

GACETA OFICIAL

DE LA REPUBLICA DE CUBA
MINISTERIO DE JUSTICIA

Información en este número

Gaceta Oficial No. 034 Ordinaria de 3 de septiembre de 2009

MINISTERIOS

Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera

R. No. 159/09

R. No. 169/09

R. No. 170/09

R. No. 171/09

R. No. 172/09

R. No. 176/09

Ministerio del Transporte

R. No. 253/09

INSTITUTO

Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba

R. No. 12/09

GACETA OFICIAL



DE LA REPUBLICA DE CUBA

MINISTERIO DE JUSTICIA

EDICION ORDINARIA

LA HABANA, JUEVES 3 DE SEPTIEMBRE DE 2009

AÑO CVII

Sitio Web: <http://www.gacetaoficial.cu/>

Número 34 – Distribución gratuita en soporte digital

Página 993

MINISTERIOS

COMERCIO EXTERIOR Y LA INVERSION EXTRANJERA

RESOLUCION N° 159 de 2009

POR CUANTO: Mediante Decreto-Ley N° 264, de fecha 2 de marzo de 2009, se crea el Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera como organismo de la Administración Central del Estado.

POR CUANTO: El Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera es el organismo de la Administración Central del Estado que tiene como objetivo y misión esencial la de preparar y proponer al Gobierno la política integral del Estado y del Gobierno, en cuanto a la actividad comercial exterior, la creación de empresas mixtas, así como la colaboración económica con otros países, organizaciones y asociaciones extranjeras y las inversiones que se negocien, y una vez aprobada dicha política por este, dirigir y ejecutar, así como coordinar y controlar su cumplimiento por todas las entidades a nivel del país, sobre la base de las estrategias de desarrollo en ellas establecidas.

POR CUANTO: El Decreto N° 206, de 10 de abril de 1996, “Reglamento del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras”, establece el procedimiento para la tramitación de las solicitudes de renovación de Licencias presentadas ante dicho Registro, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba.

POR CUANTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, ha elevado a la consideración del que resuelve el expediente incoado en virtud de la solicitud de renovación de Licencia presentada por la firma panameña DOUGLAS INDUSTRIAL, S.A.

POR CUANTO: Del análisis efectuado se ha considerado acceder a la solicitud formulada.

POR CUANTO: Mediante Acuerdo N° 2817 de fecha 25 de noviembre de 1994, adoptado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, se establece entre los deberes, atribuciones y funciones comunes de los jefes de los organismos de la Administración Central del Estado, 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 CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado de fecha dos de marzo de 2009, fue designado el que Resuelve como Ministro del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera.

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

Resuelvo:

PRIMERO: Autorizar la renovación de la Licencia en el Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a la firma panameña DOUGLAS INDUSTRIAL, S.A.

SEGUNDO: El objeto de la Sucursal de la firma DOUGLAS INDUSTRIAL, S.A., en Cuba, a partir de la renovación de la Licencia, será la realización de actividades comerciales relacionadas con las mercancías que a nivel de Capítulos se describen en el Anexo N° 1 que forma parte integrante de la presente Resolución.

TERCERO: La Licencia que se otorgue al amparo de la presente Resolución, no autoriza la realización de las actividades siguientes:

- Importar y exportar directamente, con carácter comercial.
- Realizar el comercio mayorista y minorista en general de productos y servicios, excepto los servicios de post-venta y garantía, expresamente acordados en los contratos que amparan las operaciones de comercio exterior.
- Distribuir y transportar mercancías en el territorio nacional.

CUARTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras queda responsabilizado del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

COMUNIQUESE a los viceministros y directores del Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, al Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes

de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a los directores de empresas, al Ministerio de Finanzas y Precios, al Banco Central de Cuba, al Banco Financiero Internacional, al Banco Internacional de Comercio S.A., al Banco Exterior de Cuba, a la Aduana General de la República, a la Empresa para la Prestación de Servicios a Extranjeros, CUBALSE, a la compañía ACOREC S.A., a la Dirección de Inmigración y Extranjería, a ETECSA, al Registro Nacional de Vehículos Automotores y a cuantas otras entidades nacionales corresponda.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República.

ARCHIVESE el original de la misma en la Dirección Jurídica.

DADA en la ciudad de La Habana, Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, a los veinte días del mes de julio de dos mil nueve.

Rodrigo Malmierca Díaz
Ministro del Comercio Exterior
y la Inversión Extranjera

RESOLUCION N° 169 de 2009

POR CUANTO: Mediante Decreto-Ley N° 264, de fecha 2 de marzo de 2009, se crea el Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera como organismo de la Administración Central del Estado.

POR CUANTO: El Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera es el organismo de la Administración Central del Estado que tiene como objetivo y misión esencial la de preparar y proponer al Gobierno la política integral del Estado y del Gobierno, en cuanto a la actividad comercial exterior, la creación de empresas mixtas, así como la colaboración económica con otros países, organizaciones y asociaciones extranjeras y las inversiones que se negocien, y una vez aprobada dicha política por este, dirigir y ejecutar, así como coordinar y controlar su cumplimiento por todas las entidades a nivel del país, sobre la base de las estrategias de desarrollo en ellas establecidas.

POR CUANTO: El Decreto N° 206, de 10 de abril de 1996, "Reglamento del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras", establece el procedimiento para la tramitación de las solicitudes de renovación de Licencias presentadas ante dicho Registro, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba.

POR CUANTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, ha elevado a la consideración del que resuelve el expediente incoado en virtud de la solicitud de renovación de Licencia presentada por la firma colombiana C.D. SYSTEMS DE COLOMBIA, S.A.

POR CUANTO: Del análisis efectuado se ha considerado acceder a la solicitud formulada.

POR CUANTO: Mediante Acuerdo N° 2817 de fecha 25 de noviembre de 1994, adoptado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, se establece entre los deberes, atribuciones y funciones comunes de los jefes de los orga-

nismos de la Administración Central del Estado, 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 CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado de fecha dos de marzo de 2009, fue designado el que Resuelve como Ministro del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera.

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

R e s u e l v o :

PRIMERO: Autorizar la renovación de la Licencia en el Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a la firma colombiana C.D. SYSTEMS DE COLOMBIA, S.A.

SEGUNDO: El objeto de la Sucursal de la firma C.D. SYSTEMS DE COLOMBIA, S.A., en Cuba, a partir de la renovación de la Licencia, será la realización de actividades comerciales relacionadas con las mercancías que a nivel de Capítulos se describen en el Anexo N° 1 que forma parte integrante de la presente Resolución.

TERCERO: La Licencia que se otorgue al amparo de la presente Resolución, no autoriza la realización de las actividades siguientes:

- Importar y exportar directamente, con carácter comercial.
- Realizar el comercio mayorista y minorista en general de productos y servicios, excepto los servicios de post-venta y garantía, expresamente acordados en los contratos que amparan las operaciones de comercio exterior.
- Distribuir y transportar mercancías en el territorio nacional.

CUARTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras queda responsabilizado del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

COMUNIQUESE a los viceministros y directores del Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, al Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a los directores de empresas, al Ministerio de Finanzas y Precios, al Banco Central de Cuba, al Banco Financiero Internacional, al Banco Internacional de Comercio S.A., al Banco Exterior de Cuba, a la Aduana General de la República, a la Empresa para la Prestación de Servicios a Extranjeros, CUBALSE, a la compañía ACOREC S.A., a la Dirección de Inmigración y Extranjería, a ETECSA, al Registro Nacional de Vehículos Automotores y a cuantas otras entidades nacionales corresponda.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República.

ARCHIVESE el original de la misma en la Dirección Jurídica.

DADA en la ciudad de La Habana, Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, a los cuatro días del mes de agosto de dos mil nueve.

Rodrigo Malmierca Díaz
Ministro del Comercio Exterior
y la Inversión Extranjera

RESOLUCION N° 170 de 2009

POR CUANTO: Mediante Decreto-Ley N° 264, de fecha 2 de marzo de 2009, se crea el Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera como organismo de la Administración Central del Estado.

POR CUANTO: El Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera es el organismo de la Administración Central del Estado que tiene como objetivo y misión esencial la de preparar y proponer al Gobierno la política integral del Estado y del Gobierno, en cuanto a la actividad comercial exterior, la creación de empresas mixtas, así como la colaboración económica con otros países, organizaciones y asociaciones extranjeras y las inversiones que se negocien, y una vez aprobada dicha política por este, dirigir y ejecutar, así como coordinar y controlar su cumplimiento por todas las entidades a nivel del país, sobre la base de las estrategias de desarrollo en ellas establecidas.

POR CUANTO: El Decreto N° 206, de 10 de abril de 1996, "Reglamento del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras", establece el procedimiento para la tramitación de las solicitudes de renovación de Licencias presentadas ante dicho Registro, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba.

POR CUANTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, ha elevado a la consideración del que resuelve el expediente incoado en virtud de la solicitud de renovación de Licencia presentada por la firma española TECNOLOGIA E INNOVACION PARA LA CONSTRUCCION Y DECORACION, S.A. (TECNISA).

POR CUANTO: Del análisis efectuado se ha considerado acceder a la solicitud formulada.

POR CUANTO: Mediante Acuerdo N° 2817 de fecha 25 de noviembre de 1994, adoptado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, se establece entre los deberes, atribuciones y funciones comunes de los jefes de los organismos de la Administración Central del Estado, 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 CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado de fecha dos de marzo de 2009, fue designado el que Resuelve como Ministro del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera.

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

Resuelvo:

PRIMERO: Autorizar la renovación de la Licencia en el Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a la firma española TECNOLOGIA E INNOVACION PARA LA CONSTRUCCION Y DECORACION, S.A. (TECNISA).

SEGUNDO: El objeto de la Sucursal de la firma TECNOLOGIA E INNOVACION PARA LA CONSTRUCCION Y DECORACION, S.A. (TECNISA), en Cuba, a partir de la renovación de la Licencia, será la realización de actividades comerciales relacionadas con las mercancías que a nivel de Capítulos se describen en el Anexo N° 1 que forma parte integrante de la presente Resolución.

TERCERO: La Licencia que se otorgue al amparo de la presente Resolución, no autoriza la realización de las actividades siguientes:

- Importar y exportar directamente, con carácter comercial.
- Realizar el comercio mayorista y minorista en general de productos y servicios, excepto los servicios de post-venta y garantía, expresamente acordados en los contratos que amparan las operaciones de comercio exterior.
- Distribuir y transportar mercancías en el territorio nacional.

CUARTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras queda responsabilizado del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

COMUNIQUESE a los viceministros y directores del Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, al Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a los directores de empresas, al Ministerio de Finanzas y Precios, al Banco Central de Cuba, al Banco Financiero Internacional, al Banco Internacional de Comercio S.A., al Banco Exterior de Cuba, a la Aduana General de la República, a la Empresa para la Prestación de Servicios a Extranjeros, CUBALSE, a la compañía ACOREC S.A., a la Dirección de Inmigración y Extranjería, a ETECSA, al Registro Nacional de Vehículos Automotores y a cuantas otras entidades nacionales corresponda.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República.

ARCHIVESE el original de la misma en la Dirección Jurídica.

DADA en la ciudad de La Habana, Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, a los cuatro días del mes de agosto de dos mil nueve.

Rodrigo Malmierca Díaz
Ministro del Comercio Exterior
y la Inversión Extranjera

RESOLUCION N° 171 de 2009

POR CUANTO: Mediante Decreto-Ley N° 264, de fecha 2 de marzo de 2009, se crea el Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera como organismo de la Administración Central del Estado.

POR CUANTO: El Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera es el organismo de la Administración Central del Estado que tiene como objetivo y misión esencial la de preparar y proponer al Gobierno la política integral del Estado y del Gobierno, en cuanto a la actividad comercial exterior, la creación de empresas mixtas, así como la colaboración económica con otros países, organizaciones y asociaciones extranjeras y las inversiones que se negocien, y una vez aprobada dicha política por este, dirigir y ejecutar, así como coordinar y controlar su cumplimiento por todas las entidades a nivel del país, sobre la base de las estrategias de desarrollo en ellas establecidas.

POR CUANTO: El Decreto N° 206, de 10 de abril de 1996, "Reglamento del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras", establece el procedimiento para la tramitación de las solicitudes de renovación de Licencias presentadas ante dicho Registro, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba.

POR CUANTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, ha elevado a la consideración del que resuelve el expediente incoado en virtud de la solicitud de renovación de Licencia presentada por la firma de Aruba, FINCALA A.V.V.

POR CUANTO: Del análisis efectuado se ha considerado acceder a la solicitud formulada.

POR CUANTO: Mediante Acuerdo N° 2817 de fecha 25 de noviembre de 1994, adoptado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, se establece entre los deberes, atribuciones y funciones comunes de los jefes de los organismos de la Administración Central del Estado, 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 CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado de fecha dos de marzo de 2009, fue designado el que Resuelve como Ministro del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera.

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

Resuelvo:

PRIMERO: Autorizar la renovación de la Licencia en el Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a la firma de Aruba, FINCALA A.V.V.

SEGUNDO: El objeto de la Sucursal de la firma FINCALA A.V.V., en Cuba, a partir de la renovación de la Licencia, será la realización de actividades comerciales relacionadas con las mercancías que a nivel de Capítulos se describen en el Anexo N° 1 que forma parte integrante de la presente Resolución.

TERCERO: La Licencia que se otorgue al amparo de la presente Resolución, no autoriza la realización de las actividades siguientes:

- Importar y exportar directamente, con carácter comercial.
- Realizar el comercio mayorista y minorista en general de productos y servicios, excepto los servicios de post-venta y garantía, expresamente acordados en los contratos que amparan las operaciones de comercio exterior.
- Distribuir y transportar mercancías en el territorio nacional.

CUARTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras queda responsabilizado del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

COMUNIQUESE a los viceministros y directores del Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, al Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a los directores de empresas, al Ministerio de Finanzas y Precios, al Banco Central de Cuba, al Banco Financiero Internacional, al Banco Internacional de Comercio S.A., al Banco Exterior de Cuba, a la Aduana General de la República, a la Empresa para la Prestación de Servicios a Extranjeros, CUBALSE, a la compañía ACOREC S.A., a la Dirección de Inmigración y Extranjería, a ETECSA, al Registro Nacional de Vehículos Automotores y a cuantas otras entidades nacionales corresponda.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República.

ARCHIVESE el original de la misma en la Dirección Jurídica.

DADA en la ciudad de La Habana, Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, a los cuatro días del mes de agosto de dos mil nueve.

Rodrigo Malmierca Díaz
Ministro del Comercio Exterior
y la Inversión Extranjera

RESOLUCION N° 172 de 2009

POR CUANTO: Mediante Decreto-Ley N° 264, de fecha 2 de marzo de 2009, se crea el Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera como organismo de la Administración Central del Estado.

POR CUANTO: El Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera es el organismo de la Administración Central del Estado que tiene como objetivo y misión esencial la de preparar y proponer al Gobierno la política integral del Estado y del Gobierno, en cuanto a la actividad comercial exterior, la creación de empresas mixtas, así como la colaboración económica con otros países, organizaciones y asociaciones extranjeras y las inversiones que se negocien, y una vez aprobada dicha política por este, dirigir y ejecutar, así como coordinar y controlar su cumplimiento por todas las entidades a nivel del país, sobre la base de las estrategias de desarrollo en ellas establecidas.

POR CUANTO: El Decreto N° 206, de 10 de abril de 1996, "Reglamento del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras", establece el procedimiento para la tramitación de las solicitudes de renovación de Licencias presentadas ante dicho Registro, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba.

POR CUANTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, ha elevado a la consideración del que resuelve el expediente incoado en virtud de la solicitud de renovación de Licencia presentada por la firma panameña BLACK JACK INTERNATIONAL, S.A.

POR CUANTO: Del análisis efectuado se ha considerado acceder a la solicitud formulada.

POR CUANTO: Mediante Acuerdo N° 2817 de fecha 25 de noviembre de 1994, adoptado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, se establece entre los deberes, atribuciones y funciones comunes de los jefes de los organismos de la Administración Central del Estado, 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 CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado de fecha dos de marzo de 2009, fue designado el que Resuelve como Ministro del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera.

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

Resuelvo:

PRIMERO: Autorizar la renovación de la Licencia en el Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a la firma panameña BLACK JACK INTERNATIONAL, S.A.

SEGUNDO: El objeto de la Sucursal de la firma BLACK JACK INTERNATIONAL, S.A., en Cuba, a partir de la renovación de la Licencia, será la realización de actividades comerciales relacionadas con las mercancías que a nivel de Capítulos se describen en el Anexo N° 1 que forma parte integrante de la presente Resolución.

TERCERO: La Licencia que se otorgue al amparo de la presente Resolución, no autoriza la realización de las actividades siguientes:

- Importar y exportar directamente, con carácter comercial.
- Realizar el comercio mayorista y minorista en general de productos y servicios, excepto los servicios de post-venta y garantía, expresamente acordados en los contratos que amparan las operaciones de comercio exterior.
- Distribuir y transportar mercancías en el territorio nacional.

CUARTO: El Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras queda responsabilizado del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

COMUNIQUESE a los viceministros y directores del Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, al Encargado del Registro Nacional de Sucursales y Agentes de Sociedades Mercantiles Extranjeras, adscrito a la Cámara de Comercio de la República de Cuba, a los directores de empresas, al Ministerio de Finanzas y Precios, al Banco

Central de Cuba, al Banco Financiero Internacional, al Banco Internacional de Comercio S.A., al Banco Exterior de Cuba, a la Aduana General de la República, a la Empresa para la Prestación de Servicios a Extranjeros, CUBALSE, a la compañía ACOREC S.A., a la Dirección de Inmigración y Extranjería, a ETECSA, al Registro Nacional de Vehículos Automotores y a cuantas otras entidades nacionales corresponda.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República.

ARCHIVESE el original de la misma en la Dirección Jurídica.

DADA en la ciudad de La Habana, Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, a los cuatro días del mes de agosto de dos mil nueve.

Rodrigo Malmierca Díaz
Ministro del Comercio Exterior
y la Inversión Extranjera

RESOLUCION N° 176 de 2009

POR CUANTO: Mediante Decreto-Ley N° 264, de fecha 2 de marzo de 2009, se crea el Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera como organismo de la Administración Central del Estado.

POR CUANTO: El Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera es el organismo de la Administración Central del Estado que tiene como objetivo y misión esencial la de preparar y proponer al Gobierno la política integral del Estado y del Gobierno, en cuanto a la actividad comercial exterior, la creación de empresas mixtas, así como la colaboración económica con otros países, organizaciones y asociaciones extranjeras y las inversiones que se negocian, y una vez aprobada dicha política por este, dirigir y ejecutar, así como coordinar y controlar su cumplimiento por todas las entidades a nivel del país, sobre la base de las estrategias de desarrollo en ellas establecidas.

POR CUANTO: Mediante Acuerdo N° 2817, de fecha 25 de noviembre de 1994, adoptado por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, se establece entre los deberes, atribuciones y funciones comunes de los jefes de los organismos de la Administración Central del Estado, 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 CUANTO: Mediante la Resolución N° 15, de fecha 17 de enero de 2001, dictada por el Ministro del Comercio Exterior, se autoriza a las entidades extranjeras establecidas en el territorio nacional, la importación de mercancías sin carácter comercial.

POR CUANTO: Procede actualizar las regulaciones establecidas para la importación de mercancías sin carácter comercial por las entidades extranjeras establecidas en el territorio nacional, de conformidad con los requerimientos de estas para satisfacer sus propias necesidades y cumplir con sus actividades económicas.

POR CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado, de fecha dos de marzo de 2009, fue designado el que Resuelve, Ministro del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera.

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

Resuelvo:

PRIMERO: Regular la importación de mercancías sin carácter comercial que ejecutan las representaciones de entidades extranjeras establecidas en el territorio nacional o sus agentes nacionales, en lo sucesivo "entidades", las que a continuación se relacionan:

- a) Sucursales de sociedades mercantiles extranjeras.
- b) Sucursales de agencias de viajes.
- c) Oficinas de representación de instituciones financieras.
- d) Oficinas de representación de instituciones de promoción económico comercial.
- e) Agentes de agencias de viajes.
- f) Agentes de sociedades mercantiles extranjeras.

SEGUNDO: Autorizar a las entidades, excepto a los agentes de sociedades mercantiles extranjeras y de agencia de viajes, la importación de mobiliario y equipos de oficina que interesen las mismas para el establecimiento inicial de sus oficinas, la apertura de oficinas secundarias y ampliación de las establecidas, así como la reposición de mobiliario y equipos de oficina que se encuentren en uso y de partes y piezas de estos últimos.

TERCERO: Autorizar a las entidades, excepto a los agentes de sociedades mercantiles extranjeras y de agencia de viajes, la importación de insumos gastables y no gastables de materiales y equipos de oficina que interesen las mismas para satisfacer sus propias necesidades, de conformidad con las actividades que le han sido autorizadas a ejecutar.

CUARTO: Autorizar a las entidades la importación de artículos de promoción, entendiéndose como tales, aquellos que identifican a estas o las mercancías y servicios que las mismas comercializan, excepto cuando dichos artículos se refieran a equipos de cualquier tipo o naturaleza. Las entidades que comercializan alimentos y bebidas, podrán importarlas para los casos de la realización por estas de actividades promocionales relacionadas con el giro comercial que tienen autorizado desarrollar en el territorio nacional.

QUINTO: Autorizar a las entidades, excepto a los agentes de sociedades mercantiles extranjeras y de agencia de viajes, la importación de partes y piezas de repuesto no fundamentales con destino a vehículos cuya importación o adquisición en el territorio nacional les hayan sido aprobadas. En ningún caso se autorizará la importación de carrocerías, chasis y motores de vehículos.

SEXTO: Autorizar a las sucursales de sociedades mercantiles extranjeras, oficinas de representación de instituciones de promoción económico comercial y agentes de sociedades mercantiles extranjeras, la importación de muestras comerciales de las mercancías que tienen autorizadas a comercializar o promover en el territorio nacional.

SÉPTIMO: Autorizar a las entidades, excepto a los agentes de sociedades mercantiles extranjeras y de agencia

de viajes, la importación de insumos para regalos y actividades de fin de año.

OCTAVO: Las solicitudes de importación de mercancías sin carácter comercial a que se refieren los Apartados anteriores, serán presentadas ante la Aduana General de la República, la que determinará la procedencia de dichas solicitudes, de conformidad con las regulaciones establecidas, exigiendo en todos los casos, el pago de los derechos de aduana que correspondan.

NOVENO: Derogar la Resolución N° 15, de fecha 17 de enero de 2001.

COMUNIQUESE la presente Resolución a la Aduana General de la República, al Ministerio del Turismo, al Banco Central de Cuba, a la Cámara de Comercio y a los vicesecretarios y directores de este Ministerio.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República.

ARCHIVESE el original de la misma en la Dirección Jurídica.

DADA en la ciudad de La Habana, Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, a los siete días del mes de agosto de dos mil nueve.

Rodrigo Malmierca Díaz
Ministro del Comercio Exterior
y la Inversión Extranjera

TRANSPORTE

RESOLUCION NUMERO 253/2009

POR CUANTO: De conformidad con lo dispuesto por el Decreto-Ley número 147/1994 "De la Reorganización de los Organismos de la Administración Central del Estado", de 21 de abril de 1994, el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros adoptó el Acuerdo número 2832, de 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, y como atribución y función específica en el inciso 1, la de dirigir la política del desarrollo planificado y de la prestación de los servicios de transportación terrestre, marítimo y fluvial, dentro del territorio nacional y de los servicios auxiliares y conexos a estos, así como internacionalmente conforme con las normas de Derecho Internacional.

POR CUANTO: El PROCEDIMIENTO GENERAL PARA EL CONTEO Y LA VERIFICACIÓN DE LAS CARGAS, aprobado por la Resolución número 263/2005, de 27 de diciembre de 2005, dictada por el Ministro del Transporte, estableció las partes que deben intervenir en el conteo y la verificación de cargas en el momento de su recepción y entrega desde y hacia los medios de transporte.

POR CUANTO: Las NORMAS GENERALES SOBRE LA CARTA DE PORTE, aprobadas por la Resolución número 473/2006, de 27 de diciembre de 2006, dictada por el que Resuelve, define la Carta de Porte como el documento

oficial, no negociable, de uso general y obligatorio, que ampara la transportación de cargas, y en su Artículo 6 inciso 3 como obligaciones del porteador la de “expedir y suscribir la Carta de Porte en el lugar, fecha y hora en que recibe del remitente la carga que será objeto de transportación, después de verificada su cuantía y estado satisfactorio, en relación con los términos reflejados por el remitente en dicho documento, en el caso de contenedores cargados por el remitente, estos se reciben en origen y se entregan en destino cerrados y sellados, como una unidad completa de carga”; así como en el inciso 6 la de “entregarle al destinatario en destino una copia de la Carta de Porte de la transportación realizada, conjuntamente con el Conduce o Remisión emitido por el remitente en origen. En caso de detectarse faltantes, sobrantes, averías u otra irregularidad, respecto a lo consignado en la Carta de Porte, suscribir con el destinatario un Acta en la que ello se haga constar”.

POR CUANTO: A partir de las experiencias obtenidas en la aplicación del mencionado PROCEDIMIENTO GENERAL PARA EL CONTEO Y LA VERIFICACION DE LAS CARGAS y en correspondencia con las aludidas NORMAS GENERALES SOBRE LA CARTA DE PORTE se ha evidenciado la necesidad de sustituirlo por uno nuevo que precise la participación de las partes que deben intervenir en el conteo y la verificación de cargas en el momento de su recepción y entrega, desde y hacia los medios de transporte, los documentos a utilizar para acreditar los resultados de la verificación y las formas de proceder ante faltantes, sobrantes y averías; por lo que esta autoridad considera necesario emitir el instrumento jurídico que permita ejecutar dicha decisión administrativa.

POR CUANTO: El Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, al amparo de lo dispuesto en la Disposición Final Séptima del referido Decreto-Ley número 147/1994, adoptó el Acuerdo número 2817, de fecha 25 de noviembre del mismo año, el que, en su Apartado Tercero, establece los deberes, las atribuciones y funciones comunes de los organismos de la Administración Central del Estado y de sus jefes, entre los que se encuentran, de acuerdo a lo consignado en su numeral 4) “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 CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado de la República de Cuba, de 19 de octubre de 2006, fue nombrado el que Resuelve en el cargo de Ministro del Transporte.

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

Resuelvo:

PRIMERO: Aprobar el siguiente:

PROCEDIMIENTO GENERAL PARA LA VERIFICACION DE LAS UNIDADES DE CARGA SECCION PRIMERA Generalidades

ARTICULO 1.-El presente procedimiento tiene por objeto regular la participación del porteador, el operador portua-

rio, el cargador, el remitente y el destinatario en las operaciones de verificación y tarjado de las mercancías en los lugares de origen y destino.

ARTICULO 2.-A los efectos del presente Reglamento se entenderá por:

- a) **SERVITALLY:** la Empresa de Servicios de Tarja e Inspección de Averías, integrada al Grupo Empresarial de la Industria Portuaria “ASPORT”.
- b) **CARFER:** la Empresa de Carga por Ferrocarril, integrada a la Unión de Ferrocarriles “Ferrocarriles de Cuba”.
- c) **Unidad de carga:** unidad de mercancía que se le entrega al transportista en forma de bulto, separado e identificado con marcas que lo distinguen, que puede ser contado, pesado o medido de forma independiente y que se refleja como tal en el documento de transporte.

ARTICULO 3.-La ejecución de la actividad de tarjado se realizará teniendo en cuenta los principios generales siguientes:

- a) Inspección de las condiciones higiénico-sanitarias e integridad del medio de transporte y de sus sellos de seguridad, antes y después de realizar las operaciones de carga o de descarga.
- b) Planificación previa de las operaciones y verificación del cumplimiento de las normas y procesos tecnológicos para la conformación de las eslingas, la estiba y la desestiba y para el uso de los medios y aditamentos técnicos y detención de las operaciones por parte del inspector-tarjador ante algún incumplimiento.
- c) Identificación y verificación de las condiciones de la carga, antes y durante el desarrollo de las operaciones de carga o de descarga, de conformidad con las normas establecidas; y de la exactitud de los datos relativos a sus características, naturaleza, estado, tipo de embalaje, marcas y números y formas de estiba, teniendo en cuenta lo consignado en los documentos de origen. En caso de detectarse insuficiencias en las condiciones de la carga o de su embalaje para soportar el proceso de manipulación y transportación, ello se le informa a la parte que entrega y a la que recibe, a los efectos que procedan y se refleja en los documentos de la inspección y de la transportación.
- d) Tarjado de las unidades de carga en el momento en que estas entran o salen del medio de transporte.
- e) Tarjado de las paletas, pre-eslingas, paquetes y otros medios unitarizadores como una unidad completa de carga, si están precintados. Si presentan roturas se tarja su contenido.

ARTICULO 4.-Al efectuarse la entrega y el recibo de la carga desde y hacia el medio de transporte; el porteador, el operador portuario, el cargador, el remitente y el destinatario, directamente o a través de las terceras personas que estos designen, tienen la obligación de contar, revisar y verificar la cantidad, las características y las condiciones de las mercancías que reciben y entregan, en correspondencia con lo reflejado en el Manifiesto de Carga, Carta de Porte, Remisión, Conduce/Factura, según proceda.

SECCION SEGUNDA

De las operaciones en los puertos

ARTICULO 5.1.-En la verificación de la cantidad de carga que se recibe y entrega en los puertos hacia y desde los buques participan:

- a) El tarjador de la Empresa SERVITALLY, actuando a nombre del operador portuario.
- b) El oficial de carga nombrado por el capitán del buque o patrón de embarcación. En el caso de patanas no tripuladas de cabotaje arrendadas por el embarcador, le corresponde a este efectuar la verificación de la carga, directamente o a través de un tercero.

2.- Los resultados de la verificación se acreditan mediante el **“Resumen de Tarjas de Escotilla”** confeccionado por el tarjador de la Empresa SERVITALLY. Teniendo en cuenta lo declarado en este documento se confecciona la **Liquidación Final del Buque**. Ambos documentos se firman por el representante de la parte que entrega y de la parte que recibe, a quienes se les entrega un ejemplar de los mismos.

ARTICULO 6.1.-En la verificación de la cantidad de carga que se recibe y entrega en los puertos, desde y hacia los medios de transporte terrestre participan:

- a) **El tarjador de la Empresa SERVITALLY**, actuando a nombre del operador portuario.
- b) **El tarjador de la Empresa CARFER**, si la recepción o la entrega se produce desde o hacia un medio de transporte ferroviario; o, **el conductor del vehículo**, si la recepción o la entrega se produce desde o hacia un medio del transporte automotor.

2.- Los resultados de la verificación se acreditan mediante el **“Certificado de Tarja de Recepción y Entrega de Mercancías”**, confeccionado por el tarjador de la Empresa SERVITALLY, el cual se firma por el representante de la parte que entrega y de la parte que recibe, a quienes se les entrega un ejemplar del mismo.

3.- A partir de la información registrada en el Certificado de Tarja de Recepción y Entrega de Mercancías el operador portuario confecciona el modelo **“Remisión de Salida del Puerto”**, para amparar la entrega y traslado de la carga hacia el destino previamente indicado por el comprador interno y anota en la Carta de Porte del porteador la información de la carga y del tiempo empleado en las operaciones realizadas.

SECCION TERCERA

De las operaciones en centros de carga y descarga ferroviarios y en accesos ferroviarios

ARTICULO 7.1.-En la verificación de la cantidad de carga que se recibe y entrega en los centros de carga y descarga ferroviarios participan:

- a) El tarjador de la Empresa CARFER.
- b) El conductor del vehículo automotor, si la carga se opera desde o hacia este.

2.- En la verificación de la cantidad de carga que se recibe y entrega en los accesos ferroviarios del remitente o del destinatario participan:

- a) El tarjador de la Empresa CARFER.

- b) El representante del remitente o del destinatario, según corresponda.

3.- En ambos casos los resultados de la verificación se acreditan mediante el **“Certificado de Tarja de Recepción y Entrega de Mercancías”**, confeccionado por el tarjador de CARFER, el cual se firma por la parte que entrega y la parte que recibe, a quienes se les entrega un ejemplar del mismo.

4.- A partir de la información registrada en el **Certificado de Tarja de Recepción y Entrega de Mercancías** el operador ferroviario confecciona un **“Conduce”**, para amparar la entrega y el traslado de la carga hacia el destino previamente indicado por el cargador y anota en la Carta de Porte del porteador la información de la carga y del tiempo empleado en las operaciones. En la descarga de medios ferroviarios el operador del centro de carga y descarga le entrega al cargador el Conduce de origen al término de las operaciones.

SECCION CUARTA

De las operaciones en los almacenes de la economía interna

ARTICULO 8.1.-En la verificación de la carga que se recibe y entrega en los almacenes e instalaciones de la economía interna participan:

- a) El conductor del vehículo automotor, si la carga se entrega o recibe de este.
- b) El representante del remitente o del destinatario, según corresponda.

2.-La recepción y la entrega se acreditan mediante la firma del Conduce y de la Carta de Porte por parte del conductor del medio de transporte y del remitente o del destinatario, según proceda, quienes reciben un ejemplar de dichos documentos.

SECCION QUINTA

De las operaciones con contenedores

ARTICULO 9.1.-En la verificación de la carga durante el llenado de un contenedor sobre un vehículo automotor en origen, participan el conductor del vehículo y el representante del remitente o del cargador; y durante su vaciado en destino, el conductor del vehículo y el representante del destinatario.

2.- Los resultados de la verificación se acreditan mediante la firma de la Remisión o Conduce y de la Carta de Porte por parte del conductor del vehículo y del representante del remitente o destinatario, según proceda, quienes reciben un ejemplar de dichos documentos.

ARTICULO 10.-Cuando se trate de contenedores, los mismos deben entregarse en el lugar de origen conforme a las condiciones establecidas en la CARTA DE PORTE, **es decir cerrados y sellados**, consignándose tales condiciones en el citado documento por **el representante del cargador o del remitente y el conductor del vehículo**.

SECCION SEXTA

Del peso de las unidades de cargas

ARTICULO 11.1.-El peso de las mercancías que se transportan en unidades de carga (bultos) desde los puertos de destino del cabotaje y en los centros de carga y descarga

ferroviarios que no disponen de básculas para pesar el cargamento completo, se determina a partir de la comprobación del peso promedio por unidad de carga, obtenido del pesaje aleatorio realizado a no menos del 5 por ciento (5 %) del cargamento de cada partida o conocimiento de embarque que conduce el medio de transporte.

2.- El pesaje a que se refiere el párrafo precedente se realiza en los puertos y en los centros de carga y descarga ferroviarios por los operadores de dichas instalaciones, ante la presencia del representante de la parte que entrega y de la parte que recibe.

3.- Los resultados del pesaje realizado se certifica mediante un **“Reporte de Pesaje Aleatorio”**, en el que se reflejará el peso promedio obtenido por unidad de carga y el peso total del cargamento por partida o conocimiento de embarque conducido por el medio de transporte. Un ejemplar de dicho documento se le entrega a la parte que entrega la carga y a la parte que la recibe.

SECCION SEPTIMA

De las averías, faltantes y sobrantes

ARTICULO 12.-En caso de detectarse o producirse averías en el proceso de recepción y entrega de las cargas en los puertos y en los centros de carga y descarga ferroviarios, se procede de la siguiente forma:

- a) El tarjador actuante de SERVITALLY, en el caso de los puertos, y el de CARFER en el caso de los centros de carga y descarga ferroviarios, **ordena** la detención de las operaciones e informa al operador del puerto o del centro de carga y descarga, según corresponda, sobre la existencia o la ocurrencia de las averías, a los efectos de la adopción de las medidas que procedan y del traslado de la carga averiada hacia un lugar en que esta quede protegida y no se interrumpen las operaciones.
- b) El operador portuario o del centro de carga y descarga, una vez conocido el acontecimiento previsto en el inciso anterior, solicita los servicios de un inspector de averías y de la autoridad sanitaria que corresponda, para determinar el carácter, la magnitud visible, la posible causa de la avería y su destino final, lo que se refleja en los reportes y resúmenes de averías que confecciona el inspector de averías.
- c) Después de la inspección efectuada por los funcionarios o autoridad competente y cumpliendo las orientaciones o sugerencias de estos en su dictamen o informe; el operador portuario o del centro de carga y descarga procede a reacondicionar o reenvasar las mercancías averiadas, diferenciando o segregando los **derrames utilizables** de las **barreduras no utilizables**, según informe o dictamen de la autoridad sanitaria actuante.
- d) La carga averiada cualquiera que sea su clase se extrae de inmediato, con prioridad sobre las restantes, utilizando para ello el **“Reporte de Inspección de Averías”**, para su entrega al destinatario de la carga. Los gastos incurridos por concepto del reacondicionamiento o reenvase de las averías corren por cuenta de la parte responsable de las mismas, así como el pago de los servicios de inspección.
- e) La carga averiada se pesa en el momento de su extracción y en el certificado de pesaje se refleja la cantidad y

peso real, así como la cantidad de unidades equivalentes a las de origen, que resulten de la división del peso real obtenido entre el peso promedio por unidad declarado en el documento de embarque.

ARTICULO 13.1.-Si al verificarse la carga se detectan faltantes, sobrantes o averías respecto a lo consignado en la Carta de Porte, Remisión o Conduce, se confecciona el **“Acta de Faltantes, Sobrantes o Averías”**, según corresponda, a los efectos de tramitar las reclamaciones que procedan, de conformidad con las regulaciones vigentes y los contratos suscritos entre las partes. Dicha Acta se firma por la parte que entrega y por la parte que recibe.

2.- Si existen discrepancias entre las partes respecto a los resultados del tarjado de la carga, se efectúa una reinspección, debiendo la parte responsable de este acontecimiento responder por las demoras y los gastos adicionales en que se incurra.

ARTICULO 14.-Al efectuar la recepción o la entrega de las cargas desde o hacia un medio de transporte terrestre el operador portuario y el operador del centro de carga ferroviario cumplimentan, como destinatarios o como remitentes de las mismas, las obligaciones que les vienen impuestas por la legislación vigente en relación al contrato de transporte terrestre de carga.

ARTICULO 15.1.-El **“Resumen de Tarjas de Escotillas”** y **“Certificado de Tarja de Recepción y Entrega”**, se expedirán en original y en 2 copias, la que tiene la siguiente distribución:

Original: la conserva el tarjador de SERVITALLY, de la Empresa CARFER y el conductor del vehículo automotor, según corresponda.

Primera Copia: Se le entrega a la otra parte que participa en la operación de carga o descarga.

Segunda Copia: Para su entrega al destinatario, al cargador o al remitente, según corresponda, o sea de su interés.

2.- Las partes que reciben y entregan la carga, según correspondan, quedan obligadas a conservar dichos documentos a que se refiere este Artículo por el término de 5 años.

SECCION OCTAVA

De la responsabilidad de los trabajadores y dirigentes

ARTICULO 16.-Las personas que se vinculan con los modelos **“Resumen de Tarjas de Escotillas”**, **“Certificado de Tarja de Recepción y Entrega”** que se aprueban por la presente Resolución, están obligadas a garantizar que en estos se anoten con bolígrafo o con cualquier técnica de impresión, de forma exacta y completa, sin enmiendas, borrones ni tachaduras y legible en el original y en sus copias, las informaciones que se exigen en este procedimiento, y en su caso, que los cuños o sellos oficiales queden legibles.

ARTICULO 17.-La responsabilidad personal de los dirigentes y funcionarios y la de los trabajadores de las Empresas involucradas con los modelos antes mencionados, por la inobservancia o el incumplimiento inadecuado de lo que se dispone en esta Resolución, se determina de conformidad con lo que se dispone en la legislación laboral, sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil en su caso.

SEGUNDO: El formato de los modelos “**Resumen de Tarjas de Escotillas**” y “**Certificado de Tarja de Recepción y Entrega**” y la descripción metodológica para su llenado se adjuntan a la presente Resolución en los Anexos números 1 y 2 respectivamente, que forman parte inseparable de la misma.

TERCERO: Con vistas al ahorro del material impreso, se podrá continuar utilizando modelos de Tarja en formatos diferentes al que se establece por la presente Resolución durante el transcurso de seis meses, contados a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Resolución.

CUARTO: Se deroga la Resolución número 263/2005 de 27 de diciembre de 2005, dictada por el Ministro del Transporte.

COMUNIQUESE a los viceministros, al Inspector General del Transporte, a los directores de Seguridad e Inspección Marítima, de Seguridad e Inspección Ferroviaria, y Seguridad e Inspección Automotor, de Transporte Marítimo, de Transporte Ferroviario, de Transporte Automotor, de Transportación de Carga, todos de este Nivel Central; a los

directores generales del Grupo Empresarial de la Industria Portuaria “**ASPORT**”, de la Unión de Ferrocarriles “**Ferrocarriles de Cuba**”, del Grupo Empresarial de Camiones “**UDECAM**”, de Logístico de Contenedores, “**GELCONT**”, de la Empresa de Transporte de Alimentos a Granel “**ETAG**”, y a la Dirección de Legislación y Asesoría del Ministerio de Justicia.

DESE CUENTA a los jefes de los organismos de la Administración Central del Estado, al Presidente del Tribunal Supremo Popular, al Fiscal General de la República, y a los presidentes de los Consejos de la Administración provinciales del Poder Popular y del municipio especial Isla de la Juventud.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República.

ARCHIVESE el original en la Dirección Jurídica de este Ministerio.

DADA en la ciudad de La Habana, en el Ministerio del Transporte, a los 16 días del mes de julio de 2009.

Jorge Luis Sierra Cruz
Ministro del Transporte

ANEXO número 1

| RESUMEN DE TARJAS DE ESCOTILLAS DAILY REPORT | | | | | | |
|---|----------------------------------|---|---|------|---|---|
| Fecha del Tarjado: <i>Tallying Date</i> | D | M | A | | Turno de Trabajo: <i>Shift</i> | Reporte No. <i>Report No. (3)</i> |
| | | (1) | | | (2) | |
| Tarjado solicitado por: <i>Tallying requested by</i> | | | | | Servicio No. <i>Service No:</i> | (5) |
| | | | | | (4) | |
| Embarcación: <i>Vessel</i> | | | | | Manifiesto/Año: <i>Manifest/Year</i> | (7) |
| | | | | | (6) | |
| Terminal Portuaria: <i>Port Terminal</i> | | | | | Atraque: <i>Pier</i> | (9) |
| | | | | | (8) | |
| Puerto, País: <i>Port, Country</i> | | | | | Operación: <i>Operation</i> | (11) |
| | | | | | (10) | |
| Brigadas trabajando: <i>Gangs working</i> | | | | | ESCOTILLAS <i>HATCHES</i> | (13) |
| | | | | | (12) | |
| MERCANCIAS <i>GOODS</i> | | | | | | TOTAL <i>TOTAL</i> |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| (14) | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Total de Bultos <i>Total of packages</i> | | | | | | (16) |
| | | | | | (15) | |
| Peso en kilogramos <i>Weigth in kilograms</i> | | | | | | (18) |
| | | | | | (17) | |
| OBSERVACIONES: <i>Remarks</i> | (19) | | | | | |
| | | | | | | |
| Este certificado se emite sin prejuzgar responsabilidades, derechos ni obligaciones de parte alguna. <i>This Certificate is done without questioning responsibilities, rights or obligations of any of the parties.</i> | | | | | | |
| A Nombre del: <i>On Behalf of:</i> | Solicitante: <i>Applicant</i> | Jefe de Tarja (20) <i>Chief Tallyman</i> | | | Buque: <i>Vessel</i> | Oficial de Carga (21) <i>Cargo Officer</i> |
| | | | | | | |
| | Expediente (No.) <i>(No.)</i> | | | (22) | | |
| | | | | | | |

Descripción del “Resumen de Tarjas de Escotillas”

1. Se anotará la fecha en que se realiza el tarjado de las mercancías.
2. Hora de comienzo y de terminación del turno de trabajo.
3. Número consecutivo del modelo.
4. Nombre del cliente que solicita el servicio de Tarjado.
5. Número de identificación del servicio, según codificación utilizada.
6. Nombre de la embarcación de la que se cargan/descargan las mercancías.
7. Número del Manifiesto de Carga y año a que corresponde.
8. Nombre de la terminal portuaria donde se trabaja la embarcación.
9. Identificación del atraque donde está atracada la embarcación en operaciones.
10. Nombre del puerto y el país en que se trabaja la embarcación.
11. Tipo de operación que se ejecuta: Carga o Descarga.
12. Cantidad de brigadas de trabajo que laboraron en la operación portuaria.
13. Escotillas de las que se descargan o cargan las mercancías tarjadas en el turno de trabajo.
14. Descripción de las mercancías que se manipulan en el turno de trabajo.
15. Total de unidades (bultos) que se cargan o descargan de la escotilla correspondiente.
16. Total de unidades (bultos) que se cargan o descargan en el turno de trabajo.
17. Peso en kilogramos de los bultos cargados o descargados de la escotilla correspondiente.
18. Peso total en kilogramos de los bultos cargados o descargados en el turno de trabajo.
19. Resumen de los tiempos de interrupción imputables al buque o aquellos que por su significación resulte recomendable anotar u otras aclaraciones necesarias.
20. Firma del Jefe de Tarja y cuño.
21. Firma del Oficial de Carga de la embarcación y cuño de la administración de la embarcación.
22. Número del expediente de identificación del Jefe de Tarja.

ANEXO número 2

| CERTIFICADO DE TARJA RECEPCION Y ENTREGA DE MERCANCIAS | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|------|-----------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------|--|--------|---------------|--------|--|-------|---------------|--|
| Fecha del Tarjado (1) | | | Lugar (2) | | | | Operación (3) | | | | Orden No. (4) | | | |
| D | M | A | | | | | | | | | | | | |
| Remitente (5) | | | | | | Destinatario (6) | | | | | | | | |
| Vagón No. (7) | | | | Sellos FC No. (8) | | | Sellos Remitente No. (9) | | | | Buque | | | |
| | | | | | | | | | | | Mfto No. (10) | | | |
| | | | | | | | | | | | B/L No. | | | |
| Conduce/Remisión No. (11) | | | | Tipo de Mercancía y Embalaje (12) | | | Declarado en Documentos de Origen (13) | | | | | | | |
| Carta de Porte FC No. | | | | | | | Cantidad de Bultos | | Peso Unitario | | Peso Total | | | |
| Hora CZO | Hora TNO | TP | COD | Vehículo Chapa No. | Cantidad de Bultos (19) | | | | | | | | Subtotal (20) | |
| (14) | (15) | (16) | (17) | (18) | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| Casilla Codificada: SI _____ NO _____ | | | | | | | | | | | TOTAL DE BULTOS TARJADOS (21) | | | |
| | | | | | | | | | | | TOTAL DE BULTOS TARJADOS, INCLUYENDO TARJA CODIFICADA (22) | | | |
| FALTANTES (23) | AVERIAS (24) | | Bultos | Kg | Plano de Estiba de la Casilla (25) | | | | | | | | | |
| | Derrames | | | | Lateral Izquierdo | | | Puerta | | | Lateral Derecho | | | |
| | Barreduras | | | | Largo: | Largo: | Largo: | Ancho: | Ancho: | Ancho: | Alto: | Alto: | Alto: | |
| SOBRANTES | Total Averías | | | | Alto: | Alto: | Alto: | Alto: | Alto: | Alto: | Alto: | Alto: | | |
| Observaciones (26) | | | | | | | | | | | | | | |
| Este certificado se emite sin prejuzgar responsabilidades, derechos ni obligaciones de parte alguna. | | | | | | | | | | | | | | |
| Certifican (27) | | | | Nombres y apellidos | | | | | Firmas | | | | | |
| Tarjador de la parte que entrega: | | | | | | | | | | | | | | |
| Tarjador de la parte que recibe: | | | | | | | | | | | | | | |

Descripción del "Certificado de Tarja de Recepción y Entrega de Mercancías"

1. Se anotará la fecha en que se realiza el tarjado de las mercancías.
2. Nombre del lugar donde se realiza el tarjado de las mercancías.
3. Se marca en la casilla correspondiente con una X, si se trata de una operación de carga o de descarga y se precisa si se trata de buque a casilla, de buque a camión o viceversa o de casilla a camión, de casilla a almacén, de almacén a camión o viceversa o la variante de que se trate.
4. Número de orden consecutivo del modelo.
5. Nombre del remitente, según lo reflejado en el Conduce o Remisión de la carga.
6. Nombre del destinatario, según lo reflejado en el Conduce o Remisión de la carga.
7. De tratarse de una operación de carga o descarga de un vagón ferroviario, (casilla) se anota el número de este.
8. En operaciones de carga o descarga de una casilla, se anotan los números de sellos de seguridad del ferrocarril.
9. En operaciones de carga de una casilla, se anotan los números de sellos de seguridad que impone el remitente.
10. En operaciones de mercancías provenientes de los puertos se anota el nombre del buque que transportó las mercancías, el número del manifiesto de carga y el número del conocimiento de embarque de las mercancías, según lo reflejado en los documentos de origen.
11. Para anotar el número del Conduce o Remisión y el número de la Carta de Porte.
12. Se refleja el tipo de mercancía de que se trate y el embalaje de la misma.
13. Se anota la cantidad de bultos, su peso unitario y el peso total, según lo declarado en los documentos de origen: conocimiento de embarque, carta de porte, conduce o remisión, certificado de pesaje, según proceda.
14. Para anotar la hora de comienzo de las operaciones y en la que estas se reanudan después de cualquier interrupción.
15. Para anotar la hora en que se interrumpen y terminan las operaciones.
16. Se anotan los minutos de duración de las interrupciones de las operaciones.
17. Para reflejar las causas de las interrupciones o tiempos perdidos, atendiendo a la codificación utilizada para ello.
18. Cuando las operaciones se realicen desde o hacia un vehículo del transporte automotor se anota el número de la chapa del mismo, señalando si se trata del medio tractivo o de arrastre.
19. Se anotará la cantidad de bultos de cada lingada que se carga o descarga.
20. En esta columna se refleja el total de bultos entregados o recibidos de un vehículo.
21. Para anotar el total de bultos tarjados. Si las operaciones de carga o descarga de una casilla se interrumpen por cualquier razón y esta queda codificada ello se hace constar marcando con una X.
22. Se anota el total tarjado, incluyendo las cifras tarjadas hasta el momento de haberse codificado la casilla.
23. Para anotar la cantidad de bultos faltantes o sobrantes que resulten de la diferencia entre las cifras del tarjado realizado y las cifras declaradas en los documentos de origen.
24. Para anotar la cantidad de bultos y el peso en kilogramos de las averías detectadas o producidas durante las operaciones, que realmente se hayan tarjado como parte de la carga, diferenciándose en derrames y barreduras. En estos casos, en el espacio de Observaciones se anotará la cantidad de bultos equivalentes a los de origen, que resulten de la división del peso real obtenido entre el peso promedio por unidad declarado en el documento de origen. Cualquier otro tipo de avería se registrará en el espacio de Observaciones.
25. En operaciones de carga de casillas se refleja la cantidad de bultos estibados en cada compartimiento lateral y en el centro o área de la puerta, en largo, ancho y alto.
26. Para anotar cualquier observación o remarca relacionada con las operaciones. En este espacio se anotará el total de tiempos perdidos y sus causas y cualquier irregularidad detectada durante el tarjado de la carga.
27. En los espacios de certificación se reflejan los nombres y las firmas de las personas que participaron en el tarjado de la carga.

INSTITUTO

INSTITUTO DE AERONAUTICA CIVIL DE CUBA

RESOLUCION No. 12/09

POR CUANTO: El Acuerdo No. 2817 del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, de 25 de noviembre de 1994, establece entre las atribuciones comunes de los jefes de organismos de la Administración Central del Estado, dictar resoluciones en el límite de sus facultades y competencia.

POR CUANTO: La República de Cuba es parte del Convenio de la Aviación Civil Internacional, Chicago 1944, representada a través del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, organismo encargado de dirigir, ejecutar y controlar la política del Estado y el Gobierno en cuanto al transporte aéreo, la navegación aérea civil y sus servicios auxiliares y conexos.

POR CUANTO: Las normas establecidas en el Anexo No. 17 al Convenio de la Aviación Civil Internacional, en cuanto a la Seguridad y Protección de la Aviación Civil Internacional, contra los actos de interferencia ilícita, exigen que cada Estado contratante elabore, aplique y mantenga actualizado un Programa Nacional de Control de la Calidad, para determinar el cumplimiento del respectivo Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

POR CUANTO: El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba tiene las atribuciones y funciones específicas de normar, regular, certificar y fiscalizar la actividad de aeronáuti-

ca civil de todo el sistema que la integra y cualquier otra que se derive del cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto-Ley No. 255 "Sobre la Aviación Civil", de fecha 5 de octubre de 2007.

POR CUANTO: Se aprobó por los miembros del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el presente Programa Nacional de Control de la Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

POR CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado de la República de Cuba, de fecha 6 de julio de 1989, he sido nombrado Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

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

Resuelvo:

PRIMERO: Aprobar el "Programa Nacional de Control de la Calidad de la Seguridad y Protección en la Aviación Civil de la República de Cuba", en su Tercera Edición, año 2009, el cual se anexa a la presente Resolución, como parte integrante de la misma.

SEGUNDO: La Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos, así como las empresas: Cubana de Aviación, Aerocaribbean, Aerovaradero, Cubacatering y la Empresa Nacional de Servicios Aéreos, a partir del Programa aprobado en la presente, deben elaborar y aplicar sus propios Planes de Control de la Calidad de la Seguridad y Protección, que contemple a todas las unidades y dependencias de cada una de las empresas aquí mencionadas.

NOTIFIQUESE a los directores de las empresas ECASA, Cubana de Aviación, Aerocaribbean, Aerovaradero, Cubacatering y ENSA.

DESE CUENTA al Jefe de la Aduana General de la República y a los órganos competentes del Ministerio del Interior.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

Dada en La Habana, a los 25 días del mes de junio de 2009.

Rogelio Acevedo González

Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba

PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE LA CALIDAD DE LA SEGURIDAD Y PROTECCION EN LA AVIACION CIVIL DE LA REPUBLICA DE CUBA

PREFACIO

EL Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad y la Protección, en la Aviación Civil, se ha elaborado en cumplimiento de las Normas 3.4.4, 3.4.5, 3.4.6 y 3.4.7 del Anexo No. 17 al Convenio de Chicago, y conforme a las disposiciones del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de la República de Cuba, teniendo en cuenta además los textos de orientación de los documentos de la OACI No. 8973 y Parte C del No. 9734.

Este Programa constituye la base legal para el establecimiento y gestión del sistema estatal de vigilancia continua de la seguridad y protección en el Sistema de la Aviación Civil.

CAPITULO I DEFINICIONES

Aeródromo: Area definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinadas total o parcialmente para la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto: Area (ver aeródromo) especialmente destinada para el servicio de pasajeros, carga, correos y otros afines en vuelos internacionales o domésticos.

Amenaza: Circunstancia posible cuya ocurrencia implicaría un peligro, daño o perjuicio para la integridad física de personas, bienes y recursos, que se puede materializar mediante acciones concretas del adversario.

Arma: Todo instrumento destinado a acciones ofensivas o defensivas. Pueden ser blancas, de fuego, neumáticas o de tecnología de doble uso.

Autoridades Competentes: Las dependencias o funcionarios del Estado y otras entidades encargadas de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos que rigen el Sistema de la Aviación Civil.

Autoridad de Seguridad Competente: La autoridad que el Estado designe para que dentro de su administración específica, sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad y demás regulaciones de la seguridad y protección.

Carga: Todo los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Correo: Despachos de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.

Ejercicio de seguridad: Simulacro de acto de interferencia ilícita que se realiza con el objetivo de cerciorarse de que el plan de contingencia es adecuado para hacer frente a diferentes tipos de emergencias y de que la respuesta de cada dependencia participante y los componentes del plan de contingencia son adecuados.

Explotador Aéreo: Persona, organismo o empresa que se dedica o pretende dedicarse a la explotación de aeronaves.

Investigación: Proceso que se realiza con el fin de esclarecer un acontecimiento y comprende la recopilación y análisis de la información, la obtención de evidencias, la determinación de las causas y condiciones, y formular conclusiones y proposiciones.

Línea Aérea: Cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio regular.

Plan de contingencia: Plan que se elabora con el objetivo de incluir las medidas y procedimientos para varios niveles de amenaza, evaluaciones de riesgo y las correspondientes medidas de seguridad que han de aplicarse, con el propósito de prever y mitigar los sucesos, así como preparar a todas las partes interesadas que tengan funciones y obligaciones en caso de que se realice un acto de interferencia

ilícita. En el Plan de contingencia se establecen medidas de seguridad graduales que pueden aumentarse a medida que la amenaza aumenta.

Prueba o comprobación: Acción que sirve para comprobar si se realiza bien una operación individual por una persona o el funcionamiento de un sistema.

Puesto de Inspección y Registro (PIR): Área de las terminales aéreas ubicada en el punto de acceso a una parte estéril o zona de seguridad restringida, destinado al control de seguridad (incluida la inspección) de los pasajeros y su equipaje de mano, así como de los tripulantes, trabajadores autorizados o al equipaje de bodega, la carga, correo y mensajería, dotado con el personal y medios técnicos para el cumplimiento de sus funciones.

Punto de Control de Acceso (PCA): Elemento del sistema de seguridad que tiene el propósito de impedir el acceso no autorizado de personas y vehículos a las áreas controladas o zonas de seguridad restringidas.

Sala (salón) Estéril: Local después de un PIR designada para la estadía o última espera de los pasajeros antes de abordar una aeronave (ver zona estéril).

Seguridad de la Aviación: Combinación de medios, recursos humanos y materiales destinados a salvaguardar las operaciones de la Aviación Civil.

Simulacro: Ver ejercicio de seguridad.

Suministros: Artículos de naturaleza fungible, incluso las provisiones comestibles y otros artículos afines que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo.

Zona de Seguridad Restringida: Aquellas zonas o áreas de la parte aeronáutica de un aeropuerto o aeródromo identificadas como zonas de riesgo prioritaria en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán entre otras cosas: todas las zonas de salida de los pasajeros entre el puesto de inspección y registro (PIR) y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje (incluidas las zonas en que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionada), los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica, de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de la aeronave.

Zona Estéril: Espacio que media entre un control de seguridad y las áreas operacionales, hasta las aeronaves dispuestas para el vuelo e incluye: salones, pasaderas de embarque, áreas de plataforma y sus entornos inmediatos destinados al movimiento de pasajeros, equipajes, carga y correo, medios y equipos especiales, y las propias aeronaves donde el acceso y la circulación están estrictamente controlados.

Definiciones.

Controlar: Comprobar, examinar, inspeccionar, revisar, dirigir, gobernar, dominar.

Control: Acción de controlar.

Comprobar: Verificar, confirmar una cosa cotejándola con otra o repitiendo las demostraciones que acreditan su certeza.

Estudio: Trabajo, investigación, disertación, ensayo.

Evaluación: Valuación, valoración.

Evaluar: Valorar. Estimar el valor de las cosas y materiales.

Examen: Indagación y estudio que se hace de las cualidades de una cosa o de un hecho.

Examinar: Inquirir, investigar con cuidado una cosa. Reconocer la calidad de una cosa, ver si contiene algún error.

Inspección: Acción de inspeccionar. Cargo y cuidado de velar sobre una cosa.

Inspeccionar: Examinar, reconocer atentamente una cosa.

Investigar: Hacer una diligencia para descubrir una cosa.

Prueba: Razón, testimonio u otro medio con que se pretende probar una cosa. Indicio, muestra o señal de una cosa. Ensayo o experiencia que se hace de una cosa.

Supervisar: Ejercer alta inspección la persona o entidad que está en la cumbre de una jerarquía.

ACRONIMOS.

AGR: Aduana General de la República.

CACSA: Corporación de la Aviación Cubana S.A.

DIE: Dirección de Inmigración y Extranjería.

ECASA: Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos.

ENSA: Empresa Nacional de Servicios Aéreos.

IACC: Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

MININT: Ministerio del Interior.

MOM: Mando Operativo Ministerial, MININT.

MOF: Mando Operativo Funcional, MININT.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

PCA: Punto de Control de Acceso.

PIR: Puesto de Inspección y Registro.

PNCC: Programa Nacional de Control de Calidad.

PNI: Programa Nacional de Instrucción.

PNSAC: Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

SSP: Sistema de Seguridad y Protección.

Nota: Las definiciones y acrónimos expuestos son los que particularmente están relacionados con los asuntos del control de calidad. Para una relación mas abarcadora o general de definiciones, consultar el documento RAC-17.

CAPITULO II GENERALIDADES

2.1 OBJETIVO DEL PROGRAMA.

El presente Programa como base legal, establece los lineamientos y disposiciones para mediante una estructura, responsabilidades, procesos y procedimientos, promover y fomentar un entorno y una cultura de mejora y perfeccionamiento continuo de las actividades de la seguridad y protección de la aviación, con el objetivo de validar sistemáticamente la eficacia y eficiencia del Programa Nacional de la Aviación Civil (PNSAC), asegurando:

- Que la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad sean objeto de verificación periódica, con la prioridad y frecuencia basada en una evaluación de riesgos y amenazas concretas.
- Que las auditorías, controles, inspecciones, estudios y comprobaciones de seguridad se lleven a cabo regularmente con la objetividad y contenidos apropiados.
- Que todas las personas que realicen auditorías, controles, pruebas, estudios e inspecciones de seguridad, posean la

autoridad y la competencia requerida para cumplir con sus obligaciones y tengan la instrucción apropiada de conformidad con el PNSAC, así como, se mantengan actualizadas.

- d) Se investiguen y analicen los actos o intentos de interferencia ilícita, así como otros hechos que atentan contra la regularidad y seguridad de la aviación.
- e) Se tomen oportunamente las medidas necesarias para corregir las deficiencias e insuficiencias, y se revisen y reevalúen las medidas y procedimientos de seguridad que así lo requieran.
- f) Que la presentación de informes y planes de medidas correctivas como resultado de las auditorías, controles, pruebas, estudios e inspecciones, se lleven a cabo cumpliendo las normas y procedimientos de confidencialidad, conforme a la reglamentación vigente y a lo dispuesto en la Lista Interna para la Clasificación y Desclasificación de la Información Oficial.

2.2 ALCANCE.

2.2.1 El presente programa abarca el ámbito de las funciones o servicios relacionados con la seguridad y protección en la Aviación Civil de Cuba, en el que intervienen, además de las diferentes entidades propias de la aviación, los órganos competentes del MININT, dependencias de la AGR y de otras entidades o instituciones del país.

Tiene especial aplicación en todas las entidades, instalaciones y servicios vinculados especialmente con la seguridad y regularidad de las operaciones de la aviación civil, particularmente en los aeropuertos, aeródromos, dependencias de carga, de correo y suministros, así como las líneas aéreas (nacionales o extranjeras) y explotadores de aviación que operan en nuestros aeropuertos, incluidos aspectos de las aeronaves extranjeras mientras estas permanezcan en aeropuertos del territorio nacional.

2.2.2 A partir de lo dispuesto en el presente programa, el Nivel Central de la ECASA elabora el Plan de Control de Calidad interno para todos los aeropuertos subordinados. De manera similar las líneas aéreas, ENSA, Cubacatering y Aerovaradero elaboran su plan interno de control de calidad para el nivel central de la empresa, con alcance a las representaciones y dependencias subordinadas.

2.3 RESPONSABILIDADES Y ATRIBUCIONES.

2.3.1 El Sistema de Seguridad y Protección, como complemento de la seguridad nacional y orden interior del país, está regido por el Ministerio del Interior conforme a lo dispuesto en el Decreto-Ley No. 186 "Sobre el Sistema de Seguridad y Protección Física", con las atribuciones que le están dadas en su Artículo 3.

2.3.2 El Presidente del IACC es el máximo responsable de la organización y control del Sistema de Seguridad y Protección en el Sistema de la Aviación Civil. Los jefes de entidades (empresas, unidades y demás dependencias, incluidas las de la AGR) son los responsables directos de la seguridad y protección de los objetivos, bienes y recursos a su cargo, con las respectivas facultades expuestas en los Artículos 10 y 11 del citado Decreto-Ley.

2.3.3 Conforme a lo estipulado en el Artículo 40 del Decreto-Ley No. 186, los jefes, especialistas y técnicos de Seguri-

dad y Protección a sus niveles correspondientes, son los responsables de la organización y control del cumplimiento del Sistema de Seguridad y Protección.

2.3.4 El Director de la Empresa y de las Agencias de Seguridad y Protección de la Aviación Civil (ESPAC) a sus niveles correspondientes, cumplen las funciones de control y supervisión de los servicios de seguridad que prestan sus dependencias subordinadas en las entidades de la aviación civil, conforme a los Artículos 54 y 55 de la Resolución No. 2 del Ministro del Interior.

2.3.5 En cumplimiento de lo dispuesto en la base legal y reglamentaria del país, ninguna otra persona o entidad nacional o extranjera, excepto las descritas en los Párrafos del 2.3.1 al 2.3.4, está facultada para ejercer gestión alguna de control o supervisión de la calidad, exigir informes o establecer normas, ni llevar a cabo un proceso de certificación o validación del sistema o personas, de la estructura y los servicios de seguridad y protección, incluidos los medios técnicos, equipamiento o armamento destinados a la seguridad y protección, sin la debida autorización de los órganos competentes del MININT y de la Autoridad Aeronáutica cubana.

2.3.6 En correspondencia con lo dispuesto en la base legal y en el PNSAC, el Organismo de Seguridad y Protección del IACC responde por la elaboración, coordinación entre las distintas instituciones del Estado y la aplicación y mantenimiento del PNCC de la Aviación Civil, así como por la conservación de todas las informaciones como evidencias, sobre el resultado de la gestión de vigilancia de la seguridad de la aviación contempladas en el presente Programa.

2.3.7 En las diferentes actividades de la vigilancia de la seguridad de la aviación participan con las facultades de inspectores, auditores o controladores, los órganos y autoridades siguientes:

- a) Oficiales del MININT, especialmente de las Direcciones de Protección, de Inmigración y Extranjería, y de Contrainteligencia.
- b) Funcionarios del Nivel Central de la AGR.
- c) Funcionarios de seguridad y protección del Nivel Central del IACC.
- d) Además, como inspectores pueden ser convocados ocasionalmente los jefes, especialistas y técnicos de seguridad y protección de las entidades de la aviación civil, incluidos los del Nivel Central de la ESPAC, para participar en actividades solo de conjunto con las autoridades estatales, con independencia de las acciones de control que tienen que organizar y ejecutar a nivel de sus respectivas entidades.

2.3.8 Los medios y recursos que son necesarios para cada tipo de evento contemplados en el presente Programa, se precisan durante la etapa de su organización o preparación, y se aseguran por los órganos de aseguramiento y económicos administrativos del Nivel Central del IACC-CACSA, previa aprobación por el Presidente o Vicepresidente del IACC.

2.3.9 A los funcionarios del Estado que actúan como inspectores o auditores se les exige preservar las normas de conducta y los principios éticos como elementos esenciales para

estas funciones, especialmente relacionados con la honestidad, imparcialidad y confidencialidad y se les habilita con los correspondientes certificados emitidos por la Autoridad Aeronáutica que valida su nivel de competencia, con lo cual se les otorgan las atribuciones siguientes:

- a) Entrar para fines de inspección, en todo terreno, instalación o edificio dentro de un aeropuerto, explotadores de aeronaves, carga, correo o suministros, incluidos los medios de ayuda a la navegación aérea y otras instalaciones, o en un terreno situado fuera del aeropuerto, utilizado para fines administrativos y comerciales, o relacionados con el explotador de aeropuerto o de aeronaves;
- b) introducir y utilizar en la parte aeronáutica de un aeropuerto (aeródromo) o zona de seguridad restringida, todo equipo necesario para llevar a cabo sus funciones, incluido por ejemplo, aparatos de radio o fotográficos, y dispositivos de registro de audio y video. Para los oficiales de los órganos competentes del MININT o a los inspectores previamente autorizados por estos, introducir otros artefactos para comprobaciones tales como armas, simulaciones de armas o artefactos explosivos simulados;
- c) realizar la inspección interior de aeronaves y sus compartimientos de carga;
- d) formular preguntas y hacer indagaciones o investigaciones acerca de la seguridad y protección a toda persona, incluidos trabajadores o viajeros con experiencia, que consideren puedan asistirlos o aportar elementos durante la evaluación sobre el cumplimiento de las normas o procedimientos, o sobre un hecho o suceso acaecido; y
- e) elaborar y tener acceso a informes clasificados, analizar las informaciones y tendencias pasadas, determinar problemas sistémicos, dar recomendaciones, imponer medidas correctivas y ejercer el seguimiento, evaluación y el control de su cumplimiento.

2.4 INFORMES, PLANES DE MEDIDAS Y CONTROLES ESTADÍSTICOS.

2.4.1 Los resultados de las inspecciones, auditorías, visitas de control, estudios, investigaciones y comprobaciones que se realicen por las autoridades comprendidas en 2.3.7, estarán debidamente evidenciadas mediante informes escritos y planes de medidas correctivas, en correspondencia con lo expuesto en el Inciso f) del Párrafo 2.1.

2.4.2 El informe final o de resumen descrito en el párrafo anterior, varía en su contenido según el tipo de evento realizado. En los subsiguientes capítulos se detallan algunas de sus particularidades, no obstante, atendiendo a su finalidad el informe se debe centrar en el nivel de cumplimiento de las normas, procedimientos, regulaciones y requerimientos de seguridad vigentes, haciéndose referencia esencialmente a las deficiencias, insuficiencias e insatisfacciones constatadas sobre las actividades que son objeto de verificación o examen, conforme a la guía empleada.

2.4.3 El informe resumen de las inspecciones y visitas de control lo elaboran las autoridades que actúan en funciones de inspectores-audidores, los cuales precisan el plazo de su presentación, que como norma es de hasta diez (10) días después de concluido el evento. En el caso de las auditorías

de seguridad el plazo puede ser de hasta 15 días. De éste se elaboran como mínimo dos ejemplares: un ejemplar que se hace llegar al nivel central de la empresa o entidad que corresponda y otro ejemplar que conserva el Órgano de Seguridad y Protección del IACC.

El Nivel Central de la Empresa responde por hacer llegar oportunamente a las entidades o dependencias subordinadas las informaciones resultantes del evento, en lo que a cada una le concierne, a partir de lo cual puede también emitir consideraciones o recomendaciones específicas.

2.4.4 Conforme a lo estipulado en el Párrafo 2.3.6, corresponde al órgano de seguridad y protección del IACC conservar las evidencias de todas las actividades de vigilancia de la seguridad de la aviación, por lo que un ejemplar de los informes y planes de medidas correctivas sobre inspecciones, auditorías, controles, estudios, comprobaciones e investigaciones que se lleven a cabo por las autoridades estatales, se conservan en la Oficina de Control de la Información Clasificada (OCIC) del IACC.

También a cargo de este órgano se mantiene el control y análisis estadístico (sinóptico) de estos eventos, así como de todos los incidentes relacionados con las tentativas o actos de interferencia ilícita y otros hechos o sucesos que se cometen contra la aviación civil.

2.4.5 Los informes a los que se hace referencia en el Párrafo 2.4.3 se conservan en la OCIC del IACC, por un período que está dado fundamentalmente por su vigencia, a modo de elemento de comparación o de seguimiento entre uno u otro evento de control o como antecedente para un análisis determinado. El tiempo de vigencia de los informes, después del cual podrán ser destruidos será el siguiente:

- a) Informe Resumen del Control o Recontrol Gubernamental, por el tiempo hasta que se realice otro ciclo y se elaboren los nuevos informes.
- b) Inspecciones de la Comisión Conjunta del IACC-MININT-AGR por un tiempo de tres (3) años.
- c) Auditorías de Seguridad, hasta que se realice otro ciclo de auditoría, o por un período máximo de cinco (5) años.
- d) Visitas de Control, hasta que se realice otro ciclo a la entidad específica.
- e) Informes de pruebas o comprobaciones, por un tiempo de dos (2) años.
- f) Informes sobre investigaciones de incidentes o de notificación a la OACI sobre tentativas o actos de interferencia ilícita, se conservan indefinidamente como documentos históricos.

2.4.6 Los planes de medidas correctivas como resultado de las inspecciones, auditorías, visitas de control, pruebas o comprobaciones, así como derivado de las investigaciones de actos de interferencia ilícita, a partir de las indicaciones o recomendaciones de los inspectores-audidores, se elaboran o formulan por las entidades de forma escrita, con los plazos y responsables de su cumplimiento. En el Apéndice No. 1 se muestra un ejemplo de modelo de este plan.

2.4.7 Los planes de medidas correctivas de las entidades o dependencias inspeccionadas, auditadas o controladas por las autoridades estatales, se hacen llegar a la Autoridad Aeronáutica a través del nivel central de la empresa, con la

aprobación del Director General correspondiente. Este mecanismo asegura que también el nivel central de la empresa pueda ejercer su papel de influencia y control sobre el cumplimiento de las medidas. El plazo de presentación de estos planes lo determina la autoridad competente, que como norma ha de ser no mayor de 30 días después de culminado el evento.

2.4.8 En los casos en que las deficiencias no se corrijan con la calidad, oportunidad y eficiencia requeridas, los inspectores-audidores están en la obligación de informar a las autoridades competentes y a los máximos dirigentes administrativos según corresponda, para hacer nuevas recomendaciones o proponer a las entidades, trabajadores, funcionarios o dirigentes responsables, las medidas sujetas al régimen de infracciones administrativas o disciplinarias reguladas por la Aviación Civil o por el país.

También están facultados para hacer las propuestas a las correspondientes autoridades o dirigentes administrativos para invalidar, suspender o retirar un certificado, autorización o equivalente a determinadas personas, entidades o servicios relacionados con el Sistema de Seguridad y Protección de la Aviación Civil, previsto en el PNSAC.

2.4.9 Conforme a lo dispuesto en la base legal del país, para la imposición de multas por violaciones y demás infracciones del régimen o del sistema de seguridad y protección, sólo están facultados los oficiales de los órganos competentes del MININT.

2.4.10 Los planes de medidas correctivas mantienen su vigencia en las dependencias que lo elaboraron, hasta tanto se haya verificado que se han cumplimentado todas las medidas, o que como resultado de otro ciclo similar de examen se elabore un nuevo plan de medidas, en los que se incluyen aquellas medidas que aún no hayan sido resueltas.

CAPITULO III

DE LAS INSPECCIONES, AUDITORIAS Y VISITAS DE CONTROL DE SEGURIDAD

3.1 GENERALIDADES.

3.1.1 La realización sistemática de inspecciones, auditorías y visitas de control de seguridad por parte de las autoridades competentes del Estado, constituyen la base esencial y garantía de un sistema continuo de vigilancia de la seguridad de la aviación, que se lleva a cabo además con un enfoque coordinado, ya que en su ejecución participan autoridades de diferentes organismos e instituciones del Estado, que están encargadas o comprometidas con diferentes aspectos de la seguridad de la aviación contemplados en el PNSAC.

3.1.2 Las inspecciones, auditorías y las visitas de control tienen como objetivos los siguientes:

- Asegurarse de que se están aplicando las medidas y procedimientos de seguridad vigentes;
- ser de profundidad suficiente para que pueda juzgarse acerca del nivel de seguridad logrado y de la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación; y
- determinar cualquier deficiencia de las normas y procedimientos de seguridad de la aviación y asegurar que se corrijan.

3.1.3 Todos los inspectores de las dependencias mencionadas en el Párrafo 2.3.7 tienen como requisito indispensable, poseer la competencia para desempeñar las funciones de control en su ámbito, que hayan recibido instrucción apropiada de conformidad con el PNSAC y se mantengan actualizados en la materia.

3.1.4 Adicional e independientemente de la instrucción inicial o recurrente recibida para ocupar cargos y desarrollar las funciones en las que se desempeñan, todos los inspectores como requisito, con antelación a una inspección, auditoría o control, recibirán una preparación supervisada o dirigida por la autoridad competente, relativa a las normas y procedimientos de seguridad vigentes, listas de chequeo o de verificación y otros asuntos específicos que se sometan a examen o revisión.

3.1.5 Los aspectos contemplados en el presente Capítulo no incluyen las importantes e insustituibles tareas o acciones de supervisión directa, contempladas en los planes de control de calidad internos de las entidades, que están obligados a ejecutar sistemáticamente en su puesto de trabajo o de servicios los dirigentes administrativos, incluyendo las que se ejecutan por las diferentes estructuras de la ESPAC, jefes de grupos, jefes de turnos o áreas, y supervisores o equivalentes en sus propias dependencias, que se rigen por sus propios métodos y formas.

3.2 DE LAS INSPECCIONES DE SEGURIDAD.

3.2.1 La inspección (según definición de la OACI en el Párrafo 4.11.5 del Documento No. 8973), consiste en un examen de uno o más aspectos de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes en un aeropuerto o de los explotadores de aeronaves para determinar si se realizan con eficacia. Esto se hará normalmente en el transcurso de un breve período de tiempo (varias horas o un día).

3.2.2 Conforme con lo dispuesto en el Artículo 154 de la Resolución No. 2 del Ministro del Interior, la inspección en materia de seguridad y protección será ejecutada exclusivamente por oficiales del MININT. Corresponde íntegramente al órgano competente del MININT la planificación, ejecución y resumen de las inspecciones que se realicen al sistema de seguridad y protección de la aviación civil. Las mismas se pueden llevar a cabo con aviso previo a su realización o sin aviso, también denominadas sorpresivas.

3.2.3 Con independencia de lo anterior, excepcionalmente las autoridades competentes del MININT han delegado en las autoridades competentes del Nivel Central del IACC, la facultad de planificar y organizar Inspecciones de la Comisión Nacional Conjunta IACC-MININT-AGR que se efectúan regularmente a todos los aeropuertos (nacionales e internacionales) y aeródromos del país, incluyendo los explotadores aéreos, dependencias de carga y de suministros radicados en estos, a fin de verificar en el terreno el estado y cumplimiento de las medidas y demás disposiciones de seguridad y protección contra los actos de interferencia ilícita.

A partir de la evaluación de riesgos y amenazas que ejecutan las autoridades estatales, en estas inspecciones se prioriza el examen de los planes y las medidas preventivas y

de enfrentamiento a los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, teniendo como guía de inspección la que se expone en el Apéndice No. 2.

3.2.4 Las inspecciones que realiza la Comisión Nacional Conjunta IACC-MININT-AGR, se ejecutan regularmente en composición de subcomisiones integradas por inspectores de estas tres instituciones, que simultáneamente se trasladan hacia las diferentes zonas del país (occidente, centro y oriente), realizando la inspección en los aeropuertos y aeródromos por un período de 2-3 días en cada zona.

3.2.5 La inspección en cada aeropuerto (aeródromo), a los explotadores aéreos y dependencias de carga y suministros incluye: el chequeo de los planes de medidas correctivas anteriores, el examen en el terreno de la aplicación de las normas y disposiciones y la verificación de planes y demás documentos. También pueden incluir comprobaciones.

3.2.6 Al concluir la inspección en cada dependencia se realiza un resumen específico, donde se señalan los aspectos deficientes e insuficientes y demás constataciones para la elaboración por las entidades de los respectivos planes de medidas correctivas conforme a lo dispuesto en los Párrafos 2.4.6 y 2.4.7. Finalmente se realiza un resumen general donde participan los principales directivos de todas las entidades inspeccionadas, los inspectores y las autoridades superiores del IACC, MININT y AGR, a partir del cual se elaboran los correspondientes informes según lo dispuesto en los Párrafos 2.4.1 2.4.3.

3.3 DE LAS AUDITORIAS DE SEGURIDAD.

3.3.1 La auditoría (según la definición OACI, párrafo 4.11.6 del Documento No. 8973), es un examen profundo de cada aspecto del programa vigente de seguridad del aeropuerto o de la línea aérea, para determinar si están siendo aplicados continuamente y a un nivel constante. Esto se hará normalmente por un período prolongado de tiempo, por ejemplo, varios días, semanas o un mes.

3.3.2 En la práctica la auditoría de seguridad con este contenido se lleva a cabo independientemente por el órgano competente del MININT o por el órgano competente del IACC, así como de conjunto por estos órganos, atrayendo además a representantes del Nivel Central de la AGR cuando se considere necesario.

3.3.3 En cualquiera de los casos, atendiendo a sus objetivos, envergadura y contenido, las auditorías de seguridad como norma se llevan a cabo a los principales aeropuertos del país y líneas aéreas, con una frecuencia de 3 a 5 años, pudiéndose realizar visitas de seguimiento entre sus intervalos. Las mismas requieren de una adecuada planificación y organización, tanto por parte de las autoridades que la ejecutarán, como por las entidades que serán auditadas. Por esta razón las auditorías deberán ser informadas a todos los interesados con un plazo apropiado de antelación que asegure estos propósitos.

3.3.4 El proceso de organización y realización de la auditoría de seguridad incluye:

a) Etapa de preparación.

Consiste en la selección o designación de los auditores-inspectores, la conformación de los equipos de trabajo por

áreas o esferas auditables, la elaboración del cronograma o plan de auditoría conciliado en lo posible con la entidad a auditar y la auto preparación de los auditores-inspectores, prestando especial atención a las normas y procedimientos de seguridad vigentes, así como a la guía o lista de verificación que se empleará para la auditoría. Esta etapa también incluye la preparación interna de la entidad que será auditada a partir de las indicaciones o requerimientos emitidos por las autoridades competentes.

b) Etapa de realización.

La auditoría comienza con una sesión de trabajo inicial del equipo con las autoridades locales, para la puntualización del cronograma o plan de auditoría y otros detalles. Durante su realización, en los plazos fijados por el equipo de auditoría, se efectuarán contactos o reuniones del equipo con las autoridades locales con el objetivo de efectuar resúmenes parciales por áreas y para ir conformando los proyectos de documentos tales como el informe de la auditoría y el plan de medidas correctivas.

La auditoría culmina con el resumen general donde se destacan las deficiencias, insuficiencias o constataciones señaladas por el equipo de auditores, a partir del cual la entidad auditada elabora el plan de medidas correctivas, conforme a lo dispuesto en los Párrafos 2.4.6 y 2.4.7.

c) Etapa post-auditoría.

Incluye la elaboración del informe escrito clasificado de la auditoría por parte del equipo de acuerdo a lo dispuesto en los Párrafos 2.4.1 y 2.4.3, y la elaboración y presentación a las autoridades competentes del plan de medidas correctivas (también clasificado) por parte de las entidades auditadas, así como el control o seguimiento de su cumplimiento por las autoridades según correspondan.

3.3.5 Como norma, durante la realización de las auditorías de seguridad de la aviación (AVSEC por sus siglas en inglés) se tendrá en cuenta el empleo total o parcial de las guías o listas de verificación emitidas por la OACI.

3.3.6 Atendiendo a los resultados constatados sobre el cumplimiento de las normas y procedimientos de seguridad vigentes, la auditoría se califica de Bien, Regular o Mal.

La auditoría con calificación de Mal, independientemente del plan de medidas correctivas y a las medidas administrativas o de otra índole que se tomen, podrá incluir la realización de otra auditoría parcial o total, con un plazo preferiblemente no mayor de un (1) año posterior, para asegurarse de que han sido resueltos los problemas e insatisfacciones detectadas y señaladas durante la auditoría inicial.

3.4 DE LAS VISITAS DE CONTROL.

3.4.1 Con independencia a las inspecciones y auditorías descritas en 3.2 y 3.3, y partiendo de la organización, estructura y lineamientos del Estado cubano, también se llevan a cabo acciones de vigilancia o seguimiento a las diferentes entidades del país, denominadas visitas de control.

Estas visitas de control, tanto por sus objetivos como por su contenido, forma y tiempo de ejecución, pueden homologarse con las inspecciones descritas en 3.2.

3.4.2 Por los niveles de planificación y organización las visitas de control se clasifican en:

a) Control Gubernamental: el que ejecuta el máximo nivel del Gobierno cubano (ministerios) a los organismos de la administración central del estado, en este caso al IACC y sus dependencias subordinadas (empresas y unidades), que como norma se realiza cada cinco (5) años, así como un denominado Recontrol Gubernamental al año siguiente del control.

Para chequear los asuntos de seguridad y protección en estos eventos, el Gobierno designa específicamente a los órganos competentes del MININT.

b) Controles Estatales Integrales: se planifican, organizan y realizan por el IACC y órganos del Nivel Central de la Corporación de la Aviación Cubana S.A. (CACSA) a todas las empresas del Sistema de la Aviación Civil y a todos los aeropuertos de la ECASA y aeródromos de la ENSA, regularmente una vez al año o en años alternos.

Se organizan y ejecutan por comisiones de control integradas por representantes de todas las direcciones aeronáuticas del IACC y representantes de las direcciones de la CACSA, cada cual controlando los aspectos específicos que les concierne. Al final se obtiene una valoración integral del estado y cumplimiento de las disposiciones y regulaciones aeronáuticas y corporativas de la entidad, incluidos los aspectos específicos del SSP; estos últimos son tratados en este control con la debida compartimentación y confidencialidad.

c) Controles Independientes del Departamento de Seguridad y Protección del IACC: los que se ejecutan específicamente por los inspectores que forman parte de este órgano sobre la base de una planificación anual a determinadas empresas, dependencias, aeropuertos y aeródromos, priorizando en esta planificación los niveles de riesgos y amenazas concretas, prevaleciendo también el criterio de visitar a aquellas entidades que no han sido objeto de control estatal integral, lo que equivale a decir, visitar conjuntamente todas las dependencias por lo menos una vez al año. También se realizan a aquellas entidades cuyos resultados de inspecciones, auditorías y controles no hayan sido satisfactorios, así como también en los casos que requieran de determinada ayuda para corregir deficiencias e insuficiencias denominadas como "Visita de control y ayuda".

3.4.3 Las visitas de control expuestas en los Incisos b) y c) del Párrafo 3.4.2, de manera similar a las inspecciones y auditorías cuentan con una etapa de preparación previa, cuyo plazo y participación estará determinado por el nivel de dirección que la organiza y su contenido específico. No obstante, en todos los casos se incluye una actualización y repaso de las medidas indicadas a las dependencias en controles anteriores, así como el estudio y actualización en cuanto a la guía de control.

En el Apéndice No. 3 se expone una guía para las visitas de control que ejecutan los especialistas de seguridad y protección del IACC para los controles estatales y las que se realizan independientemente por este órgano.

3.4.4 Las visitas de control abarcan el examen de todas las especialidades contempladas en el concepto de Sistema de

Seguridad y Protección (SSP), según lo establecido en el Artículo 40 del Decreto-Ley No. 186, tales como la Protección Física, la Protección a la Información Oficial y la Protección Contra Incendios entre otras. Como resultado de estos controles se otorga una calificación de Bien, Regular o Mal por especialidades y en general del SSP.

La visita de control independiente, descrita en el Inciso c) del Párrafo 3.4.2 también puede llevarse a cabo para examinar alguna y no todas estas especialidades e incluso para examinar sólo el cumplimiento de algunas normas o procedimientos específicos de cualquiera de estas especialidades.

3.4.5 Al concluir la visita de control se elabora el correspondiente informe resumen, en donde se señalan las deficiencias, insuficiencias y demás constataciones sobre el cumplimiento de las normas, procedimientos y demás disposiciones de seguridad, así como recomendaciones conforme a lo dispuesto en los Párrafos 2.4.1 y 2.4.3, a partir de los cuales las entidades elaboran los planes de medidas correctivas de acuerdo a lo dispuesto en los Párrafos 2.4.6 y 2.4.7; ambos documentos con la categoría de clasificados.

CAPITULO IV

DE LOS ESTUDIOS DE SEGURIDAD

4.1 El estudio de seguridad (según la definición de la OACI en el Párrafo 4.11.8 del Documento 8973), es una evaluación de las operaciones en el aeropuerto o del explotador de aeronaves con el objetivo de establecer las necesidades en materia de seguridad. Esto incluye la determinación de los puntos vulnerables que se puedan explotar para cometer un acto de interferencia ilícita, a pesar de que se apliquen las medidas y procedimientos de seguridad requeridos en el PNSAC y recomendar las medidas complementarias de protección que estén a la altura de las amenazas, a fin de enfrentar cualquier riesgo identificado.

4.2 En su concepto mas amplio, consiste en la evaluación de seguridad de las instalaciones y entidades, incluyendo el estudio de la situación operativa y análisis de riesgos de las operaciones y los servicios que se efectúan, para identificar vulnerabilidades o fisuras y acometer el diseño o rediseño del sistema de seguridad y protección, incluida la formulación o actualización del plan o programa de seguridad respectivamente. También los estudios se realizan para recomendar nuevas medidas complementarias a partir de nuevas amenazas concretas o como resultado de un proceso investigativo sobre algún incidente, donde se hayan puesto de manifiesto fisuras del sistema de seguridad.

4.3 El estudio de seguridad, según las necesidades, se lleva a cabo parcial o totalmente conforme a la guía metodológica adjunta al Anexo No. 1 de la Resolución No. 2 del Ministro del Interior, cumpliendo lo dispuesto en el Inciso f) del Párrafo 2.1.

4.4 En los estudios de seguridad participan las autoridades estatales descritas en el Párrafo 2.3.7, así como los jefes, especialistas o técnicos de seguridad y protección de las entidades, los que responden a sus niveles correspondientes por el control en la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad, como resultado del estudio en lo que a cada cual le concierne y por el registro de las evidencias de su realización.

**CAPITULO V
DE LAS PRUEBAS O COMPROBACIONES
DE SEGURIDAD**

5.1 CONTENIDO Y FINALIDADES.

5.1.1 La prueba o comprobación, como método efectivo para el mejoramiento de la seguridad y protección constituye en sí un acto simulado, contrario a las normas o procedimientos de seguridad vigentes, que se efectúa en secreto o compartimentadamente por parte de las personas debidamente autorizadas, mediante el porte de armas, simulaciones de armas o artefactos explosivos, o cometiendo acciones violatorias del régimen de acceso y circulación interna, especialmente en las zonas de seguridad restringida de los objetivos e instalaciones.

5.1.2 Las pruebas o comprobaciones se llevan a cabo en un breve plazo de tiempo (hasta 1-2 horas) con la finalidad de verificar o confirmar la eficacia o eficiencia en la aplicación de una medida o procedimiento contemplado en los planes o programas de seguridad vigentes, con el propósito de evaluar el nivel de disposición, preparación o adiestramiento del personal encargado de su aplicación en sus puestos o posiciones de trabajo o de servicios.

5.1.3 La realización de las pruebas o comprobaciones para mejorar el cumplimiento de las normas y procedimientos de seguridad y mantener al personal alerta, requiere a fin de lograr este efecto, que todo el personal conozca la existencia de este método y de la probabilidad real de que en cualquier momento, durante la prestación del servicio, puede ser objeto de la misma. Esto disminuye los inconvenientes en términos de dañar la motivación del personal en caso de que la respuesta no sea la deseada. Tampoco debe hacerse un uso excesivo de comprobaciones, ya que en el mejor de los casos no son explotados convenientemente sus efectos y resultados.

5.2 APLICACION.

5.2.1 El campo de realización de las pruebas y comprobaciones abarca las medidas preventivas contra los actos de interferencia ilícita, pero también repercuten en las acciones de respuesta contempladas en el plan de contingencia. Por su objetivo y contenido, están dirigidas especialmente a determinado elemento, órgano o procedimiento concreto de seguridad, donde el volumen de las acciones y el número de personas involucradas sean las mínimas, para que de su efecto pueda discernirse clara y rápidamente el nivel de eficiencia o no en la respuesta, el grado de disposición y desempeño del personal o a una mezcla de ambos aspectos. También pueden obtenerse resultados sobre la eficiencia y el estado de los medios técnicos (RX, detectores de metales y otros).

5.2.2 En las instalaciones aeroportuarias, explotadores de aviación y dependencias de carga, correo y suministros son objeto de pruebas o comprobaciones, prestándosele especial atención a los órganos y procedimientos de seguridad siguientes:

— Puestos de Inspección y Registro (PIR) para el control de seguridad a pasajeros, trabajadores, equipaje de bodega,

carga, correo y suministros, tanto para vuelos nacionales como internacionales.

— Puntos de Control de Acceso (PCA) tanto de personas como vehicular.

También pueden ser objeto de comprobaciones:

— Las postas o posiciones en el perímetro, áreas de estacionamiento de aeronaves y en las áreas de manipulación de equipajes, carga y servicios de suministros.

— Las posiciones, patrullas y procedimientos para la cobertura de aeronaves durante su movimiento y en las posiciones de despegue.

— Los procedimientos de seguridad que están a cargo del personal de tráfico y operaciones en los mostradores de despacho, relativos a los documentos de viaje de los pasajeros, armas y demás artefactos y sustancias que están prohibidas, que lleven consigo o en su equipaje.

— El control de acceso a las aeronaves que estén dispuestas para el vuelo.

— Los procedimientos para la verificación (sondeo) de seguridad de las aeronaves dispuestas para el vuelo.

— Los procedimientos para la verificación (sondeo) de seguridad de las áreas estériles, especialmente los salones de última espera.

5.3 RESPONSABILIDADES.

5.3.1 La índole de una comprobación secreta requiere que sea planificada y realizada cuidadosamente, con el fin de eliminar la posibilidad de que sea interpretada o confundida con un ataque real, con la posible perturbación resultante en las operaciones y el riesgo de daños o perjuicios a las personas o bienes.

5.3.2 Las pruebas o comprobaciones se llevarán a cabo estrictamente conforme a lo establecido en el presente Capítulo, asegurando:

— Que no pongan en peligro a ninguna persona;

— que no pongan en peligro la seguridad de las aeronaves ni las instalaciones del aeropuerto;

— que no causen daños a la propiedad de los pasajeros y empleados;

— que no alarmen ni creen pánico o confusión, así como, que causen inconvenientes al público y personas, órganos, instalaciones que no estén sometidas o sean ajenas a esta prueba.

5.3.3 Con independencia a la facultad que posee la Dirección de Protección del MININT para realizar pruebas o comprobaciones cuando lo estime conveniente, para asegurar que estas se lleven a cabo de manera regular y con el rigor y los requerimientos expuestos, con la aprobación de la autoridad competente del MININT la planificación y realización sistemática de las pruebas o comprobaciones se delega en los Mandos Operativos Ministeriales y Mandos Operativos Funcionales del Ministerio del Interior, que están orgánicamente en funciones en los aeropuertos internacionales y aeropuertos nacionales respectivamente, contando con el apoyo de los jefes, especialistas o técnicos de seguridad y protección de las referidas entidades.

5.3.4 Los jefes de los MOM y MOF del MININT son los encargados de nominar y acreditar ante la Autoridad Aeroportuaria, a los oficiales del MININT pertenecientes a estos

mandos, con el nivel de preparación y competencia requeridas, que estarán designados para la organización y dirección de las pruebas o comprobaciones en los respectivos aeropuertos, así como aprobar el listado de armas, simulaciones de armas o de artefactos explosivos y otros medios que son utilizados para las comprobaciones y ejercer su debido control.

5.3.5 Es evidente que por su carácter compartimentado, la realización de las comprobaciones no podrán estar a cargo directamente de los oficiales descritos en el párrafo anterior, ni por los conocidos oficiales integrantes de estos mandos. Se requiere que estos sean los que seleccionen a las personas desconocidas para la ejecución de cada prueba, y que las mismas actúen bajo la dirección de estos oficiales.

Debido a que estas acciones se realizan en secreto, significa que estas personas estarán sometidas a situaciones de alta tensión emocional, con la posibilidad adicional de crear pánico y confusión si no siguen los procedimientos requeridos. Por consiguiente el personal seleccionado para las pruebas, además de confiables y discretos, deben ser voluntarios, de carácter tranquilo, capaces de seguir con precisión las instrucciones y de adoptar decisiones lógicamente razonables, así como de reaccionar rápidamente cuando los planes no discurren según lo previsto.

5.4 ORGANIZACION, REALIZACION Y NOTIFICACION.

5.4.1 La organización de las pruebas incluye necesariamente una etapa de planificación. Aunque no existe un patrón predeterminado para la cantidad de pruebas, las autoridades que están a cargo de estas tareas elaborarán un plan general anual para cada aeropuerto, determinado en primera instancia por el análisis de riesgos y la evaluación de las amenazas concretas de cada instalación u objetivo. Este plan será compartimentado, donde se consideren entre otras cuestiones el número o frecuencia y orden de realización de las comprobaciones a los órganos o elementos del sistema de seguridad, su contenido esencial y las fechas o períodos probables de su realización. Esto no excluye la ejecución de otras comprobaciones impuestas por necesidades o cambios en la situación.

5.4.2 Determinado el órgano o elemento que será objeto, la realización siempre estará precedida de una preparación. Esta contempla la designación de la autoridad que será responsable de su dirección y control (Párrafo 5.3.4), el estudio de las normas y procedimientos operacionales de seguridad vigentes relativos al asunto que será objeto de comprobación, la selección y preparación de la persona ejecutora (Párrafo 5.3.5) y la designación del o los objetos a utilizar (armas, simulaciones de artefactos, falsas credenciales, etc.).

En la preparación de las personas ejecutoras de la prueba, prestar especial atención a las instrucciones precisas sobre su comportamiento y acciones, sobre todo al descubrirse la violación por las autoridades o al detectarse el objeto prohibido, o en caso de que el plan de comprobación no discorra según lo previsto.

5.4.3 Durante la realización de la comprobación se deben evaluar con exactitud las acciones de respuesta del personal sometido a la prueba, tomándose como única referencia las normas y procedimientos operacionales y de seguridad que

están establecidos sobre el tema o asunto que es objeto de comprobación y el tiempo de reacción, incluido el personal y autoridades de apoyo o refuerzo cuando así esté previsto en el procedimiento. Esta información esencialmente indicará rápida y claramente la eficacia o no del personal en la función de seguridad que se está sometiendo a prueba.

5.4.4 Antes de concluir el evento, el dirigente de la comprobación debe informar al personal involucrado sobre la comprobación y en caso que no se hayan detectado las armas o artefactos, mostrar las evidencias al momento y también debe recopilar toda la información de utilidad para el análisis y la confección del informe final de la comprobación. Por ejemplo si la comprobación se llevó a cabo en un PIR debe verificar:

- La fecha en que se calibraron por última vez los medios técnicos;
- cuál es el nivel de circulación de pasajeros en el momento de la prueba;
- el completamiento con personal en el PIR, por cuánto tiempo han estado trabajando en el turno y la rotación en sus diferentes puestos;
- qué instrucción y experiencia tiene el personal en función y si había sido sometido a otras comprobaciones;
- si estaba el PIR adecuadamente supervisado en el momento de la comprobación y otras circunstancias que puedan haber influido en el resultado de la comprobación.

5.4.5 Al concluirse cada comprobación el dirigente realiza una sesión de información en el terreno, con la participación del personal objeto de prueba y las personas con responsabilidad respecto al órgano, área o línea de servicio, y en el lugar resumir el resultado satisfactorio o insatisfactorio de la comprobación. En esta sesión participan el jefe, especialista o técnico de seguridad y protección de la entidad según correspondan.

5.4.6 La notificación consiste en la elaboración del informe escrito clasificado (cuando se describan vulnerabilidades o fisuras) por el mando correspondiente del MININT, sobre el resultado de la comprobación y su envío a los directivos o autoridades del aeropuerto o entidad que se trate.

El informe como mínimo debe contemplar la fecha y período de su realización y muy especialmente los resultados obtenidos, haciendo énfasis fundamentalmente en los aspectos relativos al descubrimiento o no de los objetos prohibidos o de la violación cometida, las acciones y tiempo de reacción del personal involucrado y las recomendaciones del órgano competente para resolver o subsanar los aspectos insatisfactorios.

5.4.7 Los máximos dirigentes administrativos de las dependencias objeto de la comprobación, son los responsables de determinar e instrumentar las medidas correctivas como resultado de la comprobación.

5.4.8 Teniendo en cuenta el informe descrito en 5.4.6, un control estadístico de las comprobaciones, de sus resultados y medidas correctivas, deberá conservarse como evidencia de su realización a nivel de aeropuerto, línea aérea y otras dependencias, los que además estarán en la obligación de informarlo al Nivel Central de sus respectivas empresas y estas últimas a su vez lo informan al IACC.

5.4.9 En el IACC, a cargo del Organismo de Seguridad y Protección, se mantendrá un registro general de las comprobaciones realizadas en el sistema de la aviación civil, a partir de la información sistemática que tributen los jefes, especialistas o técnicos de seguridad y protección del Nivel Central de las empresas correspondientes de la aviación civil.

En el Apéndice No. 4 se muestra un esquema modelo del informe a rendir al IACC sobre las pruebas o comprobaciones realizadas en las diferentes entidades.

CAPITULO VI DE LA INVESTIGACION, ANALISIS Y NOTIFICACION DE LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

6.1 GENERALIDADES.

6.1.1 La investigación de los actos de interferencia ilícita o de las correspondientes amenazas, desempeña una función crucial en la determinación o identificación de las deficiencias o fisuras del sistema de seguridad, ya que como resultado del análisis las autoridades competentes pueden esclarecer las circunstancias de los hechos y las responsabilidades, para recomendar puntualmente las correcciones o mejoras necesarias a la seguridad, contempladas en los diferentes planes.

6.1.2 Las tentativas o actos de interferencia ilícita que son objeto de investigación o análisis son los siguientes:

- a) Acto o tentativa de apoderamiento ilícito o de desvío de una aeronave.
- b) Acto o tentativa contra la seguridad de la aviación comprendidos los: sabotajes, daños dolosos, bombas y otros artefactos o sustancias explosivas que se hayan encontrado en aeropuertos y sus instalaciones, aeronaves, equipajes, cargas, correo, etc.
- c) Penetraciones ilícitas a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos por personas o en vehículos.
- d) Salidas ilegales en aeronaves como polizón o intentos mediante el ocultamiento de personas en aeronaves, contenedores o por otras vías.
- e) Cualquier otro acto o amenaza contra la aviación civil (por ejemplo la amenaza de bomba) cuando ponga en peligro las personas o afecte la regularidad de las operaciones del aeropuerto o de las aeronaves.

6.1.3 En un acto de interferencia ilícita de los descritos pueden estar involucradas personas, pasajeros o no, tripulantes y aeronaves nacionales o extranjeras, e incluso estos actos pueden afectar o repercutir de forma directa o indirecta en el espacio aéreo o territorio de otros países. Sin considerar la gravedad o los daños causados, por su connotación internacional confirma la exigencia de la OACI en su exhaustiva investigación y la obligatoriedad de informar sobre el incidente no sólo a este organismo, sino a cuantos Estados se hayan visto afectados.

6.1.4 Al ocurrir un intento o acto de interferencia ilícita, particularmente de los descritos en los Incisos a), b) y d) del Párrafo 6.1.2, tan pronto cuando sea conocido y como sea posible, se constituirá una Comisión Estatal con la misión de llevar a cabo la investigación y análisis del incidente o suceso. La composición o el número de participantes en la

comisión dependerán de la naturaleza, envergadura, gravedad o repercusión del incidente.

En su composición más integral o completa la comisión podrá estar representada por los organismos e instituciones siguientes:

- a) Ministerio del Interior.
Representantes de las Direcciones de Protección, Contrainteligencia, Inmigración y Extranjería, Investigaciones Criminales y Operaciones, así como el Cuerpo de Bomberos.
- b) Aeronáutica Civil.
Especialistas de seguridad y protección del IACC. También de otras dependencias del IACC según las necesidades, sobre todo para el asesoramiento en aspectos operacionales vinculados con el hecho.
- c) Aduana General de la República.
Funcionarios o inspectores del Nivel Central de la AGR, principalmente en el caso que el incidente esté relacionado con las tareas o responsabilidades de seguridad que cumple esta institución en la aviación civil.

6.1.5 En el caso de los incidentes descritos en los Incisos c) y e) del Párrafo 6.1.2, las circunstancias determinarán la constitución o no de dicha comisión, correspondiendo esta decisión a la Autoridad Aeronáutica. En los casos que no se constituya la comisión estatal, se designa una comisión a nivel de empresa y entidades involucradas, que llevarán a cabo la investigación del suceso tomando como norma lo dispuesto en el presente Capítulo.

6.1.6 La determinación de la composición de la Comisión Estatal y de su dirección, estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica en consulta con las autoridades competentes del MININT, con el propósito de integrar líneas de jerarquía diferentes para garantizar la fiabilidad e imparcialidad necesarias.

6.1.7 Cuando se produzca un incidente de los descritos en el Párrafo 6.1.2 y las autoridades locales, es decir, de las entidades o región en donde se produce el hecho (tanto de la aviación, del MININT y la AGR) hayan iniciado un proceso de investigación a su nivel, podrán efectuarlo hasta el momento en que se hace presente la Comisión Estatal, la que teniendo en cuenta los elementos e informaciones de la investigación local, asumirá desde ese momento la dirección y desarrollo del proceso investigativo hasta su culminación. En este caso las autoridades locales continuarán auxiliando el trabajo de la Comisión Estatal.

6.1.8 En el caso que un proceso investigativo por las autoridades locales (descrito en el párrafo anterior) haya concluido, la Comisión Estatal tomará en cuenta dichos resultados como elementos para su estudio y análisis. En este caso prevalecerán los criterios y conclusiones de la Comisión Estatal.

6.2 REQUERIMIENTOS Y PROCEDIMIENTOS.

6.2.1 El examen y análisis de un intento o acto de interferencia ilícita, por su compleja naturaleza, exige en primer lugar que las autoridades que lo ejecutan cuenten con el nivel de competencia requerido, especialmente en cuanto al dominio y sólidos conocimientos sobre la función que des-

empeñan en la Comisión, así como estar actualizados en lo relacionado con las normas, procedimientos y demás regulaciones vigentes de la seguridad de la aviación, en particular de los asuntos relativos al incidente objeto de investigación.

6.2.2 Todo examen o análisis debe llevarse a cabo por partes o asuntos implicados en el incidente, sean entidades nacionales o extranjeras. Debe recopilarse toda la información disponible mediante documentos, entrevistas, grabaciones de audio o video, mapas, croquis, etc., con lo que se irá conformando el expediente único de la investigación. Cuando se realicen entrevistas se deben exigir las declaraciones juradas de los involucrados, lo cual también formará parte del expediente.

6.2.3 Todos los miembros de la Comisión informarán en pleno los resultados de las partes o asuntos que les ha tocado investigar, así como, de las necesidades de revisión o de enmiendas de los diferentes planes, medidas o procedimientos.

6.2.4 Como culminación del examen o análisis del incidente, debe considerarse la realización de una crítica general del suceso, en la deberán participar, además de los miembros de la Comisión, todos los directivos, autoridades y funcionarios que correspondan, implicados o no, a fin de generalizar las experiencias y beneficiar la preparación para la respuesta a sucesos futuros, y si fuera necesario, para el perfeccionamiento o corrección de los planes.

6.3 INFORME Y NOTIFICACION.

6.3.1 Con independencia de las consideraciones y exigencias descritas en el párrafo 6.1.3, tenga o no repercusión internacional, todo incidente de acto de interferencia ilícita será notificado a la Autoridad Aeronáutica, en primera instancia, por las entidades implicadas y en los plazos conforme a lo establecido en la Sección Octava, del Capítulo V de la RAC-17.

6.3.2 Como resultado de la investigación por la Comisión se elabora el informe, el cual forma parte del expediente. El contenido del informe estará sujeto a las características concretas del incidente, pero en todos los casos incluirá como mínimo:

- a) Reseña cronológica del incidente, fecha, hora o período, lugar, etc.
- b) Aeronaves, instalaciones o personas involucradas (agresores y agredidos, nacionales o extranjeros).
- c) Daños o perjuicios causados a las personas, propiedades, recursos, aeronaves, instalaciones, etc.
- d) Causas, condiciones y demás elementos que propiciaron o facilitaron el hecho, indicando las responsabilidades correspondientes.
- e) Conclusiones y proposiciones (consideraciones) sobre las medidas correctivas o de mejoramiento de los diferentes planes.

6.3.3 El informe de la Comisión se elabora por escrito con la cantidad de ejemplares indicados y la clasificación que corresponda. No obstante, un ejemplar se conserva en la Oficina de Control de la Información Clasificada (OCIC) de la Autoridad Aeronáutica. El expediente no clasificado se conserva en el Organismo de Seguridad y Protección del IACC.

6.3.4 A partir de este informe, a cargo del Organismo de Seguridad y Protección del IACC, se elabora el informe oficial que se envía a la OACI con la aprobación de la Autoridad Aeronáutica en un plazo no mayor de 30 días a partir del suceso sobre un acto de interferencia ilícita, en correspondencia con el modelo de la OACI que se muestra en el Apéndice No. 34 del Documento 8973.

6.3.5 Cuando el incidente incluya personal o aeronaves extranjeras, se establece por la OACI que en un plazo no mayor de 60 días de ocurrido el hecho, se remitan las informaciones según le concierne a:

- a) el Estado de matrícula de la aeronave;
- b) el Estado del explotador de la aeronave;
- c) los Estados cuyos ciudadanos hayan sido perjudicados o detenidos como consecuencia del incidente; y
- d) todo Estado que haya proporcionado ayuda para el esclarecimiento del suceso y mitigación de sus consecuencias.

6.3.6 En el caso descrito en el párrafo anterior, la Autoridad Aeronáutica aplica los procedimientos, vías y canales de información que sean indicados por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Cuba.

CAPITULO VII DE LOS EJERCICIOS Y SIMULACROS

7.1 GENERALIDADES.

7.1.1 Los ejercicios o simulacros sobre las medidas y acciones contemplados en el Plan de Contingencia para el enfrentamiento a los actos de interferencia ilícita que se cometen contra la aviación civil, constituyen un importante elemento para el mejoramiento o perfeccionamiento de los planes y contribuyen eficazmente a la preparación y consolidación práctica del personal que interviene en su ejecución.

7.1.2 Los planes de contingencias (según el Apartado 5.3 del Volumen V del Documento OACI No. 8973) deben ponerse en práctica y ser objeto de ejercicios con regularidad, a fin de identificar los puntos débiles y las modificaciones necesarias para concluir sin daños una situación de contingencia real.

Además de los grandes ejercicios generales sobre los planes de contingencia, que deben realizarse por lo menos cada dos años, deberán organizarse ejercicios periódicos de menor escala adicionales a las pruebas, inspecciones y auditorías por lo menos anualmente.

7.1.3 Con independencia de las particularidades de otras dependencias o entidades de la aviación civil, todos los aeropuertos llevarán a cabo ejercicios o simulacros sobre el Plan de Contingencia, de acuerdo a lo dispuesto por la OACI y conforme a lo estipulado en el presente programa.

7.1.4 Por la organización, planificación y coordinación de los ejercicios y simulacros responden los respectivos directores de aeropuertos con el apoyo de los órganos de seguridad y protección, en estrecha coordinación con las autoridades o mandos locales del MININT. En los ejercicios o simulacros donde intervengan dependencias, entidades o fuerzas no propias de la aviación, tales como la AGR o del MININT, deberán estar aprobados por las autoridades competentes de estas instituciones.

7.2 FRECUENCIA Y CARACTERISTICAS.

7.2.1 Atendiendo a su escala, tal y como se expresa en el párrafo 7.1.2, los ejercicios o simulacros para casos de contingencia que se llevan a cabo son:

— Ejercicio de mesa y parcial, anualmente.

— Ejercicio general, cada dos (2) años.

7.2.2 El ejercicio de mesa, también dominado sobre el plano, es la escala mas sencilla y consiste en un ensayo de las condiciones de integración de los planes y de la capacidad de los recursos humanos para enfrentar una contingencia dada, sin necesidad de incurrir en cuantiosos gastos económicos o de recursos, ni en la perturbación de las operaciones o servicios de la instalación. Pueden efectuarse de forma independiente o como parte de la preparación o realización de un ejercicio de mayor escala y su desarrollo generalmente es continuo por un tiempo de hasta varias horas de duración.

7.2.3 El ejercicio parcial, a una escala superior al de mesa, se realiza con el objetivo de cerciorarse de que la respuesta de cada dependencia participante en una contingencia y las comunicaciones son adecuadas, sometiendo a evaluación estos asuntos, incluido el equipamiento, la técnica y otros recursos, así como los elementos de coordinación y cooperación entre las instituciones, dependencias o fuerzas que intervienen en un enfrentamiento, tales como seguridad, AGR, MININT, tránsito aéreo, operaciones y otras.

Dependiendo de los objetivos concretos el ejercicio parcial puede abarcar una o varias jornadas de realización, teniéndose en cuenta que no afecten las operaciones normales del aeropuerto.

7.2.4 El ejercicio general es el de mayor escala o envergadura y requiere de una minuciosa organización y coordinación. Generalmente estos ejercicios abarcan la comprobación más integral de los planes de contingencia (diferentes tipos de contingencias) y la ejecución práctica por el personal o fuerzas de diferentes dependencias participantes en dichos planes.

Para la organización y realización del simulacro general debe constituirse un grupo o equipo de dirección, representado por las instituciones que participan, quienes tendrán a su cargo la elaboración de toda la documentación y coordinaciones necesarias previa a su ejecución, así como para la evaluación de sus resultados y recomendar las medidas o actividades correctivas o de perfeccionamiento de los respectivos planes.

Por su contenido y envergadura, el ejercicio general puede estar estructurado por etapas o cuestiones a desarrollar, en una o varias jornadas, abarcando uno o más días de duración.

7.3 PLANIFICACION, ORGANIZACION Y REALIZACION DE SIMULACROS.

7.3.1 La planificación anual de los ejercicios o simulacros corresponde a los Directores Generales de los Aeropuertos, en correspondencia con lo establecido en los Párrafos 7.1.4 y 7.2.1 del presente Programa, debiéndose informar al Nivel Central de la Empresa dichas planificaciones (tipos de ejercicios y fechas) antes de concluir el primer trimestre de cada año.

7.3.2 Los detalles de la organización y realización de los ejercicios o simulacros estarán determinados en primera instancia por su contenido, tipo o envergadura, así como los objetivos a lograr, comprobar o consolidar. No obstante, en cualquiera de los casos deben tenerse en cuenta básicamente la determinación y formulación como mínimo de los aspectos siguientes:

- a) Definir el tema y los objetivos del ejercicio.
- b) Formular la idea, el plan y orden de realización, incluidas las introducciones y dinámicas.
- c) Determinación de los participantes, incluyendo los medios y recursos necesarios.
- d) Designación de los dirigentes que tendrán a su cargo el arbitraje o monitoreo de su realización, los responsables del análisis y proponer las enmiendas o correcciones a los planes como resultado de la evaluación del ejercicio.

7.3.3 El ejercicio o simulacro en cualquiera de sus escalas culmina con el resumen o análisis de sus resultados. Las personas a cargo de este análisis deberán asegurar las consultas y evaluaciones con las autoridades participantes de la aviación, AGR y MININT según corresponda, para elaborar si fuera necesario las propuestas de enmiendas o correcciones al Plan de Contingencia, así como su presentación a las autoridades encargadas de la aprobación.

7.3.4 A cargo del órgano de seguridad y protección del aeropuerto deberán conservarse las evidencias relativas a la realización de los ejercicios o simulacros de contingencia, así como el control sobre el cumplimiento de las medidas correctivas o de mejoramiento del Plan de Contingencia.

Este órgano también tendrá a su cargo la notificación al Nivel Central de la Empresa, sobre el cumplimiento o ejecución de los ejercicios o simulacros realizados, conforme a la guía o modelo que se muestra en el Apéndice No. 5.

El Nivel Central de la Empresa envía una copia de esta notificación al Organismo de Seguridad y Protección del IACC, quien mantiene el control y las evidencias en general sobre estos ejercicios.

APROBADO: _____
Nombre y cargo

MODELO DEL PLAN DE MEDIDAS CORRECTIVAS
(Indicar la entidad, en cuál evento y la fecha de su realización)

| No. | Deficiencias, insuficiencias o insatisfacciones señaladas | Medidas correctivas propuestas | Fecha de cumplimiento | Responsable o ejecutor de las medidas correctivas |
|-----|---|--------------------------------|-----------------------|---|
| | | | | |
| | | | | |

APENDICE No. 2

**GUIA O LISTA DE VERIFICACION
PARA LAS INSPECCIONES DE LA COMISION
CONJUNTA**

En correspondencia con el párrafo 3.2.3 y con el objetivo de unificar los aspectos a inspeccionar por los distintos miembros que integren estas comisiones, se establecen las cuestiones a controlar en las áreas, locales e instalación aeroportuaria siguientes:

I.- Oficina de venta de boletos y mostradores de tráfico durante el chequeo de pasajeros.

- a) Conocer la preparación del personal en la lectura operativa de los documentos de identidad y en los indicios psicológicos, operativos y de conducta de los pasajeros.
- b) Verificar las medidas de comprobación de la legitimidad de los documentos de identidad de los pasajeros, así como, si se identifican plenamente de forma física y documental.
- c) Comprobar si se indaga con cada pasajero las medidas de seguridad apropiadas con respecto a su persona y con relación a su equipaje de mano y de bodega.
- d) Verificar si se asignan los asientos fijos (seating) a los pasajeros de acuerdo a lo establecido para cada tipo de aeronave.

- e) Comprobar si se confecciona el listado de pasajeros de forma clara y precisa indicando nombres y apellidos completos, tipo y número de identidad, etc.
- f) Verificar si existe un riguroso control y custodia de los tickets, pases a bordo, boletos y otros en estas áreas.
- g) Comprobar que se coloca el etiquetado y si se realiza la vigilancia de los equipajes de bodega por este personal después de ser recepcionados en el área de despacho y hasta que rebase el área de los mostradores.
- h) Comprobar que en vuelos nacionales se le informa a los pasajeros la limitación de un bulto como equipaje de mano por pasajero y que no exceda de 5 kg de peso.
- i) Comprobar si existen en el área los avisos informativos y si oralmente se comunica a los pasajeros, sobre las prohibiciones de armas, objetos, artículos o sustancias prohibidas a transportar por los mismos y en su equipaje de mano.
- j) Comprobar si se realiza el punteo de tráfico a los pasajeros antes de pasar a las salas o áreas de última espera, su efectividad y si se exige el cumplimiento de la cantidad, peso, volumen y el etiquetado del equipaje de mano que llevan los pasajeros.

II.- Puestos de Inspección y Registro (PIR).

- a) Verificar el estado de completamiento técnico y de la dotación en el PIR, puntualizando la existencia y canti-

dad necesaria del personal de ambos sexos, así como la rotación en el tiempo establecido para estas actividades.

- b) Verificar si se llevan a cabo las comprobaciones o ensayos de los medios técnicos del PIR antes del comienzo de los controles de seguridad, qué objetos se emplean y las evidencias al efecto.
- c) Comprobar cómo se cumplen los procedimientos de inspección o registro de los pasajeros y su equipaje de mano, así como de los funcionarios y otro personal autorizado a acceder al área estéril (primera inspección).
- d) Comprobar si se exige el cumplimiento de la cantidad, peso, volumen y el etiquetado del equipaje de mano que llevan los pasajeros.
- e) Comprobar cómo se cumplen los procedimientos con los pasajeros que portan armas de fuego y otros objetos prohibidos.
- f) Comprobar los procedimientos que se llevan a cabo durante la inspección de pasajeros incapacitados físicos en sillas de ruedas, con prótesis, con muletas, en camillas, etc.
- g) Conocer qué medidas se adoptan en caso de no funcionar el equipo de RX o el detector de metales de pórtico.
- h) Verificar si el CCTV cubre el área y si es técnicamente eficiente para los objetivos propuestos.
- i) Verificar si el PIR cuenta con las instrucciones específicas para el trabajo y la documentación establecida, así como, si existen las condiciones y medios apropiados para su adecuado funcionamiento.
- j) Comprobar la existencia y efectividad de los medios de comunicaciones del PIR, especialmente para casos de contingencias.
- k) Verificar el conocimiento del personal del PIR de las indicaciones del Presidente del IACC, sobre las personalidades que se exceptúan del chequeo.

III.- Salón o área de última espera.

- a) Comprobar la realización y evidencias de las verificaciones de seguridad (sondeos) antes del ingreso de los pasajeros a estas áreas, que se realiza por la ESPAC, Inmigración o AGR según el caso. Verificar si se utiliza la técnica canina.
- b) Comprobar si las condiciones constructivas aseguran la hermeticidad que impidan la contaminación del área (cierre seguro de puertas, ventanas, etc.) y el control de las llaves que existan.
- c) Comprobar la presencia de agentes de la ESPAC en estas áreas, su preparación, así como la del personal de inmigración, tráfico, AGR, catering y de las diferentes tiendas en estas áreas, según el caso, en cuanto a la detección de indicios psicológicos y operativos de los pasajeros.
- d) Verificar que se ejecuta un riguroso control de seguridad en el PIR a todas las mercancías, productos, etc., que se introducen en estas áreas.
- e) Comprobar que exista un riguroso control para evitar que se vendan, distribuyan u oferten armas o simulaciones de estas, objetos o accesorios punzantes, cortantes o contundentes dentro de estas áreas.
- f) Verificar que existe un riguroso control sobre los cubiertos, instrumentos de cocina, herramientas, accesorios u

otros objetos o materiales que puedan ser utilizados como armas.

- g) Comprobar si se realiza la segunda inspección a los pasajeros y su equipaje de mano en vuelos nacionales antes del abordaje en la aeronave. Precisar cómo se realiza y los medios que se disponen.
- h) Comprobar que se asegura que los pasajeros estériles, una vez que se dirijan a abordar la aeronave, no se mezclen ni tengan contacto con otras personas y que se garantice la esterilidad de los ómnibus, escaleras, fingers, etc.
- i) Verificar si el CCTV cubre estas áreas y si es técnicamente eficiente para los objetivos propuestos.

IV.- Salón VIP o de protocolo (vuelos nacionales).

- a) Verificar que no se comercializa el salón VIP.
- b) Si el PIR es independiente, comprobar todas las medidas expuestas en el punto II.
- c) Verificar la preparación del personal que trabaja en estos salones para detectar indicios psicológicos y operativos de los pasajeros.
- d) Verificar el conocimiento del personal del PIR de las indicaciones del Presidente del IACC sobre las personalidades que se exceptúan del chequeo.
- e) Comprobar el procedimiento que se lleva a cabo con las personas autorizadas a portar armas de fuego.
- f) Comprobar que se cumplen todas las medidas indicadas en el punto III.

V.- Areas de equipaje de bodega.

- a) Comprobar la existencia y el estado de los medios técnicos de RX, y cómo se cumplen los procedimientos de inspección.
- b) Verificar si se llevan a cabo las comprobaciones o ensayos de los RX antes del comienzo de los controles de seguridad, qué medios se emplean y las evidencias al efecto.
- c) Comprobar cómo se realiza la inspección del equipaje y qué procedimientos se cumplen si se detecta algún objeto sospechoso.
- d) Conocer qué medidas se adoptan en caso de no contar con equipo de RX o que éste se encuentre de baja.
- e) Verificar si se utiliza la técnica canina.
- f) Verificar si se realiza el conteo físico del equipaje, se exige la adecuada identificación (etiquetado) y cómo se realiza el cotejo del equipaje con los pasajeros a bordo.
- g) Verificar si se le brinda protección (acompañamiento) por la ESPAC, al equipaje desde el equipo de RX hasta la bodega de las aeronaves y viceversa, y que sólo sea manipulado por el personal autorizado para ello.
- h) Verificar si el CCTV cubre esta área y si es técnicamente eficiente para los objetivos propuestos.
- i) Comprobar las medidas de seguridad del "hueco" que da acceso al área de mostradores, a fin de evitar la penetración de intrusos por esta vía.

VI.- Areas de la rampa o plataforma.

- a) Verificar la preparación de los agentes que dan acceso a estas áreas para la detección de indicios psicológicos y operativos.
- b) Comprobar la rigurosidad de la inspección en el PIR o PCA de los funcionarios y personal en general que acceden a estas áreas, el control de sus respectivas credencia-

les, y las condiciones y completamiento con los medios apropiados.

- c) Comprobar que todo el personal ubicado en las proximidades de las aeronaves previstas para el vuelo, esté debidamente identificado con sus credenciales y justificados por razones de trabajo.
- d) Comprobar el orden y control de circulación de vehículos autorizados con su correspondiente credencial en esta área.
- e) Comprobar que las aeronaves estacionadas no previstas para el vuelo estén desprovistas de escaleras y otros medios, las puertas debidamente cerradas y las llaves en el lugar establecido bajo control.
- f) Comprobar que los accesos innecesarios desde las terminales aéreas hacia la rampa han sido clausurados y que no existen oficinas u otras dependencias de servicios o administrativos con acceso a estas áreas.
- g) Verificar que el área de la rampa se cubre con CCTV.
- h) Comprobar que las áreas restringidas de seguridad se encuentren bien definidas y señaladas, particularmente las áreas de estacionamiento de aeronaves.

VII.- En las aeronaves (previstas para el vuelo o prevuelo).

- a) Comprobar la existencia y procedimientos para la protección directa de las aeronaves.
- b) Comprobar que se restringe al mínimo el acceso a las aeronaves y se cumplen los procedimientos de inspección-registro de funcionarios y trabajadores antes de su acceso a la misma, controlando las evidencias al efecto.
- c) Verificar la preparación del personal que realiza el sondeo a las aeronaves antes del vuelo.
- d) Comprobar que se cumplan rigurosamente los dos sondeos independientes a la aeronave, medios que se emplean y las evidencias de su realización.
- e) Verificar el lugar de la cabina de tripulantes donde se coloca el maletín con las armas de fuego y los objetos retenidos a los pasajeros y el hacha del avión, así como, si se cumplen los procedimientos establecidos para la transportación de estos.
- f) Verificar que se ha llevado a cabo el reforzamiento y blindaje de la puerta de la cabina de pilotaje.
- g) Comprobar las medidas de refuerzo de los compartimientos de carga de las aeronaves que lo necesitan.
- h) Comprobar que los servicios de comisaría, venta a bordo y otros suministros, se llevan a cabo por el personal estrictamente autorizado para ello y que se cumplan las medidas de seguridad para estos servicios (sellado de troyller, documentación, etc.).
- i) Comprobar que la carga que se transporta en las aeronaves se custodie desde estas dependencias y que sean manipuladas solamente por el personal autorizado para ello, y que se cumplan las medidas establecidas para estos casos.

VIII.- Instalación aeroportuaria y perímetro del aeropuerto.

- a) Revisar el Plan de Seguridad y Protección, su metodología y actualización, verificándose que esté aprobado por el máximo dirigente administrativo, y su revisión por el órgano de Seguridad y Protección del IACC.

- b) Comprobar el funcionamiento, eficiencia y actualización del sistema de credenciales vigentes.
- c) Comprobar cómo se ejecuta la cobertura de las aeronaves en vuelos internacionales. En vuelos nacionales, cómo se garantiza la seguridad de estas en la posición de despegue.
- d) Comprobar el estado del cercado perimetral y cómo está organizado, y se lleva a cabo el patrullaje del mismo.
- e) Comprobar el estado de la iluminación, en especial en las áreas de rampa y otros puntos vitales o sensibles.
- f) Comprobar el cumplimiento de las medidas de desyerbe en los alrededores del aeropuerto.
- g) Comprobar el estado y completamiento de los PCA para personas y vehículos, cómo se cumplen los procedimientos de registro de los mismos, si existen las barreras físicas adecuadas, el equipamiento y las comunicaciones necesarias.
- h) Comprobar el estado técnico y el completamiento de las armas de fuego para la seguridad y protección de la instalación, y las condiciones de seguridad del local dispuesto para el armamento.
- i) Comprobar las áreas que no se cubren por el CCTV y si es técnicamente eficiente para los objetivos propuestos.
- j) Verificar las actividades de supervisión, modelación operativa o comprobaciones al sistema de seguridad y protección, quién las ejecuta, su frecuencia y sistematización para comprobar la eficacia y eficiencia del mismo, así como, la realización de ejercicios prácticos o simulacros, controlando las evidencias al respecto.
- k) Comprobar las medidas adoptadas para garantizar un efectivo funcionamiento y desarrollo de la "operación coraje" ante un eventual aterrizaje imprevisto de una aeronave o su imposibilidad de despegar por ser objeto de una interferencia ilícita.
- l) Comprobar la efectividad del sistema de comunicaciones que dispone el aeropuerto, en especial con el Centro de Dirección del MININT y de la ESPAC.
- m) Comprobar la existencia y el funcionamiento del Comité de Seguridad del aeropuerto y las evidencias sobre sus actividades.
- n) Comprobar medidas de control y reforzamiento policia- co en las áreas exteriores alrededor del aeropuerto y las medidas que se aplican en el área de parqueo.
- o) Comprobar si están establecidas las barreras físicas o están obstruidos los accesos hacia las terrazas de las terminales aéreas.

IX.- Generalidades.

- a) Verificar la participación y desempeño del Órgano de Seguridad y Protección del aeropuerto en la organización y control del Sistema de Seguridad y Protección. Estructuras, fuerzas y medios disponibles que le permitan garantizar sus misiones. Evidencias al respecto.
- b) Precisar hechos o situaciones que han evidenciado vulnerabilidades en el Sistema de Seguridad y Protección (desde la anterior inspección hasta la actual). Análisis de causas y condiciones que las propiciaron. Medidas adoptadas para suprimir las debilidades manifestadas y con los infractores.

APENDICE No. 3**GUIA O LISTA DE VERIFICACION
PARA LAS VISITAS DE CONTROL**

En correspondencia con lo dispuesto en los párrafos 3.4.3 y 3.4.4, la presente guía de control tiene aplicación en todas las entidades o dependencias de la aviación civil en lo que a cada una le pueda corresponder, según sus características o estructura, y abarca a todas las especialidades que comprende el Sistema de Seguridad y Protección, destacándose los siguientes aspectos:

1. Aspectos generales.

- a) Comprobar la tenencia y dominio de la base legal y reglamentaria, así como las demás regulaciones sobre el Sistema de Seguridad y Protección del país y las específicas de la aviación civil.
- b) Revisar la estructura y composición del órgano de seguridad y protección, su completamiento con personal y estado de la habilitación, así como su equipamiento y correspondencia con las funciones o misiones asignadas.
- c) Verificar la tenencia, aprobación y grado de actualización del Plan de Seguridad y Protección elaborado de acuerdo a la metodología establecida, comprobando si se han hecho llegar las partes pertinentes al personal y dependencias involucradas, su correspondencia y aplicación.
- d) Verificar la tenencia y aplicación del plan o las medidas de control de calidad de la seguridad y protección en la entidad o dependencia involucrada, comprobándose las evidencias y controles estadísticos existentes.
- e) Verificar la tenencia del plan o programa de instrucción en las materias de seguridad y protección para el personal que lo requiere, en correspondencia con las características concretas de la entidad, comprobándose las evidencias de su cumplimiento.
- f) Verificar la tenencia del plan o las medidas prevista para casos de contingencias, comprobándose si se han hecho llegar las partes pertinentes al personal y dependencias involucradas, precisando la cantidad y tipo de ejercicios o simulacros realizados y las evidencias al respecto.
- g) Verificar el estado y organización del centro de emisión de credenciales o equivalentes donde no exista, precisándose los registros y evidencias de su funcionamiento.
- h) Revisar la tenencia y estado de la documentación y controles relacionados con el sistema informativo de la seguridad y protección.
- i) Comprobar la tenencia, actualización y aprobación de los contratos para los servicios de seguridad y protección en la instalación y su correspondencia con lo dispuesto en el Plan de Seguridad y Protección.

2. Protección Física y Seguridad de la Aviación (AVSEC).

En dependencia de las misiones, funciones o características de la instalación, se tomarán en cuenta los aspectos totales o parciales contenidos en el Apéndice No. 2 del presente Programa.

3. Protección a la Información Oficial.

- a) Comprobar la tenencia y dominio de la base legal y reglamentaria, y demás regulaciones sobre el Sistema de Protección a la Información Oficial del país y las específicas de la aviación civil.
- b) Comprobar el cumplimiento de todas las normativas que complementan la base legal y reglamentaria de la especialidad.
- c) Verificar el estado de cumplimiento de las medidas de seguridad y protección a los documentos clasificados en cualquiera de sus soportes verificando el cumplimiento del modelaje establecido para el registro, control y tramitación de la información oficial clasificada.
- d) Examinar la correcta política de clasificación en la aplicación de la Lista Interna para la Clasificación y Desclasificación de la Información Oficial.
- e) Verificar las medidas de seguridad externas e internas para los bienes, muebles e inmuebles donde existen documentos clasificados.
- f) Revisar si se tienen definidas las informaciones limitadas y el control que existe sobre las mismas.

4. Protección Contra Incendios.

- a) Comprobar la tenencia y dominio de la base reglamentaria y demás regulaciones sobre el Sistema de Protección Contra Incendios del país y las específicas de la aviación civil.
- b) Verificar la existencia de los planes y programas de protección contra incendios y el cumplimiento de las actividades previstas en los mismos.
- c) Revisar la planificación y control del cumplimiento de las medidas de inversiones para la adquisición de equipos, medios y sistemas de la especialidad.
- d) Verificar la realización de análisis de riesgos, el control y evaluaciones trimestrales de incidencias y hechos de incendios.
- e) Comprobar la tenencia de la documentación y controles relacionados con el sistema informativo de la especialidad.
- f) Revisar las evidencias de los controles al cumplimiento de las medidas de control de calidad de la protección contra incendios a las entidades subordinadas y las propias.
- g) Comprobar la existencia y estado de los equipos, medios y sistemas de protección contra incendios.
- h) Comprobar la existencia, organización y capacitación de las brigadas contra incendios.

**INFORME
SOBRE LA REALIZACION DE UNA PRUEBA
O COMPROBACION**

1. Aeropuerto donde se llevó a cabo: _____
2. Comprobación realizada No. _____
3. Organo, elemento o procedimiento de seguridad objeto de la comprobación: _____
4. Fecha: _____, Hora o período de realización: _____
5. Breve reseña del contenido de la comprobación. En qué consistió: _____

6. Resultados de la comprobación:

¿Las armas, artefactos, objetos prohibidos o simulaciones de estos, o las violaciones del régimen de seguridad fueron detectadas?

SI

NO

Si la respuesta es **NO**, explique a continuación un resumen breve de las deficiencias, insuficiencias, irregularidades o no conformidades que propiciaron este resultado negativo, indicando los nombres y cargos de los responsables directos e indirectos:

(**NOTA:** Si se hacen referencias a fisuras del sistema, este informe será clasificado).

7. Medidas correctivas recomendadas o aplicadas y responsables de su ejecución: _____

FIRMA: _____

FECHA: _____

Nombre y cargo

**INFORME
SOBRE LA REALIZACION
DE UN EJERCICIO O SIMULACRO**

Aeropuerto donde se llevó a cabo: _____

Tipo de ejercicio: _____

Fecha y período de realización: _____

Tema del ejercicio:

Entidades o dependencias participantes:

Breve evaluación de sus resultados:

Se corrigieron o perfeccionaron medidas o acciones contempladas en el Plan de Contingencia:

SI

NO

Si la respuesta es **SI**, señale brevemente cuáles:

FIRMA: _____
Nombre y cargo

FECHA: _____