proa a la Punta Brava, dejando por la amura de babor al Hotel Nacional; navegando con ese rumbo se espera que las luces rojas verticales de la antena ubicada en la Loma de la Cruz, así como las luces del fondo de la bahía abran por la Punta Barlovento de la entrada del puerto, identificada por el Faro y el Castillo del Morro, momento en que se comenzará a caer con el ángulo de timón y fuerza de máquina necesarios, hasta que las luces de la enfilación de entrada al puerto se encuentren por la proa, o las luces de la antena sobre la Loma de la Cruz se encuentren en el centro de las boyas número 2 y número 3, descritas en el apartado anterior.

Cuando el buque proceda del Oeste, al encontrarse a una (1) milla de la boca de entrada, se pone proa a las luces rojas de la plataforma del peaje del túnel de La Habana situada al Este de la entrada del puerto, man-

teniendo por la amura de estribor el Faro del Morro, navegando en ese rumbo, cuando las luces rojas verticales de la antena sobre la Loma de la Cruz se enfilen con las luces de la Avenida del Puerto, se comienza a caer a estribor, hasta que la enfilación de entradas se encuentre por la proa.

Después de tener el buque enfilado en el canal y a Rumbo verdadero (Rv) de 124 grados se continuará según lo previsto en el apartado 1 de este artículo.

3. Pilotaje de un buque desde una (1) milla en las afueras del puerto, para proceder a la entrada en horario diurno o nocturno, en caso que estén fuera de servicio o hayan desaparecido las boyas número 1 y 2 que delimitan la entrada al puerto y la enfilación de entrada.

Cuando el buque proceda del Este o del Oeste, ya sea en horario diurno o nocturno, el pilotaje será el previsto en los apartados 2 y 3 de este artículo para el acercamiento a la boca de entrada al puerto, determinándose el centro del canal tomando como referencia la Punta Barlovento donde se encuentra situado el Faro y el Castillo del Morro y la Punta Sotavento denominada La Punta.

De noche la margen de barlovento del canal se presenta oscura, aunque distinguible por las fortalezas en ella existentes y por las luces del muelle Andrés González Lines. La margen de sotavento del canal se presenta iluminada por las luces de la Avenida del Puerto.

4. Pilotaje de un buque entre 210 y 250 metros de eslora desde una posición a tres (3) millas al Norte de Punta Barlovento, para proceder a la entrada a puerto.

En horario diurno desde la posición a tres (3) millas al Norte del Faro del Morro, se pone proa a Punta Brava y se navega a Rumbo verdadero (Rv) de 211 grados aproximadamente, y se observará como va abriendo la margen de sotavento del canal por el farallón del Morro, hasta que se haga visible la torre del edificio del antiguo Estado Mayor de la Marina de Guerra Revolucionaria, momento en que se comienza a caer a babor, con el ángulo de timón conveniente hasta tener la enfilación de entrada por la proa, con un Rumbo verdadero (Rv) de 124 grados, cayendo en el eje del canal después de haber rebasado la enfilación de la torre del edificio de la Empresa Telefónica, ubicado en la esquina que forman las calles Aguila y Dragones, con las chimeneas de la planta eléctrica de Tallapiedras. Se continuará navegando al Rumbo verdadero (Rv) de 124 grados y de acuerdo al pilotaje regulado en los apartados 1, 2, y 3 de este artículo.

En horario nocturno se pondrá proa a Punta Brava, dejando al Hotel Nacional por la amura de babor, navegando con ese rumbo se espera que las luces rojas verticales de la antena ubicada en la Loma de la Cruz, así como las luces del fondo de la bahía, abran por la Punta Barlovento de la entrada del puerto, identificada por el Faro y el Castillo del Morro, momento en que se comenzará a caer a babor hasta tener las luces de la enfilación de entrada por la proa, a Rumbo verdadero (Rv) de 124 grados, continuando la navegación de acuerdo al pilotaje regulado en los apartados 1, 2 y 3 de este artículo.

ARTICULO 21.—Pilotaje de un buque para la entrada al puerto y proceder a la dársena de maniobras de la Refinería Níco López, en horario diurno y nocturno.

Después de haber realizado la maniobra de entrada prevista en los apartados 1, 2, 3 y 4 del artículo 20, partiendo de una posición al centro del canal y de través con la baliza lumínica número 4 Pila de Neptuno, Embarcadero de la Fuerza, para buques entre 210 y 250 metros de eslora, se pondrá todo el timón a estribor para iniciar la caída a esa banda hasta tener aproada la iglesia de Regla con Rumbo verdadero (Rv) de 135 grados, de ser necesario se ayudará la caída con un toque de máquina. Ya en dicho Rumbo, al tener enfilada la cúpula del Capitolio con el espigón internacional, se comienza a caer a babor, de ser necesario auxiliados con remolcadores por la amura de estribor y con el ángulo de timón necesario. De encontrar dificultades se ayudará con un golpe de máquina, lo cual se tratará de evitar para no aumentar la estrepada.

De esta forma se irá cayendo a babor hasta tener por la proa las torres de enfilación anterior y posterior que indican el centro del canal dragado de la Refinería a un Rumbo verdadero (Rv) de 100 grados, las torres de enfilación son visibles de día y de noche. A popa tendremos enfilado el extremo Sur de la cabeza de la edificación del espigón Sierra Maestra Número 1 con la cúpula del edificio de la Lonja del Comercio. Navegando sobre éstas se garantiza estar siempre en el centro del canal. El talud del canal se define por el Norte por la enfilación del centro de la cabeza del espigón número 1 de la Refinería Níco López con la enfilación posterior, y por el Sur por la enfilación de la cabeza del espigón número 1 de la Refinería Níco López con la torre del quemador de gases mayor. Para confirmar la posición en el centro del canal se observará si la cúpula del Capitolio promedia al centro entre los espigones Sierra Maestra número 1 y 2.

Navegando por el canal dragado de la Refinería, manteniendo la enfilación por la proa, al estar de través con la iglesia de Regla el buque estará en posición para iniciar la maniobra de atraque en los espigones de la Refinería.

ARTICULO 22.1.—Pilotaje de un buque para la entrada a puerto y proceder al fondeadero oficial número 1, fondeadero principal La Tasajera, en horario diurno y nocturno.

Después de haber realizado la maniobra de entrada prevista en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 20, partiendo de una posición al centro del canal y de través con la baliza lumínica número 4, Pila de Neptuno, se comienza a caer a estribor hasta poner proa a la iglesia de Regla con Rumbo verdadero (Rv) de 135 grados, al tener de través al extremo del muelle Sierra Maestra número 1, se cae a estribor hasta tener la popa en la enfilación tanque de agua en la Fortaleza de La Cabaña con el edificio del muelle Andrés González Lines, navegando en esta enfilación con la velocidad mínima que permita hacer un buen fondeo, cuando se corte la enfilación de la cúpula del Capitolio con la cabeza del espigón Margarito Iglesias número 2, se procede a la maniobra de fondeo.

2. Pilotaje de un buque para la entrada a puerto y proceder al fondeadero oficial número 1, frente a la planta eléctrica de Regla, en horario diurno y nocturno.

Después de haber realizado la maniobra de entrada prevista en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 20, partiendo de una posición al centro del canal y de través con la baliza lumínica número 4, Pila de Neptuno, se comienza a caer a estribor hasta poner proa a la enfilación formada por las tres chimeneas de la planta eléctrica de Regla, aproximadamente al Rumbo verdadero (Rv) de 142 grados. Ya en este rumbo y navegando a la mínima velocidad que permita realizar un buen fondeo, al tener la proa de través con la Punta Santa Catalina se estará en la posición de fondeo. Las chimeneas tomadas para la enfilación son visibles de día y de noche.

ARTICULO 23.1.—Pilotaje de un buque para la entrada a puerto y proceder al fondeadero oficial número 2, fondeadero de Casablanca, para fondear frente a los talleres Victoria de Girón, Galainena, en horario diurno y nocturno.

Después de haber realizado la maniobra de entrada prevista en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 20, y partiendo de una posición al centro del canal y de través con la baliza lumínica número 4, Pila de Neptuno, se continúa navegando a Rumbo verdadero (Rv) de 124 grados, y al estar en una posición entre la baliza número 4, Pila de Neptuno y el espigón internacional se comienza a caer a babor, hasta tener por la proa la enfilación formada por las dos chimeneas antiguas en Punta Belot, navegando sobre esta enfilación al encontrarse la proa del buque a la altura de la pared Oeste del almacén de los Talleres Victoria de Girón, Galainena, se comienza la maniobra de fondeo.

Cuando el pilotaje se realiza en horario nocturno, de no ser visibles las dos chimeneas de la Punta Belot señaladas en el párrafo anterior, se pondrá proa a la torre del quemador de gases; de no ser visible ninguna de dichas estructuras se podrá tomar como referencia el espigón número 1 de la Refinería Níco López, el que se dejará bien abierto por la banda de babor.

2. Pilotaje de un buque para la entrada a puerto y proceder al fondeadero oficial número 2, fondeadero de Casablanca, para fondear frente a la Base de Reparaciones de la Marina de Guerra Revolucionaria.

Después de haber realizado la maniobra de entrada prevista en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 20, y partiendo de una posición al centro del canal y de través con la baliza lumínica número 4, Pila de Neptuno, se continúa navegando a Rumbo verdadero (Rv) de 124 grados, y al estar en una posición entre el espigón internacional y el espigón Sierra Maestra número 1, se comienza a caer a babor, hasta poner por la popa la enfilación que forma la banda sur del espigón Sierra Maestra número 1, navegando sobre esta enfilación cuando se tenga de través por la banda de babor el espigón de Paileria de la Base de Reparaciones de la Marina de Guerra Revolucionaria, se comienza la maniobra de fondeo. Las instalaciones tomadas como referencia en este párrafo, son visibles en horario nocturno.

ARTICULO 24.1.—Pilotaje de un buque para la entrada a puerto y proceder al fondeadero oficial número 3,

ensenada de Guasabacoa, y para el atraque al muelle de la Terminal de Contenedores de La Habana, en horario diurno y nocturno.

Después de haber realizado la maniobra de entrada prevista en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 20, partiendo de una posición al centro del canal, y de través con la baliza luminica número 4, Pila de Neptuno, se comienza a caer a estribor hasta poner proa a la iglesia de Regla a Rumbo verdadero (Rv) de 135 grados, navegando a ese rumbo hasta rebasar el espigón Sierra Maestra número 3, momento en que se caerá a estribor hasta poner proa a Punta Blanca, a un Rumbo verdadero (Rv) de 180 grados aproximadamente, dejando por la amura de babor el extremo oeste del Atraque Número 21, y teniendo por la popa al edificio del Instituto de Meteorología con la antena de radar encima, navegando a ese rumbo una vez rebasada la esquina del extremo oeste del Atraque número 21, se encontrarán de través con la base del mismo y al oeste de la línea que forma la enfilación de la Punta Ataguía con el extremo norte del espigón Margarito Iglesias número 1, se comenzará la maniobra de fondeo.

En horario nocturno el pilotaje es igual al descrito en los párrafos precedentes, sólo que de no estar bien visible el extremo oeste del Atraque número 21, se tomará como referencia promediando el centro entre las luces de Punta Ataguía y la luz roja intermitente de los Silos Turcios Lima.

2. Para proceder al traque en los muelles Turcios Lima, Atraques números 16 y 17 Manuel Porto Dapena y José Antonio Echeverría.

Partiendo de que el buque se encuentre navegando a un Rumbo verdadero (Rv) de 180 grados aproximadamente, con la proa a Punta Blanca y el extremo oeste del Atraque número 21 por babor, al tener de través el extremo oeste del atraque número 21 se caerá a babor con el ángulo de timón y fuerza de máquinas necesarios hasta poner Rumbo verdadero (Rv) de 150 grados, teniendo como referencia a popa la medianía del atraque número 5 de la Terminal Marítima Haiphong. Se prestará atención al bajo de 3.3 metros (11 pies) de profundidad situado a 30 metros de la esquina noroeste de los antiguos almacenes del quinto edificio, además quedan restos del muelle de la aceitera destruido, teniendo como marcación de seguridad la enfilación formada por la Punta Ataguía con la esquina sureste del espigón Margarito Iglesias número 1.

Navegando al Rumbo verdadero (Rv) de 150 grados se mantendrán en la medianía de la dársena de Guasabacoa y en condiciones de proceder a la Terminal de Contenedores de La Habana, y al estar de través con el muelle de la aceitera, se caerá a babor para proceder a los muelles Turcios Lima, Atraques 16 y 17 Manuel Porto Dapena o muelle José Antonio Echeverría, sin acercarse a los buques atracados para evitar se enreden las anclas cuando se tiene fondeada.

ARTICULO 25.1.—Pilotaje de un buque para la entrada a puerto y proceder a la ensenada de Atarés para realizar el atraque en el muelle Antonio Guiteras, muelle de Tallapiedra, muelle Osvaldo Sánchez, muelle Faco

Cabrera, y muelles número 4, 5 y 6 del Puerto Pesquero de La Habana, en horario diurno y nocturno.

Después de haber realizado la maniobra de entrada prevista en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 20, partiendo de una posición al centro del canal y de través con la baliza luminica número 4, Pila de Neptuno, se comienza a caer a estribor para pasar cerca pero a una distancia segura, de los espigones Sierra Maestra; se continúa cayendo a estribor hasta poner la proa al edificio de Punta Ataguía, pasando cerca de los espigones Margarito Iglesias y una vez a la Altura del espigón Margarito Iglesias número 4, que se identifica por su anchura de 61 metros, por los tanques que se usaban para mieles en su base y tener como fondo la iglesia de Paula, se caerá a estribor hasta poner la proa al Dique Flotante número 1 del Puerto Pesquero de La Habana, y ya de través con el Espigón Aracelio Iglesias, se aprobará al centro del Castillo de Atarés. Navegando a ese rumbo se deja por estribor los muelles Aracelio Iglesias y Juan Manuel Díaz y por babor la Terminal Marítima Haiphong.

Debe prestarse atención al cabezo de piedra a 6.8 metros (29 pies) de profundidad, situado entre 50 y 60 metros del atraque número 2 de la Terminal Marítima Haiphong, y que puede ser ubicado por las enfilaciones siguientes:

1. la cúpula del Capitolio con el costado norte del espigón Juan Manuel Díaz; y
2. la iglesia de Reina con la base norte del espigón La Coubre.

Una vez rebasado el espigón Juan Manuel Díaz, se caerá poco a poco a estribor pasando cerca, pero a una distancia segura, de la cabeza del espigón La Coubre, poniendo la proa a la medianía entre el dique flotante número 2 del Puerto Pesquero de La Habana y el espigón del Vertedero. Se prestará atención al bajo de 5.5 metros (18 pies) de profundidad situado a 34 metros al suroeste del espigón La Coubre. Con la caída a estribor se separarán convenientemente del Dique Flotante número 2, a la altura del espigón del Vertedero caerán poco a poco a babor para realizar las maniobras en los muelles Osvaldo Sánchez, Faco Cabrera y muelle número 5 y 6 del Puerto Pesquero de La Habana.

Para atracar al muelle Antonio Guiteras, navegando aproados al centro del Castillo de Atarés, una vez que la proa se encuentre a la altura de la línea que forma la prolongación del muelle número 5 del Puerto Pesquero, se pone proa a la caseta donde se encuentran las tomas de combustible de este muelle, realizando la aproximación para el atraque. Se prestará atención a los bajos de 4.5 metros (15 pies) y de 5.5 metros (18 pies) de los antiguos espigones de Tallapiedra.

2. El pilotaje de un buque para proceder a la Ensenada de Fote, para realizar el atraque en los muelles 1-A, 1, 2, 3 y 3-A del Puerto Pesquero de La Habana, se realizará partiendo del pilotaje previsto en el apartado anterior hasta estar a la altura del espigón Juan Manuel Díaz, y una vez rebasado éste, se caerá a babor buscando la posición de atraque.

ARTICULO 26.—Pilotaje de un buque desde el atraque de Manuel Porto Dapena, en la ensenada de Guasabacoa,

hasta la dársena de maniobras de la Refinería Nico López, en horario diurno y nocturno.

El pilotaje se iniciará después que se haya realizado el desatraque y el reviro frente al muelle Turcios Lima, y el buque con la proa a la enfilación que forma la cabeza del espigón Margarito Iglesias número 1 con la cúpula del edificio de la Lonja del Comercio, pudiendo utilizar también la base del espigón Sierra Maestra, a un Rumbo verdadero (Rv) de 340 grados aproximadamente.

Navegando en la enfilación prevista en el párrafo anterior, al estar de través con el extremo oeste del Atraque 21 caeremos a estribor, con el ángulo de timón y fuerza de máquinas necesarios, hasta poner la proa al edificio del Instituto de Meteorología con el radar encima, a un Rumbo verdadero (Rv) de 000 grados aproximadamente, pasando a unas dos mangas del extremo oeste del Atraque 21. Ya a la altura del espigón Sierra Maestra número 3 se caerá a estribor con el ángulo de timón y fuerza de máquina necesarios y con la ayuda de un remolcador si así lo requiere, hasta aproar a la enfilación del canal dragado de la Refinería Nico López. A popa se tendrá enfilado el extremo sur de la cabeza de la edificación del espigón Sierra Maestra Número 1 con la cúpula del edificio de la Lonja del Comercio, desde esa posición se continuará navegando y al estar de través con la iglesia de Regla se iniciará la maniobra de atraque en los espigones de la Refinería.

ARTICULO 27.—Pilotaje de un buque desde el fondeadero oficial número 1, hasta las instalaciones de la Empresa Nacional de Astilleros, dique seco de Casablanca, en horario diurno y nocturno.

Partiendo de que el buque se encuentra en el fondeadero delimitado por el corte de las enfilaciones que forman la cúpula del Capitolio con el extremo sur de la cabeza del espigón Margarito Iglesias número 4 y la chimenea sureste de la planta eléctrica de Tallapiedra con la cabeza del espigón la Coubre, después de levar el ancla, se pone proa al edificio del Observatorio con el radar encima, a un Rumbo verdadero (Rv) de 000 grados aproximadamente. Al estar a la altura del espigón Sierra Maestra número 3 se comienza a caer a estribor, hasta aproar las torres de la enfilación de entrada a la dársena de maniobras de la Refinería Nico López.

Navegando en el canal dragado de la Refinería Nico López, a un Rumbo verdadero (Rv) de 100 grados, teniendo por la popa la enfilación que forman la cúpula del edificio de la Lonja del Comercio con la esquina sur de la cabeza de la edificación del espigón Sierra Maestra número 1, al estar de través con la iglesia de Regla, se comienza a caer a babor, teniendo presente tener libre la margen oeste del canal, hasta tener aproados el centro del dique seco de Casablanca a un Rumbo verdadero (Rv) de 000 grados aproximadamente, teniendo a popa el espigón de la Terminal Pesquera de Regla, y ya en esa posición se hace la aproximación al lugar convenido en las instalaciones del Astillero.

ARTICULO 28.—Pilotaje de un buque de salida desde la dársena de maniobras de la Refinería Nico López

hasta dejarlo libre fuera del puerto, en horario diurno y nocturno.

Una vez que el buque haya desatracaado y realizado el reviro, y desde el centro de la dársena de maniobras de la Refinería Nico López, se procederá a salir navegando con proa a la enfilación que forman la esquina sur de la cabeza de la edificación del espigón Sierra Maestra número 1 o la luz verde ubicada en dicho lugar con la cúpula del edificio de la Lonja del Comercio, a Rumbo verdadero (Rv) de 280 grados y a popa tendremos la enfilación del canal, que forman las torres anterior y posterior, identificadas de noche con luces ámbar. Con esa enfilación y rumbo, se navega hasta tener de través la esquina sur de Punta Santa Catalina enfilada con Punta Pessant, momento en que se comienza a caer a estribor hasta aproar la medianía entre la cabeza del espigón Andrés González Lines y la baliza número 4, Pila de Neptuno.

Al estar en el centro del canal y de través con la baliza número 4, Pila de Neptuno, serán visibles las boyas número 2 y 3 que delimitan la entrada del puerto, se caerá a babor hasta poner la proa al centro entre las dos boyas, con Rumbo verdadero (Rv) de 304 grados, teniendo en la popa la enfilación de entrada al puerto o el tanque del Acueducto de Guasabacoa y la antena de la Loma de la Cruz; de noche identificados por las luces horizontales situadas sobre los tanques y las tres luces rojas situadas en la antena. Al salir se tendrá amurado por estribor el Faro y el Castillo del Morro. Se mantendrá rumbo hasta media milla fuera del puerto.

ARTICULO 29.—Pilotaje de un buque de salida desde el fondeadero oficial número 1, hasta dejarlo libre fuera del puerto, en horario diurno y nocturno.

Partiendo de la posición de fondeo, delimitada por las enfilaciones tanque de agua de la Fortaleza de la Cabaña con el edificio administrativo en el muelle Andrés González Lines, y la cúpula del Capitolio con la base norte del espigón Margarito Iglesias número 1. Al levar el ancla se navegará con aproamiento al dique flotante de la Base de Reparaciones de la Marina de Guerra Revolucionaria, y al estar a la altura del espigón Sierra Maestra número 3 se comenzará a caer a babor con el ángulo de timón necesario, hasta poner proa al muelle Andrés González Lines, y una vez que queden enfiladas las farolas de luces de la Avenida del Puerto, se cae a babor hasta poner la proa al centro entre las boyas número 2 y 3 a un Rumbo verdadero (Rv) de 304 grados, continuando la navegación según se describe en el tercer párrafo del artículo anterior.

ARTICULO 30.1.—Pilotaje de un buque de salida desde el fondeadero oficial número 2, fondeadero de Casablanca, frente a los talleres Victoria de Girón, Galainena, hasta dejarlo libre fuera del puerto, en horario diurno y nocturno.

Partiendo de la posición de fondeo se navegará hacia el centro del canal, hasta poner la proa al centro entre las boyas número 2 y 3, a un Rumbo verdadero (Rv) de 304 grados, continuando la navegación según se describe en el tercer párrafo del artículo 29.

2. Pilotaje de un buque de salida desde el fondeadero

oficial número 2, fondeadero de Casablanca, frente a la Base de Reparaciones de la Marina de Guerra Revolucionaria, hasta dejarlo libre fuera del puerto, en horario diurno y nocturno.

Partiendo de la posición de fondeo se navegará con la proa a la enfilación que forma la banda sur del espigón Sierra Maestra número 1, y al estar en el canal se cae a estribor hasta poner la proa al centro entre las boyas número 2 y 3, a un Rumbo verdadero (Rv) de 304 grados, continuando la navegación según se describe en el tercer párrafo del artículo 29.

ARTICULO 31.—Pilotaje de un buque de salida desde los muelles José Antonio Echeverría, Atraques 16 y 17, Manuel Porto Dapena, y Turcios Lima, hasta dejarlo libre fuera del puerto, en horario diurno y nocturno.

El pilotaje comienza partiendo de que el buque fue desatracaado y efectuado el reviro. Se navega con velocidad mínima aproados a la enfilación que forman la cabeza del espigón Margarito Iglesias número 1 o la base de los espigones Sierra Maestra con la cúpula del edificio de la Lonja del Comercio, a un Rumbo verdadero (Rv) de 340 grados aproximadamente.

Al estar de través con la esquina del extremo oeste del Atraque 21, se cae a estribor hasta aproar el edificio del Observatorio con el radar encima, a un Rumbo verdadero (Rv) de 000 grados aproximadamente. Se mantendrá este Rumbo y al estar a la altura del espigón Sierra Maestra número 3 se comenzará a caer a babor con el ángulo de timón necesario, hasta poner proa al muelle Andrés González Lines, y una vez que queden enfiladas las farolas de las luces de la Avenida del Puerto, se cae a babor hasta poner la proa al centro entre las boyas número 2 y 3 a un Rumbo verdadero (Rv) de 304 grados, continuando la navegación según se describe en el tercer párrafo del artículo 29.

ARTICULO 32.—Pilotaje de un buque de salida desde la Terminal de Contenedores de La Habana y el fondeadero oficial número 3, hasta dejarlo libre fuera del puerto, en horario diurno y nocturno.

Partiendo de la posición de fondeo se pone proa al edificio del Observatorio con el radar encima, a un Rumbo verdadero (Rv) de 000 grados aproximadamente, continuando la navegación según se describe en el tercer párrafo del artículo 31.

ARTICULO 33.1.—Pilotaje de un buque de salida desde el fondo de la ensenada de Atarés, hasta dejarlo libre fuera del puerto, en horario diurno y nocturno.

Encontrándose el buque en el centro de la ensenada de Atarés se pone la proa al centro de la Punta Santa Catalina, a un Rumbo verdadero (Rv) de 242 grados aproximadamente, teniendo en la popa el Castillo de Atarés. Navegando a ese Rumbo al estar a la altura del espigón Margarito Iglesias número 4 se caerá a babor hasta

poner la proa al edificio del Observatorio con el radar encima, a un Rumbo verdadero (Rv) de 000 grados aproximadamente, y al estar a la altura del espigón Sierra Maestra número 3 se comenzará a caer a babor con el ángulo de timón necesario, hasta poner proa al muelle Andrés González Lines, y una vez que queden enfiladas las farolas de las luces de la Avenida del Puerto, se cae a babor hasta poner la proa al centro entre las boyas número 2 y 3 a un Rumbo verdadero (Rv) de 304 grados, continuando la navegación según se describe en el tercer párrafo del artículo 29.

2. Pilotaje de un buque de salida desde la ensenada de Pote, hasta dejarlo libre fuera del puerto, en horario diurno y nocturno. Desde el centro de la dársena de la ensenada, se navega buscando la línea del pilotaje de salida desde la ensenada de Atarés descrito en el apartado anterior, y se continúa navegando según se describe en el mismo.

ARTICULO 34.—Pilotaje de un buque de salida desde el dique seco de Casablanca hasta dejarlo libre a media milla fuera del puerto. Partiendo de que el buque se encuentre libre de las instalaciones, y teniendo la proa hacia el espigón de la Terminal Pesquera de Regla y la popa al centro del dique seco, y a un Rumbo verdadero (Rv) de 180 grados, se navegará hasta dejar libre el talud noroeste del Canal Dragado de la Refinería, determinado por la línea entre la Punta Santa Catalina y la Planta Eléctrica de La Habana del Este, momento en que se caerá a estribor hasta quedar al centro de la dársena de maniobras de la Refinería Nico López continuando la maniobra según lo previsto en el artículo 29.

SEGUNDO: Se deroga específicamente la Resolución número 203 dictada por el Ministro del Transporte en fecha 30 de noviembre de 1979, y cuantas más disposiciones de igual o inferior jerarquía normativa se opongan o limiten lo que por la presente se dispone.

TERCERO: Notifíquese la presente a los Viceministros, al Inspector General del Transporte y Directores del Aparato Central del Ministerio que deban conocer de la misma, a la Organización Económica Estatal "Organización Nacional de Prácticos de Puertos de la República de Cuba", de forma abreviada "Prácticos de Cuba", a todos los Organismos de la Administración Central del Estado, y a cuantas más personas naturales o jurídicas proceda.

Publíquese en la Gaceta Oficial de la República para general conocimiento.

Dada en La Habana, a los 22 días del mes de abril de 1999.

Alvaro Pérez Morales
Ministro del Transporte