

# GACETA OFICIAL

**DE LA REPÚBLICA DE CUBA**

**MINISTERIO DE JUSTICIA**

**Información en este número**

Gaceta Oficial No. 16 Ordinaria de 11 de febrero de 2022

**MINISTERIO**

Ministerio del Transporte

Resolución 29/2022 (GOC-2022-146-O16)

Resolución 31/2022 (GOC-2022-147-O16)

Resolución 32/2022 (GOC-2022-148-O16)

Resolución 33/2022 “Reglamento para la Prestación de Servicios Portuarios” (GOC-2022-149-O16)

Resolución 34/2022 Regulación ferroviaria cubana número 12 “Reglas Generales para la Explotación del Sistema de Comunicaciones Móviles GSM-R para el Ferrocarril” (GOC-2022-150-O16)

Resolución 35/2022 Regulación ferroviaria cubana número 13 “Reglas Generales para la Adquisición o Implementación de Sistemas de Telecomunicaciones, de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, los Sistemas de Señalización, Centralización, Bloqueo y Electrificación para el Sistema Ferroviario Nacional” (GOC-2022-151-O16)

# GACETA OFICIAL

DE LA REPÚBLICA DE CUBA

MINISTERIO DE JUSTICIA

EDICIÓN ORDINARIA LA HABANA, VIERNES 11 DE FEBRERO DE 2022 AÑO CXX

Sitio Web: <http://www.gacetaoficial.gob.cu/>—Calle Zanja No. 352 esquina a Escobar, Centro Habana

Teléfonos: 7878-4435 y 7870-0576

Número 16

Página 401

MINISTERIO

## TRANSPORTE

GOC-2022-146-O16

### RESOLUCIÓN 29/2022

POR CUANTO: El Reglamento del Decreto-Ley No. 168 “Sobre la Licencia de Operación de Transporte”, aprobado por la Resolución 237 de fecha 13 de agosto de 2021, dictada por el Ministro del Transporte, establece en sus artículos del 9 al 13, los requisitos para el otorgamiento, modificación y renovación de la Licencia de Operación de Transporte que deben cumplir las personas naturales y las personas jurídicas no estatales; y teniendo en cuenta la obligación que tienen los titulares de Licencia, autorizados a brindar servicios de transportación con medios automotores, de adquirir el combustible mediante tarjeta magnética, se hace necesario regular las cifras máximas a consumir mensualmente, para cada servicio. Las experiencias obtenidas en la aplicación de la Resolución 411 de fecha 21 de octubre de 2019 y la reciente implementación de normativas para los nuevos actores de la economía, aconsejan su actualización, con el propósito de armonizar, organizar y perfeccionar lo relativo al procedimiento para la obtención del combustible de forma mayorista, siendo necesario derogar la referida Resolución 411.

POR TANTO: En el ejercicio de las facultades que me están conferidas en el Artículo 145, inciso d), de la Constitución de la República de Cuba,

### RESUELVO

PRIMERO: Las personas naturales y jurídicas no estatales, titulares de Licencia de Operación de Transporte y sus trabajadores contratados, en la prestación de los servicios autorizados con medios automotores, coche-motor y lanchas, de motor de combustión interna en el territorio nacional, quedan obligados a contratar a la empresa Financiera CIMEX S.A. en lo adelante FINCIMEX S.A. el volumen de combustible a consumir teniendo como referencia hasta el máximo que se establece en el Anexo Único de la presente Resolución y que forma parte integrante de la misma.

SEGUNDO: Las personas jurídicas no estatales, titulares de Licencia de Operación de Transporte, para la prestación de los servicios de transportación de pasajeros y cargas, contratan con FINCIMEX S.A., la cantidad de combustible correspondiente al límite máximo aprobado para cada equipo que conforman su parque.

TERCERO: Los titulares de Licencia de Operación de Transporte autorizados a realizar la transportación de carga y pasajeros en medios de transporte automotor de forma alterna, se acogen al consumo de combustible máximo de mayor cuantía, aprobado de acuerdo con el tipo de vehículo a utilizar.

CUARTO: Los titulares de Licencia de Operación de Transporte, autorizados a brindar los servicios de auxilio con medios de transporte con motor de combustión interna, se acogen al consumo de combustible aprobado para la transportación de cargas en correspondencia con la capacidad de carga o de arrastre certificada por la entidad facultada para ello.

QUINTO: La adquisición de este combustible se realiza a través de la tarjeta magnética del titular, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de la Licencia de Operación de Transporte puesto en vigor por la Resolución 237 de fecha 13 de agosto de 2021 del Ministro del Transporte.

#### **DISPOSICIONES ESPECIALES**

PRIMERA: La presente Resolución no se aplica a los trabajadores que operan taxis vinculados a la empresa TAXIS CUBA, integrada al Grupo Empresarial de Servicios de Transporte Automotor, los que se ajustan a disposiciones específicas.

SEGUNDA: El Ministro del Transporte extiende el máximo de combustible aprobado a las personas jurídicas no estatales, que cumplan funciones de especial interés para la sociedad y la economía del país, cuando el combustible que se aprueba en esta Resolución resulte insuficiente para cumplir el encargo aprobado.

#### **DISPOSICIONES FINALES**

PRIMERA: Se deroga la Resolución 411, dictada por esta autoridad el 21 de octubre de 2019.

SEGUNDA: La presente Resolución entra en vigor a los treinta (30) días naturales posteriores a su publicación en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

COMUNÍQUESE A los viceministros y al Director General de la Unidad Estatal de Tráfico del Ministerio del Transporte.

PUBLÍQUESE en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

ARCHÍVESE el original de la presente resolución en el protocolo de resoluciones a cargo de la Dirección Jurídica de este Ministerio.

DADA en La Habana, a los 4 días del mes de febrero de 2022.

**Eduardo Rodríguez Dávila**

Ministro

## ANEXO ÚNICO

**Consumo máximo de combustible referencial  
para las personas naturales y jurídicas no estatales, titulares de Licencia  
de Operación de Transporte, que brindan servicios con medios de transporte  
con motor de combustión interna, en el territorio nacional**

TRANSPORTACIÓN DE PASAJEROS	DIÉSEL	GASOLINA
	Hasta	
Motocicletas	200	160
Vehículos hasta 6 pax	600	500
Vehículos de 7 - 8 pax	900	800
Vehículos de 9 - 14 pax	1 000	900
Vehículos de 15 - 20 pax	1 215	1 010
Vehículos de 21 - 30 pax	1 615	1 415
Vehículos de más de 30 pax	3 000	2 015
Lanchas	350	200
Coche-motor	700	-
TRANSPORTACIÓN DE CARGAS	DIÉSEL	GASOLINA
	Hasta	
Hasta 1,5 t	400	240
De 1,5 t a 3,0 t	640	480
De 3,0 t a 6,0 t	1 215	1 015
De 6,0 t a 10 t	1 820	1 515
De 10 t a 20 t	2 525	1 820
Más de 20 t	3 025	2 525

**Nota:** En la cantidad de pasajeros (pax) del vehículo a que se hace referencia no se considera al conductor.

**GOC-2022-147-O16**

**RESOLUCIÓN 31/2022**

POR CUANTO: El Decreto-Ley 338, “De la Misión del Ministerio del Transporte” de 31 de agosto de 2016, en su Artículo ÚNICO, establece que este Ministerio tiene la misión de proponer, y, una vez aprobada, dirigir y controlar la política del Estado y el Gobierno en materia de transporte por vía terrestre, marítima, fluvial, lacustre y aérea, incluyendo su infraestructura y los servicios auxiliares y conexos, para satisfacer las necesidades de interés público.

POR CUANTO: La Resolución 393, de fecha 4 de octubre de 2016, del Ministro del Transporte, establece las “Normas a cumplimentar por las entidades nacionales y extranjeras de servicios de transporte aéreo para el envío de Información Anticipada de

Pasajeros y Tripulantes, en forma abreviada API, cuestión que debe ser atemperada a las condiciones actuales y requiere de su actualización, siendo necesario modificar la citada Resolución 393.

POR TANTO: En el ejercicio de la atribución que me confiere el Artículo 145 inciso d) de la Constitución de la República de Cuba,

### RESUELVO

PRIMERO: Modificar el Artículo 12 de la Resolución 393, de 4 de octubre de 2016, el que queda redactado de la siguiente forma:

“**Artículo 12.** Las líneas aéreas nacionales y extranjeras, las agencias arrendadoras de servicios de transporte aéreo y los vuelos de la aviación general, que no entreguen la información API en el término establecido, o con datos omitidos, incorrectos o erróneos, incurrir en infracción administrativa, de conformidad con las normativas vigentes. En el caso del PreAPI se incurre en infracción administrativa cuando no se entregue dicha información en los términos establecidos en esta Resolución.”

SEGUNDO: Agregar el Artículo 13, el que queda redactado de la siguiente forma:

“**Artículo 13.** Las líneas aéreas nacionales y extranjeras, las agencias arrendadoras de servicios de transporte aéreo y los vuelos de la aviación general, que incurrir en infracciones administrativas de manera reiterativa podrán ser objeto de acciones de mayor severidad por parte de la Autoridad Aeronáutica.”

COMUNÍQUESE a los viceministros del Transporte y al Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

DESE CUENTA a Jefe de la Aduana General de la República.

PUBLÍQUESE en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

ARCHÍVESE el original en la Dirección Jurídica de este Ministerio.

DADA en La Habana, a los 10 días del mes de febrero de 2022.

**Eduardo Rodríguez Dávila**  
Ministro

---

**GOC-2022-148-O16**

### RESOLUCIÓN 32/2022

POR CUANTO: La Ley 115, “De la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre”, de 6 de julio de 2013, en su Artículo 4, apartado 2, establece que el ejercicio de la potestad de la Autoridad Marítima Nacional, se ejecuta por el Gobierno de la República de Cuba, a través de los ministros del Transporte y del Interior, conforme a las funciones que le vienen asignadas por dicha Ley.

POR CUANTO: El Decreto-Ley 338 de 31 de agosto de 2016 en su Artículo Único establece que el Ministerio del Transporte tiene la misión de proponer, dirigir y controlar la política del Estado y el Gobierno en materia de transporte por vía terrestre, marítima, fluvial, lacustre y aérea.

POR CUANTO: En el Artículo 37 del Decreto 317, Reglamento de la Ley 115, “De la Navegación Marítima Fluvial y Lacustre”, de 2 de octubre de 2013, se establece que la importación y exportación de buques, embarcaciones y artefactos navales, sus accesorios y aditamentos queda reservado a las entidades acreditadas por el Estado a tales efectos.

POR CUANTO: Por lo antes señalado, es menester que esta autoridad resuelva conforme a Derecho, con el objeto de disponer sobre la importación de embarcaciones menores en el territorio nacional.

POR TANTO: En el ejercicio de la atribución que me ha sido conferida en el Artículo 145, inciso d), de la Constitución de la República,

### **RESUELVO**

PRIMERO: No se autoriza a las personas naturales la importación definitiva de buques, embarcaciones y artefactos navales.

SEGUNDO: Las entidades acreditadas por el Estado para la importación y exportación de buques, embarcaciones y artefactos navales, se abstendrán de formalizar contratos con personas naturales para la importación definitiva de estos.

PUBLÍQUESE en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

ARCHÍVESE el original de la presente Resolución en el protocolo de resoluciones a cargo de la Dirección Jurídica de este Ministerio.

DADA en La Habana, a los 10 días del mes de febrero de 2022.

**Eduardo Rodríguez Dávila**  
Ministro

---

**GOC-2022-149-O16**

### **RESOLUCIÓN 33/2022**

POR CUANTO: El Decreto-Ley 230, “De Puertos”, de 28 de agosto de 2002, y su Reglamento, el Decreto 274, de 24 de diciembre de 2002 regulan las actividades de prestación de servicios en los puertos, terminales e instalaciones portuarias.

POR CUANTO: La Resolución 213 de 16 diciembre de 1996, Reglamento para la Prestación de Servicios Portuarios, establece las normas generales que regulan la prestación de los servicios de carga y descarga de buques en puertos cubanos, la recepción, clasificación, almacenaje y entrega de cargas en los recintos portuarios y la confección y entrega de los documentos requeridos para las operaciones.

POR CUANTO: Se hace ineludible disponer de una nueva regulación atemperada a las normas jerárquicamente superiores, señaladas en el primer POR CUANTO, y que al mismo tiempo incluya en su cuerpo, elementos novedosos que optimicen la prestación de los servicios portuarios que se realizan en el territorio nacional.

POR TANTO: En el ejercicio de la atribución que me ha sido conferida por el Artículo 145 inciso d) de la Constitución de la República,

### **RESUELVO**

ÚNICO: Aprobar el siguiente

## **REGLAMENTO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS**

### **CAPÍTULO I**

#### **GENERALIDADES**

Artículo 1. El presente Reglamento tiene como objetivos establecer las normas generales que regulen la prestación de los servicios de carga y descarga de buques en puertos cubanos, la recepción, clasificación, reacondicionamiento, ensacado de mercancías al costado de buques, almacenaje temporal y otros servicios portuarios que se soliciten y

entrega de cargas en los recintos portuarios y la confección y entrega de los documentos requeridos en formato establecido para las operaciones.

Artículo 2. Las definiciones propias a esta norma se reflejan en el Anexo Único de esta Disposición.

## CAPÍTULO II DOCUMENTOS RELACIONADOS CON LAS OPERACIONES PORTUARIAS

Artículo 3. Los documentos relacionados con las operaciones portuarias y su definición, a los efectos de este Reglamento, son los siguientes:

1. Certificado de Cargas Faltantes a la Entrega; es el documento que confecciona el operador portuario en el formato establecido, para certificar los faltantes de cargas de cada Conocimiento de Embarque, BL, que resulten de la diferencia entre lo realmente descargado, según Nota de Descarga, y lo que se haya extraído, según Remisión de Salida; se entrega al importador o al comprador interno, según corresponda:
  - a) Dentro de las setenta y dos horas hábiles de finalizada la extracción total de las cargas amparadas en el Conocimiento de Embarque, para ser utilizado como justificante y presentarle al operador portuario las reclamaciones por los faltantes a las cargas producidas por su responsabilidad.
2. Certificado de exportación; es el documento elaborado en el formato establecido, que certifica la cantidad de cargas que han sido embarcadas al concluir las operaciones de carga del buque, embarcación o artefacto naval; lo emite el operador portuario dentro de las 3 horas siguientes de concluidas las operaciones, para su entrega a la Aduana y al embarcador, incluida la liquidación del buque, embarcación o artefacto naval y la firma del Outturn Report.
3. Conduce; es el documento elaborado en el formato establecido, que emite el embarcador de la carga, para su entrega al operador portuario y a la Aduana y una vez firmado por el operador portuario, acredita la entrada de la carga al recinto portuario y su recibo para proceder a su embarque.
4. Desglose al manifiesto de carga; es el documento elaborado en el formato establecido, que emiten las agencias transitarias, mediante el cual se da a conocer el receptor oficial de las cargas consignadas y transportadas a su nombre.
5. Documento de Transporte Multimodal; es el documento elaborado en el formato establecido, emitido por un operador de transporte multimodal, que acredita que este ha tomado las cargas bajo su custodia y que se responsabiliza a transportarlas desde el lugar de origen hasta el lugar de destino señalado en el mismo, a través de dos o más modos o sistemas de transporte; para las operaciones portuarias este documento tiene efectos similares a los del Conocimiento de Embarque.
6. Estado de Hechos, Statements of Facts; es el informe elaborado en el formato establecido, que relaciona en orden cronológico los resultados y los acontecimientos que se producen en las operaciones de carga y descarga del buque, embarcación o artefacto naval por cada una de sus escotillas, incluyendo las interrupciones de tiempo y las causas que las motivan; se emite:
  - a) Al finalizar las operaciones del buque, embarcación o artefacto naval, por el capitán, patrón o su agente, sobre la base de los Resúmenes de Tarja de Escotilla, quien le entrega un ejemplar al operador portuario; y

- b) en casos de buques con cargas masivas u homogéneas, se le habilitan y entregan dos ejemplares al importador o al exportador, dentro de las tres horas hábiles de terminadas las operaciones.
7. Inspección de Bodegas, Hold Inspections; es el documento elaborado en el formato establecido, emitido por el exportador o por un inspector nombrado por este y que firma el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval al término de la inspección a los compartimientos de carga donde se expresan sus condiciones para recibir la carga; un ejemplar de este documento se entrega al capitán o patrón del buque embarcación o artefacto naval antes del comienzo de las operaciones de carga.
  8. Inspección de Estiba y Estado General del Cargamento; es el documento elaborado en el formato establecido, emitido por el operador portuario o por un inspector nombrado por este y que firma el capitán y/o patrón del buque embarcación o artefacto naval al término de la inspección efectuada por ambos al momento de la apertura de cada compartimiento de carga, o tantas veces como se requiera, donde se expresa la situación general del cargamento y las averías producidas durante la travesía; un ejemplar de este documento se entrega al capitán del buque y al importador o su representante, dentro de las veinticuatro horas de su emisión.
  9. Intercambio, Interchange; es el documento elaborado en el formato establecido, que certificado el estado técnico que posee un contenedor al momento del traspaso de la responsabilidad sobre el mismo entre dos personas, sean naturales o jurídicas; se realiza al momento de la descarga, entrega, entrada y salida de los contenedores por la puerta de la terminal portuaria a solicitud de una de las partes interesadas; se emite uno para quien entrega y otro para quien lo recibe.
  10. Libreta de Clasificación; se emplea solamente para la carga general; es la relación consecutiva de los conocimientos de embarque que se encuentran ubicados en cada escotilla del buque, embarcación o artefacto naval, con las marcas que la identifican, según lo manifestado, si es carga IMO, u otras características que definan la forma de su manipulación y lo expresado en la Lista de Carga por Escotilla; se confecciona por los operadores portuarios, en ejemplar único, dentro de las veinticuatro horas siguientes de haber recibido el Manifiesto y la Lista de Carga por Escotilla para ser utilizado para la clasificación de las cargas.
  11. Lista de Cargas a Embarcar; es el documento elaborado en el formato establecido, que entrega el exportador o el embarcador al operador portuario, que relaciona las cargas que serán objeto de embarque, al menos cuarenta y ocho horas antes del comienzo de las operaciones; se emplea para todas las cargas la Declaración de Mercancías Inicial, impresa o digital.
  12. Lista de Carga por Escotilla, Hatch List; es el documento elaborado en el formato establecido, que confecciona el capitán del buque, embarcación o artefacto naval para su entrega al operador portuario, al menos con veinticuatro horas de antelación al arribo, donde se señala la carga embarcada en cada escotilla del buque; para los contenedores, es el archivo enviado en los sistemas o plataformas informáticos, transmitido al operador portuario una vez zarpado el buque del puerto anterior.
  13. Liquidación Final, Outturn Report; es el documento elaborado en el formato establecido, que certifica una vez firmado por el capitán del buque, embarcación o artefacto naval o por su agente y por el operador portuario, los resultados finales de la descarga del buque, embarcación o artefacto naval y en el que se reportan las car-

gas faltantes, las sobrantes, y las no manifestadas, sobre la base de los Resúmenes de Tarja de Escotillas; se confecciona:

- a) Por el operador portuario a nombre del importador dentro de las 3 horas siguientes de finalizada la descarga; y
  - b) se entrega un ejemplar de este documento al capitán del buque, embarcación o artefacto naval o a su agente al momento de su emisión; uno a la Aduana y otro al importador setenta y dos horas hábiles de haber concluido la descarga.
14. Manifiesto de Carga; Documento de carácter obligatorio para todo tipo de cargas que transporta el buque, embarcación o artefacto naval, donde se relacionen las mercancías destinadas a ser cargadas o descargadas en el puerto, expresadas por conocimientos de embarque; elaborado por el capitán o su agente, el cual debe presentarse a la Aduana y al operador portuario. La entrega de esta información se realiza en formato electrónico, en los términos y condiciones establecidos por la Aduana, antes del arribo del buque, embarcación o artefacto naval o posterior a su salida, según corresponda.
15. Nota de Descarga; es el documento elaborado en el formato establecido, mediante el cual el operador portuario a nombre del importador hace constar que las cargas amparadas por cada Conocimiento de Embarque han sido descargadas, desagrupadas, contadas y clasificadas y que se encuentran listas para su extracción del Recinto Portuario.
- a) Se confecciona por el operador portuario por cada uno de los conocimientos de embarque, al finalizar la descarga, el desagrupe, el conteo y la clasificación de las mercancías; la información sobre el real descargado debe enviarse a la aduana en formato electrónico y otra al importador, dentro de las setenta y dos horas siguientes de haber concluido la descarga y clasificación de cada conocimiento de embarque; y
  - b) puede emitirse de forma parcial durante las operaciones si la aduana lo requiere.
16. Plano de Carga o Plano Pie Estiba, Cargo Plan o Stowage Plan; documento elaborado en el formato establecido, que refleja el lugar donde será estibada o se ha estibado la carga a bordo, se confecciona por el capitán o patrón o por el oficial de carga del buque, embarcación o artefacto naval, quien le entrega un ejemplar al operador portuario; para los contenedores se emplean los sistemas o plataformas digitales aprobadas, con al menos veinticuatro horas de antelación al arribo.
17. Recibo del Piloto, Mate's Receipt; es el documento elaborado en el formato establecido que confecciona el operador portuario, a nombre del capitán del buque, embarcación o artefacto naval haciendo constar el recibo de la carga a bordo del buque; este documento es firmado por el capitán o el oficial de carga del buque al finalizar cada consignación y es canjeado posteriormente por el Conocimiento de Embarque.
18. Registro de Control, Tally; se emplea solamente para la carga general; es la relación consecutiva de los conocimientos de embarque de cada importador, que se confecciona a partir del Manifiesto de Carga; lo emite el operador portuario dentro de las veinticuatro horas siguientes de haber recibido el Manifiesto de Carga, debiendo entregar un ejemplar a la Aduana, a solicitud de esta.
19. Remisión de Salida; es el documento elaborado en el formato establecido que acredita que la carga ha sido extraída del recinto portuario y entregado a su destinatario; se emite por el operador portuario al momento de entregarse la carga sobre el medio de transporte y se distribuye de la manera siguiente:

- a) Original; se entrega a la aduana;
  - b) duplicado; lo retiene el operador portuario;
  - c) triplicado; se entrega al Importador al momento de efectuarse la facturación de los servicios prestados;
  - d) cuadruplicado; se entrega al comprador interno antes de las setenta y dos horas siguientes a su emisión; y
  - e) quintuplicado; se le entrega al transportista el cual lo entregará junto con la carga a su destinatario.
20. Reporte de Bultos Aparecidos; es el que acredita la aparición de alguna carga que ha sido reportada como faltante en la Liquidación Final, Outturn Report; se confecciona por el operador portuario al momento de aparecer la carga; se entrega un ejemplar al agente del buque, embarcación o artefacto naval y al importador dentro de las setenta y dos horas de su confección y otro a la Aduana a solicitud de esta.
21. Reporte de Cargas Pendientes de Extracción; es el documento elaborado en el formato establecido que elabora el operador portuario para notificar por conocimiento de embarque, las cargas que al término del vencimiento del período de libre almacenaje se mantienen pendientes de extracción en el recinto portuario y que comienza a pagar derechos de almacenaje, con especificación de las que se encuentran averiadas, imputables al buque embarcación o artefacto naval e imputables al operador portuario; se emite por el operador portuario dentro de las veinticuatro horas siguientes del vencimiento del plazo de libre almacenaje.
22. Reporte Diario de Averías, Damage Daily Report; es el que se realiza contra el conocimiento de embarque y define las cargas que han sufrido averías imputables al buque, embarcación o artefacto naval y refleja la cantidad de bultos averiados y las pérdidas en las unidades de peso a medida, según los documentos de referencia, en caso de proceder; también incluye las cargas a granel que han sufrido averías de diversas causas y han perdido su condición inicial; se confecciona:
- a) Diariamente por el inspector de averías y se firma por el oficial de guardia del buque, embarcación o artefacto naval al momento de detectarse la avería, al concluir el turno de trabajo o según usos y costumbres de dicho puerto; y
  - b) sin la firma y emisión de este documento no se autoriza la descarga; el operador portuario y el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval, reciben un ejemplar de este documento.
23. Reporte Parcial de Averías, Reporte de Inspección de Averías; es el documento elaborado en el formato establecido que emite el inspector de averías al momento de salir la carga del recinto portuario, donde se certifican sus averías y el responsable que las ocasionó; en este documento se refleja:
- a) La cantidad de bultos averiados que se extraen y su peso real, así como la cantidad de bultos equivalentes que resulten de la división del peso real entre el peso promedio por unidad declarado en el Manifiesto de Carga;
  - b) también incluye las cargas a granel que han sufrido averías de diversas causas y han perdido su condición inicial; y
  - c) se emite por cada parcial entregado en cada medio de transporte y se adjunta un ejemplar en cada copia de la Remisión de Salida.
24. Resumen de Tarjas de Escotillas, Daily Report; es el documento resumen elaborado en el formato establecido, en el cual el tarjador certifica las cargas entregadas al buque, embarcación o artefacto naval o recibido de este al pasar las barandillas del mismo en cada turno de trabajo; se confecciona:

- a) Sobre la base de las Tarjas de Escotillas y se firma por el jefe tarjador de la parte que recibe o entrega y por el oficial de carga del buque, embarcación o artefacto naval;
  - b) el operador portuario y el capitán del buque, embarcación o artefacto naval reciben un ejemplar de este documento al finalizar cada turno de trabajo, o según usos y costumbres de cada puerto;
  - c) en el caso de las cargas masivas a granel se confecciona a partir de los resultados finales del pesaje en básculas portuarias certificadas; y
  - d) este documento constituye la base para la confección del Estado de Hechos y del Outturn Report.
25. Resumen Total de Averías, Survey Report; es el documento resumen elaborado en el formato establecido, que certifica las averías imputables al buque, embarcación o artefacto naval, cuantificándolas en unidades de peso, según lo manifestado en casos de proceder; se confecciona:
- a) Por el inspector de averías y se firma por el capitán del buque, embarcación o artefacto naval, sobre la base de los Reportes Diarios de Averías, dentro de las tres horas siguientes de finalizada la descarga; y
  - b) el capitán del buque, el operador portuario y el importador reciben copia de este documento al momento de su emisión.
26. Tarja de Escotilla; es el documento en el formato establecido que confecciona el tarjador, donde se certifica el resultado del conteo o del peso de las cargas que se entregan a cada escotilla o que se reciben de esta, al pasar las barandillas del buque, embarcación o artefacto naval en cada turno de trabajo. En este documento se describe la carga, sus marcas, tipo de embalaje y la cantidad de bultos por conocimiento de embarque, y su peso en kilogramos según lo manifestado en casos de proceder; en la tarja se reflejan además las interrupciones que se producen durante las operaciones, sus causas y el proceso tecnológico habilitado.

Artículo 4. Todos los documentos relacionados con las operaciones portuarias se confeccionarán en el formato establecido por las autoridades competentes, y deberán ser legibles, sin borrones, enmiendas y sin tachaduras.

### CAPÍTULO III ORGANIZACIÓN DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS

#### SECCIÓN PRIMERA

##### Notificación de los arribos de buques

Artículo 5.1. Los importadores, los exportadores o los operadores de los buques, embarcación o artefacto naval según proceda, directamente o a través de sus agentes, nombran y notifican en cada caso el puerto o los puertos de carga o de descarga de los buques.

2. Para las operaciones de descarga los operadores de los buques garantizan en todos los casos que los Manifiestos, Lista y Planos de Carga se confeccionen individualmente para cada puerto de destino en Cuba, hacia el cual se dirige el buque.

Artículo 6.1. La notificación del arribo del buque, embarcación o artefacto naval se formula a los operadores portuarios por los importadores, exportadores o por los operadores de los buques o por agentes de estos, según corresponda y siempre que sea posible, con no menos de siete días naturales de antelación a la fecha estimada de su arribo y se responde dentro de las veinticuatro horas siguientes de su presentación.

2. Para el caso de los portacontenedores, operados en el área del Caribe, emiten la notificación de arribo, hasta con doce horas de antelación a su arribo al puerto.

3. La notificación contiene, según se establece en la Nota de Fletamento, la información siguiente:

- a) Nombre, bandera, calado y características principales del buque, embarcación o artefacto naval;
- b) fecha estimada de arribo;
- c) último puerto de llamada y última carga transportada;
- d) cantidad de carga, tipo de embalaje, clasificación IMO y principales características técnicas; y
- e) servicio regular de que se trate informando itinerario de entrada y salida.

Artículo 7.1. La parte que haya solicitado los servicios portuarios, cursa al capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval las instrucciones sobre el puerto cubano hacia el cual deberá dirigirse para realizar las operaciones según lo publicado en el Libro de Esloras y Calados vigente o certificados actualizados y garantiza que se le notifique al operador portuario, a la salida del buque de su último puerto de operaciones:

- a) La fecha estimada de arribo, ETA;
- b) desplazamiento máximo, manga máxima y calados de proa y popa estimados al arribo;
- c) tipo, cantidad, capacidad de carga, segura/ro, SWL, capacidad de rotación en ciclos/hora, posición a babor, estribor o centro, bodegas a las que alcanzan y estado técnico de los medios de izaje según regulaciones nacionales e internacionales;
- d) dimensiones de las bodegas y las escotillas;
- e) el plano de carga o BAPIES para contenedores para cada puerto y la descripción de la carga por escotilla, especificando características y posición a bordo de las cargas pesadas, sobredimensionadas y peligrosas o con clasificación OMI; y
- f) otras informaciones de interés general; número OMI, letras de llamada, GRT/NRT/DWT, datos de contacto del armador u operador, club de protección e indemnización.

2. El agente del buque, embarcación o artefacto naval confirma al operador portuario con 72, 48, 24 y 12 horas de antelación a la arribada el ETA y los calados máximos de arribada, a proa y popa, así como cualquier cambio en relación con la información emitida a la salida del último puerto.

3. En los casos de buques, embarcación o artefacto naval que efectúen operaciones de cabotaje, llamados segundo o tercer puerto para los buques de importación o exportación, el agente del buque, embarcación o artefacto naval confirma las mencionadas informaciones al operador portuario del próximo puerto, inmediatamente a la salida del buque del puerto donde se encontraba.

## SECCIÓN SEGUNDA

### Atraque de los buques

Artículo 8. Los buques, embarcación o artefacto naval se atracan y operan en los puertos según su orden de arribo, su tipo y las características de la carga, según lo establecido Decreto 274 de 24 de diciembre de 2002, Reglamento del Decreto-Ley de Puertos.

Artículo 9.1. Los buques, embarcación o artefacto naval de servicios regulares, cruceros y portacontenedores, tienen prioridad de atraque y de operación siempre que cumplan con su itinerario.

2. En el caso de buque, embarcaciones, o artefactos navales portacontenedores se comienza las operaciones al momento de su atraque una vez declarados buques listos a operar la descarga y/o carga.

Artículo 10. Los buques, embarcación o artefacto naval que transporten cargas o contenedores peligrosos, según la clasificación OMI, se atracan y operan atendiendo a las normas de seguridad establecidas para este tipo de cargas.

Artículo 11. Las maniobras que requieran los buques, embarcación o artefacto naval se realizan cumpliendo rigurosamente, las normas de seguridad vigentes para cada puerto establecidas en el Libro de Esloras y Calados actual o certificados actualizados.

**CAPÍTULO IV**  
**CARGA Y DESCARGA DE LOS BUQUES**  
**SECCIÓN PRIMERA**  
**Requisitos y obligaciones**

Artículo 12. Para iniciar las operaciones de carga o de descarga el operador portuario dispone de los siguientes documentos:

- a) Para las operaciones de carga:
  1. Declaración de Mercancías habilitada por la Aduana o Declaración de mercancía inicial para los contenedores de exportación.
  2. Lista de Cargas a Embarcar autorizada por la Aduana.
  3. Plano de estiba y disposición general de la carga en bodegas y entrepuentes.
  4. Secuencia de carga por bodegas.
  5. Solicitud de pie de carga autorizado por la Aduana.
  6. Brookings de los contenedores llenos a embarcar.
  7. BAPIES a la descarga/carga de los contenedores.
- b) Para las operaciones de descarga:
  1. Manifiesto de Carga.
  2. Plano de Estiba.
  3. Lista de Cargas por Escotilla.
  4. Manifiesto de Cargas y/o con clasificación OMI, si estas se transportan.
  5. Copia de cada conocimiento de embarque que ampara el cargamento.
  6. Carta de autorizo de variante directa en caso que proceda.
  7. Baplies para contenedores.

Artículo 13.1. Los documentos señalados en el artículo precedente se entregan antes del arribo del buque, embarcación o artefacto naval a puerto; el operador portuario inicia las operaciones de carga o de descarga a más tardar en el siguiente turno de trabajo del arribo del buque, embarcación o artefacto naval, una vez haya atracado el mismo y esté listo para las operaciones.

2. En todos los casos la carga y la descarga del buque, embarcación o artefacto naval se inician si a este le corresponde su turno y si se encuentra listo en todos los sentidos para entregar o recepcionar las mercancías, con independencia del momento de emisión del aviso de alistamiento por el capitán o patrón.

Artículo 14.1. El operador del buque, embarcación o artefacto naval garantiza que los buques y embarcaciones posean los medios de izaje listos para las operaciones de carga o de descarga, conforme a los requisitos establecidos en las regulaciones nacionales y los convenios internacionales de aplicación vigentes.

2. En los casos de buques, embarcación o artefacto naval que arriben con los medios de izaje fuera de servicio, o sin medios de izaje las operaciones se realizarán con los medios del operador portuario o de terceros a la cuenta de la parte que haya contratado la carga o la descarga.

3. Si debido a las características de las cargas o contenedores, se requiere de la utilización de medios de alta capacidad de izaje, de grúas flotantes, de patanas, o de otros medios especializados, la parte interesada lo solicita y coordina previamente con el operador portuario y sufraga los gastos que correspondan.

4. El operador del buque, embarcación o artefacto naval garantiza que exista el acceso y la iluminación adecuada para el trabajo seguro en las bodegas y cubierta.

Artículo 15.1. Las normas de carga y descarga, los términos y demás condiciones específicas bajo las cuales se ejecutan las operaciones son las contratadas con el operador portuario, sobre la base de lo estipulado en el presente Reglamento.

2. El operador portuario emite anualmente su norma de elaboración simultánea de operaciones, en la que se declaran la cantidad de procesos tecnológicos con los que puede operar simultáneamente en la carga, descarga, recepción y entrega de la mercancía.

3. El operador portuario está obligado a operar los buques según la capacidad de los muelles disponibles, de acuerdo a sus características técnicas y los procesos tecnológicos establecidos para cada puerto o terminal portuaria; dejándose claramente plasmado en el contrato y en los reglamentos de operaciones de los puertos, terminales e instalaciones portuarias que se suscriba para la prestación de los servicios portuarios, la cantidad de buques a operarse y posibilidad de atraques.

Artículo 16.1. En la ejecución de las operaciones el operador portuario toma todas las medidas que correspondan para preservar la integridad y garantizar la seguridad de las cargas, la protección a los medios tecnológicos y la salud de los trabajadores.

2. Siempre existe libre acceso vertical a las cargas para evitar el balanceo y arrastre de las mismas; en caso contrario, el operador portuario toma las acciones que lo permitan en correspondencia con los procesos tecnológicos establecidos y fijados en los contratos respectivos.

3. Si al aperturar las bodegas de los buques, embarcación o artefacto naval a operar, se detecta alguna anomalía que perjudique a las cargas o contenedores o las operaciones, el fletador o su representante se personan en el buque, embarcación o artefacto naval y asumen la responsabilidad ante el operador portuario de las operaciones a realizarse con las cargas mal estibadas o dañadas, y asume a su cuenta y riesgos todos los gastos que se deriven de dicha operación.

Artículo 17. El operador portuario carga y descarga las mercancías, rigurosamente por conocimientos de embarque y según las estipulaciones del plano de carga elaborado por el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval, o el sistema o plataforma informático aprobado en el caso de los contenedores, atendiendo a las marcas y números del embalaje declarado por cada contrato, a menos que:

- a) Las mismas no arriben debidamente separadas, marcadas ni señaladas en el plano de carga; o
- b) que por razones de seguridad y estabilidad del buque, embarcación o artefacto naval se indique lo contrario por su capitán o patrón, lo cual el operador portuario informa, en el momento que sea detectado al importador o exportador antes del comienzo de las operaciones y esperará por sus instrucciones correspondientes.

## SECCIÓN SEGUNDA

### **Condiciones generales para la ejecución de la carga y la descarga**

Artículo 18.1. El operador portuario no es responsable de las demoras e interrupciones que se produzcan por:

- a) La falta de los documentos requeridos para las operaciones en el tiempo y forma estipulados en este Reglamento;
- b) errores en su confección;
- c) la no liberación del buque o de la carga;
- d) las características específicas de la carga que dificulten su manipulación;
- e) mojadura o compactación;
- f) detenciones de las operaciones debido a la actuación de autoridades aduanales, fitosanitarias, veterinarias u otras competentes;
- g) no encontrarse el buque atracado o listo para comenzar las operaciones; incluyendo el estado operacional de los medios de izaje;
- h) mal tiempo o lluvias;
- i) no existir siempre acceso directo a las cargas;
- j) falta de fluidez de las cargas a granel en todo momento;
- k) roturas o funcionamiento ineficiente de los medios de izaje del buque;
- l) embarcación o artefacto naval, falta de energía de estos; o
- m) detenciones ordenadas por su capitán o patrón.

2. Para el caso de operaciones con buques, embarcaciones o artefactos navales portando contenedores, el representante del importador o la naviera o el disponente del buque, participa en la junta de arribada que se efectúa en el recinto portuario, a fin de realizar todas las coordinaciones y acciones de planificación necesarias para la ejecución de las operaciones del buque, embarcación o artefacto naval de que se trate.

Artículo 19. Cuando se trabaje en horarios no laborales para el operador portuario, en días feriados, de conmemoración nacional o festivos o declarados no laborales por autoridades estatales competentes, la parte que haya solicitado la realización de los trabajos, asume los gastos extraordinarios en que se incurra, en la cuantía establecida por las tarifas oficiales vigentes.

Artículo 20. Los medios de izaje de los buques, embarcaciones o artefactos navales, son inspeccionados por la autoridad facultada antes del comienzo de las operaciones; así mismo es emitido certificado de seguridad que establezca el estado técnico de los mismos y su aptitud para el uso; a solicitud del operador portuario se podrán realizar posteriores inspecciones en caso de detectarse fallas en los sistemas de izaje y sus partes o que los mismos no alcancen los ciclos necesarios para cumplir con el tonelaje pactado.

Artículo 21. El operador portuario no es responsable de suministrar los materiales de trincaje y separación de las cargas, ni de los tiempos de inactividad del buque por causa de su colocación o retiro, no se incluyen en el tiempo de plancha y se pacta de forma independiente en los contratos de servicios portuarios.

## CAPÍTULO V RECEPCIÓN Y ENTREGA DE LAS CARGAS

### SECCIÓN PRIMERA

#### **Requerimientos y obligaciones**

Artículo 22.1. Antes del comienzo de las operaciones de carga de las mercancías a bordo del buque, embarcación o artefacto naval, el inspector nominado por el exportador, con un oficial designado por el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval, inspeccionan las condiciones en que se encuentran las bodegas para recibir las mercancías; los resultados de dicha inspección se consignan en el documento, Inspección de Bodegas, que suscribirán ambas partes.

2. En los casos de operaciones de descarga, el inspector nominado por el operador portuario o por el fletador, con un oficial designado por el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval realiza una inspección de las condiciones en que se encuentran las estibas al abrirse las escotillas, y tantas veces como se requiera en las capas inferiores del cargamento en cada bodega, cuyos resultados se consignarán en el documento, Inspección de Estiba y Estado General del Cargamento, que suscribirán ambas partes.

Artículo 23.1. La recepción y la entrega de las cargas entre el capitán del buque y el operador portuario se realiza por bultos o contenedores, cuando proceda, al pasar estos la barandilla del buque, embarcación o artefacto naval, certificándose este acto mediante la firma por las partes del modelo, Resumen de Tarja de Escotilla.

2. En el caso de las cargas masivas, homogéneas o graneles se realiza a partir del resultado del pesaje portuario.

Artículo 24. La recepción y la entrega de cargas en paquete uniformes, así descritos en los documentos, se realizan por cantidades de paquetes, sin desarmarlos y sin tener en cuenta la cantidad de bultos contenidos en los mismos; en casos de paquetes con ataduras rotas se cuenta la cantidad de bultos sueltos de cada paquete contra las marcas descritas en el documento de embarque.

Artículo 25. En el caso de graneles que no se pesen o contabilicen durante la ejecución de las operaciones de carga o descarga, el resultado total embarcado o descargado se incluye en el último Resumen de Tarja de Escotilla, en correspondencia con las cifras de la inspección de calados u otro acuerdo.

Artículo 26. La cantidad de las cargas a granel para ser ensacadas al costado del buque se determina de acuerdo al pesaje de los sacos dado al momento de la operación de ensacado; los tiempos empleados en garantizar la logística de la operación de ensacado corren a cuenta de la parte que la contrata.

Artículo 27. Los servicios para determinar o verificar el peso o las medidas de las cargas con contratados a la entidad que preste dichos servicios, a nombre y por cuenta de quien los requiera.

Artículo 28. Al finalizar la descarga y la clasificación de las mercancías correspondientes a cada conocimiento de embarque, el operador portuario confecciona y entrega a la Aduana y al importador una Nota de Descarga, haciendo constar que dichas mercancías se encuentran listas para su extracción del recinto portuario.

Artículo 29. En las operaciones de descarga el documento que certifica la entrega y la recepción de toda la carga entre el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval y el operador portuario lo constituye el Outturn Report, que se emite por el operador portuario, sobre la base de los Resúmenes de Tarja de Escotilla y del Manifiesto de Carga emitido para ese puerto.

Artículo 30. En el caso de operaciones de carga, el documento que certifica la entrega y la recepción de toda la carga entre el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval y el operador portuario es el Certificado de Exportación, que emite el operador portuario, sobre la base de los Resúmenes de Tarja de Escotilla y de las Declaraciones de Mercancías emitidas para ese puerto.

## SECCIÓN SEGUNDA

### **Cargas faltantes, sobrantes, no manifestadas y aparecidas**

Artículo 31. En los casos en que, según los Resúmenes de Tarja de Escotilla, la cantidad de mercancías descargadas del buque, embarcación o artefacto naval en un puerto sea inferior o superior a lo consignado en el Manifiesto de Carga emitido para dicho puerto,

el operador portuario refleja en el Outturn Report la cantidad de cargas que resulten faltantes, sobrantes o no manifestadas en dicho puerto, según corresponda.

Artículo 32. Si lo reflejado en el Outturn Report resulta ser un exceso en relación con la carga manifestada o se trata de cargas no manifestadas se procede conforme a lo establecido en las regulaciones aduanales vigentes.

Artículo 33.1. Para los cargamentos de importación de graneles, a ser descargados y extraídos en esa condición por variante directa y pesaje inmediato de los medios de transporte por la falta de silos u otros almacenes especializados para estas cargas en el recinto portuario, para los casos de sobrantes a la descarga y averías, el importador coordina con la autoridad aduanal que corresponda, el destino final de dichos sobrantes y el momento de su descarga del buque, embarcación o artefacto naval.

2. En caso de disponerse la descarga a granel y ensacado al costado del buque, embarcación o artefacto naval de estas cargas, la operación se realiza de acuerdo a lo establecido en este Reglamento.

Artículo 34. Cuando en el puerto de descarga aparezcan cargas que habían sido reportadas en el Outturn Report como faltantes de dicho buque, embarcación o artefacto naval, el operador portuario lo notifica al importador, a la Aduana y al agente del buque, dentro de las setenta y dos horas laborales siguientes de haber aparecido, mediante la entrega del documento Reporte de Bultos Aparecidos, a los efectos de la rectificación de Outturn Report originalmente confeccionado.

Artículo 35.1. Si el operador portuario, el importador o el comprador interno, durante el proceso de extracción y entrega descubren cargas faltantes en un Conocimiento de Embarque, en relación con lo realmente descargado, el referido operador portuario lo notifica al importador o al comprador interno, según proceda, dentro de las setenta y dos horas de finalizada la extracción, mediante la entrega del documento, Certificado de Cargas Faltantes a la Entrega, en el que consigna los bultos faltantes a la entrega de dicho Conocimiento de Embarque.

2. Dicho documento se utiliza para formalizar las reclamaciones correspondientes ante el operador portuario.

Artículo 36. En relación con los cargamentos masivos a granel descargados por variante directa, en caso de que existan diferencias entre las cantidades de carga a la entrega de la mercancía al comprador interno, al ser pesadas las mismas a la salida del recinto portuario, el operador portuario no se considera responsable por las diferencias que resulten entre lo manifestado y los resultados del pesaje portuario; se entenderá esta operación como un trasbordo de mercancía de un medio de transporte a otro.

Artículo 37.1. En el caso de las operaciones de azúcares, se realiza una conciliación diaria entre el operador portuario y el embarcador en la cual se refleja las condiciones en que se desarrolla el proceso de recepción y embarque; en dichas conciliaciones se especifica claramente, además de la cantidad de cargas que se reciben por medios de transporte y por centrales azucareros, los resultados de los parámetros de pol y humedad que emite el laboratorio del embarcador.

2. No es responsabilidad del operador portuario la pérdida del producto debido a la modificación de dichos parámetros durante el tiempo de almacenaje en el puerto, así como tampoco será responsabilidad del operador portuario la diferencia de pesaje que resulte al final de la contienda azucarera debido a la utilización de instrumentos de pesar enmarcados con diferentes clases en el marco del coeficiente de dispersión aprobado por las autoridades competentes.

SECCIÓN TERCERA  
**Tratamiento de las averías**

Artículo 38. Si durante la descarga del buque, embarcación o artefacto naval se detectan bultos o embalajes deteriorados o contenedores, mojados, manchados, rotos, con pérdida de su contenido o con otras anomalías, el operador portuario lo comunica de inmediato al capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval y al importador y se procede como sigue:

- a) El operador portuario y el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval adoptan las medidas para conservar las cargas o contenedores en las mejores condiciones posibles, separándolos de ser posible en un lugar donde queden debidamente protegidos y que no interrumpen las operaciones;
- b) previa coordinación entre las partes se solicitan los servicios de un Inspector de Averías para determinar el carácter, la magnitud visible y la posible causa de la avería, lo cual se refleja en los Reportes de Averías; después de realizada la inspección el operador portuario repara, reenvasa o acondiciona los bultos averiados evitando su derrame, cuando así sea procedente;
- c) los bultos o contenedores averiados se descargan; dichos bultos o contenedores se cuentan y pesan como parte de la carga manifestada, según proceda, todo lo cual se reflejará en el Reporte Diario de Averías y en el Resumen Total de Averías; las demoras y los gastos en que se incurra por este concepto corren por cuenta de la parte que haya contratado la descarga;
- d) una vez descargados los bultos o contenedores averiados el operador portuario los mantiene debidamente separados, clasificados, protegidos y listos para su entrega al importador o comprador interno, según sea el caso, quienes coordinan su extracción inmediata del recinto portuario;
- e) el operador portuario realiza el reenvase de las averías, al tener en cuenta el peso promedio por unidad manifestado y debidamente cosido o cerrados los bultos, siempre que exista producto para ello;
- f) el servicio de reenvase de las averías de buque, embarcación o artefacto naval, es facturado al cliente teniendo en cuenta la tarifa establecida por cada terminal; si se trata de las averías con características específicas, que presenten transformación organoléptica, o inestabilidad química del producto como tal, o cualquier otra transformación que modifique el producto de su estado original, entonces son aplicados recargos que compensen los gastos de salario, moto recursos y otros en que incurra el operador portuario; en todos los casos el envase o embalaje u otros materiales requeridos para el acondicionamiento de la carga son suministrados por y a cuenta del importador;
- g) las cargas averiadas son descargadas en sus sacos originales y reacondicionadas en los almacenes del operador portuario antes de ser entregadas al receptor interno;
- h) de no existir en el recinto portuario las condiciones requeridas para el reacondicionamiento de las cargas averiadas, estas son extraídas por variante directa, cumpliéndose lo establecido por la legislación aduanera al respecto;
- i) si al comienzo de la descarga del buque, embarcación o artefacto naval, se detecta o estima que las averías existentes superan el uno por ciento de las cargas, se solicita la presencia del representante del importador y del comprador interno de las mismas, para determinar de conjunto con el operador portuario las responsabilidades de dichas averías durante la travesía, la incorrecta realización de las operaciones de carga en el puerto de origen o de las operaciones de descarga en el puerto prece-

dente al que se está operando. Corriendo a cuenta y responsabilidad del importador todos los gastos en que se incurran para acondicionar la carga y efectuar satisfactoriamente la descarga o se deriven de dicha situación, incluyendo la extensión del tiempo de descarga con todas las consecuencias que implique; y

- j) todos los buques, embarcaciones o artefactos navales a descargarse tienen, como parte del cargamento, el uno por ciento de envases o embalajes, según sea el caso, vacíos para la recogida y reparación de los envases o embalajes averiados, la recogida y envase de los derrames y las barreduras; estas últimas, una vez reparadas son entregadas a la persona jurídica o natural que designe el importador, cumpliendo con toda la reglamentación establecida para la extracción de las cargas del recinto portuario.

Artículo 39.1. Cuando existan fundamentos para considerar que el embalaje de la carga o su sistema de agarre, en el caso de la carga unitarizada es inadecuada para su normal manipulación, el operador portuario o la parte interesada luego de su notificación al importador, solicita a cuenta de este o del comprador interno, la inspección de la carga, a fin de determinar las condiciones del embalaje antes de comenzar las operaciones.

2. Si los resultados de dicha inspección confirman la ineptitud del embalaje, el operador portuario toma todas las medidas necesarias para realizar las operaciones y preservar la carga; en este caso los gastos adicionales y las demoras producidas serán por cuenta del importador.

3. La firma del Outturn Report y del Resumen de Averías se realiza con la correspondiente remarca en relación con el embalaje inapropiado.

Artículo 40. Las cargas averiadas por responsabilidad del operador portuario son reacondicionadas o reenvasadas de inmediato, pesadas al momento de su entrega por este y a su cuenta, y las mantiene protegidas, clasificadas y separadas de las que hayan sido averiadas por el buque, embarcación o artefacto naval y listo para su rápida entrega.

Artículo 41.1. Al efectuarse la extracción de la carga averiada, el Inspector de Averías habilita según proceda un Reporte Parcial de Averías o Reporte de Inspección de Averías, donde se refleja la cantidad de bultos o contenedores averiados y su peso real, de proceder, así como la cantidad de bultos equivalentes que resulten de la división del peso real entre el peso promedio por unidad declarado en el Manifiesto de Carga y si las averías son de la responsabilidad del buque, embarcación o artefacto naval o del operador portuario.

2. El operador portuario, en la operación descarga de los buques, embarcaciones o artefactos navales, se abstiene de utilizar aditamentos defectuosos o que no estén debidamente certificados para su uso y otros que dañen o puedan dañar la carga; cuando se demuestre su uso, el operador portuario asume a su cuenta y responsabilidad los daños por avería causados a la carga o los contenedores.

3. Dicho Reporte acompaña a cada ejemplar de Remisión de Salida y se utiliza como justificante para formalizar las reclamaciones que procedieran ante el operador portuario.

## SECCIÓN CUARTA

### Entrega y extracción de las mercancías

Artículo 42.1. El exportador o embarcador, o el importador o comprador interno, según el caso, coordinan con el operador portuario, como mínimo, con veinticuatro horas hábiles de antelación a la fecha en que interese entregar o extraer las cargas del recinto portuario, todo lo relativo a las operaciones a realizar, e incluye el tipo, cantidad, y hora de llegada de los medios de transporte, los que asegura el interesado, atendiendo a los volúmenes a entregar o a extraer diariamente y por turnos de trabajo.

2. La llegada de los medios de transporte será de forma escalonada en el tiempo, por cada turno de trabajo planificado.

3. Los acuerdos a que se arriben se consignan en documento elaborado al efecto, el cual se firmará por las partes.

Artículo 43.1. Las cargas o contenedores que sean objeto de embarque son recibidas por el operador portuario sobre el medio de transporte; el documento que acredita el recibo de las mismas por parte del operador portuario es el Conduce, firmado por este y por el conductor del medio de transporte.

2. Las cargas se consideran como recepcionadas por el puerto, una vez descargadas del medio de transporte correspondiente.

Artículo 44.1. Las cargas o contenedores que sean objeto de extracción del recinto portuario se consideran entregadas por el operador portuario, desde el momento en que las mismas son situadas sobre el medio de transporte y se emita y firme por el operador portuario y por el conductor del medio de transporte la Remisión de Salida, acreditando dicho acto.

2. Los compradores internos, realizan los trámites de facturación desde sus entidades de origen.

3. Las cargas entregadas por el operador portuario al receptor interno no serán objeto de devolución o reingreso al recinto portuario bajo ningún concepto, excepto en los casos de malas entregas por parte del operador.

Artículo 45. En las operaciones de recepción y entrega de las cargas desde o hacia un medio de transporte, el operador portuario presta los servicios de tape y destape, trincaje y destrincaje, amarre y desamarre, alambrado de casillas a solicitud y a la cuenta del interesado; para la ejecución de estos servicios la parte que los solicite provee los medios y materiales requeridos para la operación solicitada.

Artículo 46. Al efectuar la recepción o la entrega de las cargas desde o hacia un medio de transporte terrestre el operador portuario cumple, como destinatario o como remitente de las mismas, las obligaciones que le vengan impuestas por la legislación vigente, en relación al contrato de transporte terrestre.

Artículo 47. La recepción y la entrega de las cargas pueden realizarse por Variante Directa o por Variante Indirecta y por la combinación de ambas variantes.

Artículo 48. En el caso de cargas sujetas al pesaje obligatorio en el recinto portuario, esta actividad es a cuenta de la parte que la solicita; el operador portuario mantiene registro actualizado de todos los medios de transporte que hayan sido pesados, lo que informa al solicitante en los plazos acordados.

Artículo 49. Al momento de la entrada al recinto portuario de los contenedores llenos con destino a la exportación, cuyo pesaje es obligatorio, el exportador viene obligado a presentar y entregar el documento de pesaje del contenedor lleno, al operador portuario; en caso contrario el mismo es rechazado y las consecuencias que de ello se deriven son responsabilidad del exportador.

Artículo 50. La parte que solicita el pesaje, informa al operador de la báscula el peso de la tara de cada uno de los medios a utilizar, con actualización máxima de 30 días antes de las operaciones.

Artículo 51. Las básculas autorizadas para el comercio internacional en el recinto portuario están debidamente certificadas para su uso por la autoridad facultada y en los plazos establecidos.

Artículo 52.1. Las cargas peligrosas, refrigeradas, de fácil descomposición, y los bultos pesados o sobredimensionados e indivisibles, se entregan o extraen por Variante Directa, a menos que el operador portuario disponga de capacidades especializadas para su almacenaje transitorio y ello se encuentre autorizado por las autoridades competentes.

2. Los contenedores con esas características o clasificación OMI, son situados por el operador portuario en áreas previamente definidas para ello, donde se garantice su integridad.

Artículo 53.1. Las cargas perecedoras de importación, exportación o cabotaje se extraen del puerto por la entidad responsable antes del plazo de vencimiento o caducidad de sus características específicas, siempre que dicho plazo sea inferior al del período de libre almacenaje; la entidad responsable garantiza la planificación de capacidades de transporte suficientes antes del plazo de vencimiento o caducidad o de vencimiento del período de libre almacenaje, según sea el caso.

2. De excederse el tiempo de extracción, el operador portuario queda liberado de toda responsabilidad por la caducidad del producto, o la pérdida de sus características que impidan o limiten darle el uso para el que fue adquirido.

3. La entidad responsable por el vencimiento de las características de estas cargas, corre con los cargos financieros que puedan surgir de las manipulaciones normales o adicionales, y por los derechos para el cobro de almacenaje del operador portuario.

Artículo 54.1. Cuando las mercancías sean descargadas por Variante Directa, el importador o comprador interno está obligado a presentar la Declaración de Mercancías, los precios de comercialización nacional u otro documento análogo y los permisos requeridos para su extracción del recinto portuario, antes de comenzar la descarga del buque, toda vez que propicia la coordinación necesaria entre el comprador interno y el operador portuario para efectuar las operaciones.

2. Lo antes descrito garantiza que las capacidades de transportación planificadas diariamente permitan el cumplimiento del rate de descarga pactado en el contrato de fletamento.

Artículo 55. Sin perjuicio de las obligaciones que le correspondan al operador portuario, según lo establecido en este Reglamento, la entrega de las cargas o contenedores se realiza con la prelación siguiente:

- a) Cargas o contenedores peligrosas o con clasificación OMI;
- b) cargas refrigeradas o de fácil descomposición, contenedores refrigerados y contenidos de mercancías perecedoras o de fácil descomposición;
- c) productos alimenticios, medicamentos y combustibles; y
- d) de acuerdo al orden en que fueron descargadas.

Artículo 56. La entrega de las cargas y/o contenedores a los importadores o compradores internos, se realiza por conocimiento de embarque y cantidad de bultos amparado por este, según las marcas y números del embalaje, siglas y números identificativos en el caso de los contenedores manifestado por cada contrato; la entrega a partir de otros parámetros, requiriere de trabajos adicionales y se realiza a solicitud y a la cuenta del interesado.

Artículo 57. El operador portuario es responsable de los daños, averías y perjuicios provocados a las cargas y su embalaje, a bordo de buques en operaciones, en almacenes y áreas portuarias, excepto cuando se demuestre la ocurrencia de alguna circunstancia eximente de responsabilidad.

## SECCIÓN QUINTA

**Período de libre almacenaje**

Artículo 58.1. A los efectos de la extracción de las cargas del recinto portuario, el operador portuario concede al importador, exportador o comprador interno, contados a partir de la fecha de entrega de la nota de descarga a la Aduana y de su recepción de acuerdo a los conduces, o de su entrada al recinto portuario, según sea el caso, los siguientes plazos de libre almacenaje:

- a) 15 días para las cargas de importación y para cada lote de exportación que se operen por cualquier puerto del país; y
- b) 7 días para las cargas que se operen por los puertos de Batabanó y Gerona.

2. En el caso de las cargas en contenedores secos y refrigerados se tienen en cuenta los plazos pactados entre la naviera, la terminal y los importadores; estos no deben exceder a los 10 días en el caso de los refrigerados por cualquier puerto del país.

3. Decursado el plazo de libre almacenaje concedido, el importador, exportador o el comprador interno, según el caso, asume los gastos de almacenaje progresivo que correspondan, de acuerdo a la tarifa legalmente aprobada.

4. Cuando por causas imputables al operador portuario no se puedan extraer las cargas, este prorroga dicho período, por un tiempo similar al de la demora causada, libre de gastos para el importador, exportador o comprador interno.

Artículo 59. El operador portuario no es responsable por las demoras en la entrega de las cargas, cuando estas se produzcan como resultado de su retención por parte de una autoridad facultada, debido a su naturaleza o a incumplimientos de disposiciones legales o contractuales del importador, exportador o del comprador interno y/o por disposiciones fitosanitarias relativas a la separación de las cargas en las áreas de operaciones.

Artículo 60. Al expirar el plazo de libre almacenaje concedido a las cargas o contenedores amparadas por cada conocimiento de embarque, el operador portuario notifica al importador, exportador o comprador interno, mediante el Reporte de Cargas Pendientes de Extracción, las cantidades que en ese instante se encuentran depositadas en los almacenes portuarios, pendientes de extracción y por las que se debe comenzar a pagar derechos de almacenaje.

Artículo 61. El operador portuario almacena y protege las cargas o contenedores que se encuentren bajo su custodia, de forma segura y separadas por manifiestos y conocimientos de embarque, atendiendo a las normas de almacenaje establecidas, según el tipo de carga y sus características, las marcas y números del embalaje manifestados por cada contrato y de acuerdo al número de conocimiento de embarque y manifiesto y resulta responsable por su cuidado y protección desde el momento en que las recibe hasta el momento en que las entrega.

Artículo 62.1. El operador portuario no es responsable del deterioro de las mercancías debido a vicio oculto de las mismas, por insuficiencias de su embalaje o por la falta de especificaciones sobre su naturaleza y requerimientos de manipulación y de almacenaje.

2. En el caso de los contenedores, no es responsable del deterioro de los mismos por vicios ocultos, insuficiente información para su almacenaje y manipulación, deformaciones o averías originadas por los productos que contiene o corrimiento de las cargas, peso excesivo del producto que contiene o diferente al declarado documentalmente y otras causas no imputables al operador portuario.

Artículo 63.1. Al tener en cuenta que para desarrollar la actividad de exportación y cabotaje expedido es necesario la conformación de un pie de estiba, el operador portuario

concede un tiempo de libre almacenaje para la creación del mismo, de quince días naturales, contados a partir de la fecha de inicio de su recepción o hasta que sean depositados en los almacenes portuarios el setenta por ciento de las cargas o contenedores a embarcar.

2. Según lo que suceda primero, el exportador o el embarcador, asumirá los gastos de almacenaje que correspondan por las tarifas vigentes de acuerdo con la tarifa progresiva legalmente aprobada.

3. Para la exportación de azúcar, el libre almacenaje se refiere por cada lote y el pie de carga incluye el tonelaje del coeficiente de dispersión aprobado.

### DISPOSICIONES ESPECIALES

PRIMERA: Los ministerios de las Fuerzas Armadas Revolucionarias y del Interior, adecúan lo dispuesto en las presentes Normas a las características de dichos organismos.

SEGUNDA: Las tarifas a cobrar por la realización de los servicios portuarios se determinan y aprueban según las regulaciones establecidas por el Ministerio de Finanzas y Precios.

TERCERA: El Anexo Único es parte integrante de esta Resolución.

### DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA: Se deroga la Resolución 213, de 16 de diciembre de 1996, dictada por el Ministro del Transporte.

ARCHÍVESE el original en la Dirección Jurídica de este Ministerio.

PUBLÍQUESE en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

DADA en La Habana, a los 10 días del mes de febrero de 2022.

**Eduardo Rodríguez Dávila**  
Ministro

### ANEXO ÚNICO

#### DEFINICIONES

1. **Aduana:** Representación de la Aduana General de la República.
2. **Carga:** Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para su transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en un buque, embarcación o artefacto naval.
3. **Carga general:** a las que poseen distintas características, naturaleza y clase.
4. **Carga a granel:** producto transportado en forma homogénea sin ningún tipo de empaque o envase y que para su embarque o desembarque es necesario utilizar sistema de bombeo, succión, paleado, cucharón o banda transportadora.
5. **Carga unitaria:** a los bultos empacados o embalados que forman una sola unidad de carga con el propósito de facilitar su manipulación, estiba, almacenamiento, transporte o utilización posterior de su contenido.
6. **Carga contenerizada:** aquella que se transporta en un contenedor o similar.
7. **Cargas peligrosas:** a los productos que de por sí o en contacto con otros productos o sustancias pueden producir incendio, explosión, reacciones caloríficas, luminosas, sonoras, tóxicas, radioactivas, infecciosas u otras contaminantes o dañinas a otras cargas, a los medios de transporte o a la salud humana, que así son clasificadas por la Organización Marítima Internacional y la legislación nacional, incluyendo los contenedores con clasificación OMI.
8. **Cargar:** al conjunto de operaciones que se realizan para colocar organizadamente las mercancías sobre un medio de transporte, terrestre o naval.
9. **Clasificar:** al conjunto de operaciones dirigidas a identificar y separar las cargas a partir de las marcas que contenga su embalaje, contra las marcas consignadas en el conocimiento de embarque y manifiesto de carga.

10. **Comprador interno:** el que, como comprador, suscribe con el importador u otro suministrador un contrato de compraventa o suministro de mercancías de importación o no y con el operador portuario otro para el almacenaje y la extracción de las cargas del recinto portuario.
11. **Contar o tarjar:** al conjunto de operaciones dirigidas a identificar y determinar la cantidad de bultos cargados o descargados desde o hacia un medio de transporte o almacén, atendiendo a las marcas que contenga su embalaje, o siglas y números identificativos, contra las marcas consignadas o contra las siglas y números identificativos en el manifiesto de cargas o declaración de mercancías, según sea el caso.
12. **Descargar:** Conjunto de operaciones que se realizan para el retiro de bienes o mercancías colocadas en un medio de transporte marítimo o terrestre para depositarlas en cualquier lugar del recinto portuario u otros medios de transporte marítimos o terrestres.
13. **Desestibar:** a las operaciones de extraer las cargas estibadas en un medio de transporte o en un almacén, hasta situarlas a la altura de un metro del muelle o medio de transporte, al costado del mismo.
14. **Embarcador:** es el que se obliga a entregar la carga al transportista, naval o terrestre, en el lugar de origen, y a que esta sea recibida en el lugar de destino en las cantidades, formas y plazos convenidos, y a pagar el precio o flete que corresponda.
15. **Entregar:** acción de poner físicamente las cargas al cuidado o a la disposición de una persona natural o jurídica, lo cual se acredita documentalmente.
16. **Estibar:** a las operaciones de situar las cargas en forma ordenada en un medio de transporte o en un almacén, atendiendo a las normas establecidas, según sus características, marcas, embalaje y los requerimientos del transportista.
17. **Exportador:** a la persona autorizada para exportar mercancías hacia el exterior.
18. **Extracción:** acción y efecto de retirar las cargas del recinto portuario.
19. **Importador:** a la persona autorizada para adquirir mercancías en el extranjero e introducirlas en el país.
20. **Inspector de averías:** a la persona que se encarga de inspeccionar y certificar el estado en que se encuentran las cargas.
21. **OMI:** Organización Marítima Internacional.
22. **Operador portuario:** a la persona jurídica que se compromete contractualmente a prestar los servicios de carga y descarga de buques, estiba y desestiba, reacondicionamiento, ensacado de mercancías al costado de buques, recepción y entrega, clasificación, almacenaje temporal de mercancías y otros servicios portuarios que se soliciten en el recinto portuario.
23. **Recepcionar:** acción de tomar bajo custodia o a disposición las cargas entregadas por otra persona, lo cual se acredita documentalmente.
24. **Recinto portuario:** área habilitada para efectuar el depósito temporal y el trasbordo de cargas entre medios del transporte marítimo, fluvial o lacustre y entre estos y medios del transporte terrestre.
25. **Reacondicionamiento o reenvaso:** acción de acomodamiento de las cargas que se encuentran en envases o embalajes averiados, pudiendo ser repuestos en los embalajes o envases originales o en envases o embalajes nuevos al peso manifestado.
26. **Tarjador:** a la persona jurídica que tiene a su cargo el conteo de la cantidad de carga que se recibe o entrega entre el operador del buque, embarcación o artefacto naval y el operador portuario y entre este y los operadores del transporte terrestre, atendiendo a su descripción, marcas, o siglas y números identificativos, tipo,

volumen y peso, incluyendo la verificación de las características y condiciones externas de la misma.

27. **Variante directa:** proceso tecnológico a través del cual las cargas se reciben o entregan desde o hacia un medio de transporte, sin que las mismas se depositen en los almacenes portuarios. La variante directa comprende la desestiba desde un medio de transporte y la estiba en otro medio de transporte.
28. **Variante indirecta:** proceso tecnológico a través del cual las cargas se descargan de un medio de transporte y se deposita temporalmente en los almacenes portuarios hasta su posterior entrega a otro medio de transporte. La variante indirecta comprende la desestiba y desde un medio de transporte, su estiba y desestiba en los almacenes portuarios y su posterior estiba en un medio de transporte.

---

## GOC-2022-150-O16

### RESOLUCIÓN 34/2022

POR CUANTO: El Decreto-Ley 348 “De los Ferrocarriles”, de 5 de septiembre de 2017, establece en su Artículo 38.2 que el Ministerio del Transporte establece el sistema de telecomunicaciones, de tecnologías de la información y las comunicaciones, de señalización ferroviaria y su desmantelamiento, así como controla su adecuada aplicación y cumplimiento.

POR CUANTO: El Artículo 26 del Reglamento del Decreto-Ley 348 “De los Ferrocarriles”, aprobado por la Resolución 180, de 28 de junio de 2018, dictada por el Ministro del Transporte, dispone que la tripulación de los trenes y del personal de los centros de operaciones y de las estaciones ferroviarias están obligados durante la prestación del servicio a la atención permanente de los medios de comunicación de que disponen.

POR CUANTO: El Artículo 27 del aludido Reglamento, establece como obligación del operador ferroviario de colocar a bordo de los trenes, cuando circulen por la vía férrea, los medios de comunicaciones y los equipos de radio en buen estado técnico y de garantizar su funcionamiento.

POR CUANTO: Actualmente existen en el Sistema Ferroviario Nacional para la regulación y control del movimiento de trenes y los trabajos de maniobra el Reglamento de Operaciones de los Ferrocarriles y el Reglamento de Operaciones del Ferrocarril Azucarero, y como resultado del programa de recuperación y modernización del sistema de comunicaciones ferroviarias, se quiere poner en explotación la primera etapa del Sistema de Comunicaciones Móviles para el Ferrocarril.

POR TANTO: En el ejercicio de las facultades que me han sido conferidas, en el Artículo 145, inciso e), de la Constitución de la República de Cuba,

### RESUELVO

ÚNICO: Aprobar la siguiente

#### **REGULACIÓN FERROVIARIA CUBANA NÚMERO 12 “REGLAS GENERALES PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES MÓVILES GSM-R PARA EL FERROCARRIL”**

Artículo 1. La presente Resolución tiene por objeto regular la explotación del Sistema de Comunicaciones Móviles para el Ferrocarril GSM-R en la primera etapa.

Artículo 2. Estas normas se aplican en las vías siguientes:

- a) Línea Central
- b) Línea Guanajay
- c) Línea Rincón
- d) Línea de Güines entre Underdown y Cotorro
- e) Línea Sur entre 19 de noviembre y Rincón
- f) Línea Cienfuegos
- g) Ramal Cristina
- h) Ramal La Coubre
- i) Ramal Expo Cuba
- j) Ramal Regla
- k) Ramal Cayo Cruz
- l) Ramal Hacendados
- m) Enlace Fábrica
- n) Enlace Petróleo

Artículo 3. Las presentes Reglas generales constituyen un complemento en su aplicación, en cuanto no sustituye ni modifica al vigente Reglamento de Operaciones de los Ferrocarriles ni el Reglamento de Operaciones de los Ferrocarriles Azucareros.

Artículo 4. Constituye obligación del operador ferroviario de colocar a bordo de los trenes, cuando circulen por la vía férrea, los medios de comunicaciones en buen estado técnico y de garantizar el funcionamiento de este sistema de comunicaciones.

Artículo 5.1. Establecer que el movimiento de trenes y trabajos de maniobras continúan con el empleo del bloqueo radiotelefónico, con la utilización de sistemas de comunicación telefónica y de radio del ferrocarril, el sistema de radio troncalizado de la Empresa de Comunicaciones Móviles “Movitel”, y otros tipos de telecomunicaciones de la Empresa de Telecomunicaciones de Cuba, ETECSA.

2. Se entiende por Radio Troncalizado, Sistema de radiocomunicaciones móviles para aplicaciones privadas en el que se comparte un conjunto de canales de radio entre los usuarios del sistema, los cuales se organizan en grupos y subgrupos.

3. Establecer la convivencia, durante esta Primera Fase del Sistema de Comunicaciones GSMR con el de Radio Troncalizado así como con el resto que son empleados como aseguramiento a las operaciones ferroviarias.

Artículo 6.1. Establecer que en las zonas de servicio GSM-R se empleará este Sistema como primera prioridad para transmitir las informaciones referidas a las operaciones ferroviarias, sin limitar el empleo de cualquier otro Sistema en caso necesario.

2. Se entiende por Sistema GSM-R, sistema global de comunicaciones móviles adaptado al Ferrocarril, que proviene del inglés “Global System for Mobile Communications-Railway”.

Artículo 7. El sistema GSM-R, además se utilizará para:

- I. Comunicación para informaciones comerciales entre:
  1. Despachador-Operador.
  2. Despachador-Tripulación de tren.
  3. Operador-Operador.
  4. Operador-Tripulación de tren.
  5. Tripulante de tren-Tripulación de otro tren.
  6. Tripulante de tren-Tripulación del mismo tren.

II. Comunicaciones para avisos relacionados con la seguridad del movimiento de trenes entre:

1. Jefe de Despachadores-Jefe de Despachadores de otra Oficina Despachadora.
2. Jefe de Despachadores-Despachador de la misma Oficina Despachadora.
3. Jefe de Despachadores-Operador en su territorio.
4. Jefe de Despachadores-Tripulación de tren en su territorio.
5. Jefe de Despachadores-Operario de máquina de trabajo en su territorio.
6. Jefe de Despachadores-Jefe de Brigada de Vías y Puentes en su territorio.
7. Jefe de Despachadores-Jefe de Brigada de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad en su territorio.
8. Jefe de Despachadores-Jefe de Brigada de Revisión de Vagones en su territorio.
9. Despachador-Despachador de la misma Oficina Despachadora o de otra oficina despachadora con tramo de despacho colindante.
10. Despachador-Operador u Operadores de Estación de su tramo de despacho.
11. Despachador-Tripulación de tren en su tramo de despacho o colindante.
12. Despachador-Operario de máquina de trabajo en su tramo de despacho o colindante.
13. Despachador-Jefe de Brigada de Vías y Puentes en su tramo de despacho o colindante.
14. Despachador-Jefe de Brigada de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad en su tramo de despacho.
15. Despachador-Jefe de Brigada de Revisión de Vagones en su tramo de despacho o colindante.
16. Operador-Otro Operador en el mismo tramo de despacho o colindante.
17. Operador-Tripulación de tren en el mismo tramo de despacho o colindante.
18. Operador-Operario de máquina de trabajo en el mismo tramo de despacho o colindante.
19. Operador-Jefe de Brigada de Vías y Puentes en el mismo tramo de despacho o colindante.
20. Operador-Jefe de Brigada de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad en el mismo tramo de despacho.
21. Operador-Jefe de Brigada de Revisión de Vagones en el mismo tramo de despacho o colindante.
22. Tripulante de tren-Tripulación de otro tren.
23. Tripulante de tren-Tripulación del mismo tren.
24. Tripulante de tren-Operario de máquina de trabajo.
25. Tripulante de tren-Jefe de Brigada de Vías y Puentes.
26. Tripulante de tren-Jefe de Brigada de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad.
27. Tripulante de tren-Jefe de Brigada de Revisión de Vagones.

Artículo 8. El registro de las conversaciones que se realicen a través del Sistema GSM-R se realiza solamente a aquellas en las que participe el Despachador mediante el Sistema de Grabación del Despachador.

Artículo 9.1. La tramitación de órdenes de vía, de tren, de precaución y de situación de trenes puede realizarse directamente entre el Despachador y el Conductor del tren solo cuando no existan estaciones en servicio en el sentido hacia donde se dirige el mismo.

2. En este caso el Despachador designa una estación de su tramo para que participe en la tramitación de las órdenes.

3. El Despachador conecta en conferencia a los entes participantes en la tramitación de las órdenes de vía.

Artículo 10.1. El texto de las órdenes de vía, de tren o de precaución y de la situación de trenes es breve y conciso, se confeccionan conforme al formato establecido en el Reglamento de Operaciones de los Ferrocarriles y en el Azucarero.

2. Los tripulantes rellenan a bordo los modelos que corresponda.

Artículo 11. El destinatario o los destinatarios dan acuse de recibo de la recepción de la orden y su conformidad verbalmente.

Artículo 12. Para la utilización del Sistema GSM-R cada puesto de trabajo que participe en la tramitación de órdenes tiene que poseer un terminal de dicho sistema acorde con la función que realice.

Artículo 13.1. El Despachador y los Operadores para la tramitación de órdenes se comunican con los tripulantes de trenes, de equipos tractivos, de máquinas de trabajo, Jefes de Brigada de Vías y Puentes, de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad, de Revisión de Vagones y otros Operadores a través de los números funcionales y de igual manera los tripulantes y Jefes de Brigada lo hacen con los Operadores y con los Despachadores a través de sus números funcionales.

2. En todos los casos las comunicaciones serán verbales.

3. Se entiende por Número funcional, el número completo asignado dentro del Plan de Numeración del Sistema GSM-R para comunicar con un usuario del sistema por la función que desempeña.

Artículo 14.1. El Plan de Numeración del Sistema GSM-R, es el documento que establece la organización y el formato de los números telefónicos de un sistema de comunicaciones móviles GSM-R en prefijos que dependen de la función que realizan los operadores de los terminales.

2. Además establece el formato de los números reales de los terminales y los enlaces con otros sistemas telefónicos.

3. En relación con otros sistemas GSM-R, define la interoperabilidad entre los mismos.

Artículo 15.1. Los terminales de los trenes que circulen en los tramos equipados con el Sistema GSM-R, deben tener configurada la numeración funcional de tren que lo identifique, además cada equipo tractivo o de trabajo poseerá una numeración funcional de equipo tractivo que lo identificará de forma permanente.

2. El número funcional de tren es configurado en cada terminal por cada tripulante, quien lo comprueba con el Despachador correspondiente antes de la salida del tren, esto se realiza al situarse el o los equipos tractivos en la formación del tren y al tomar servicio el personal en el mismo.

3. El número funcional de equipo tractivo se configura por el personal autorizado de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad en el momento en que instale el terminal en el equipo tractivo o en la máquina de trabajo.

Artículo 16. En caso de trenes acoplados, en secciones y en doble tracción, cada terminal de los equipos tractivos componentes de los mismos y los terminales de los tripulantes tienen su correspondiente número funcional de tren de acuerdo a lo establecido en el Plan de Numeración del Sistema GSM-R.

Artículo 17. Los Prácticos que utilicen terminal portátil del Sistema GSM-R deberán tener configurados los mismos con su correspondiente número funcional, de acuerdo al Plan de Numeración del Sistema GSM-R.

Artículo 18. En caso de incorporación o cambio de equipos tractivos de un tren sin llegar a destino, los tripulantes de los mismos deben desconfigurar su número funcional y posteriormente configurar el nuevo número funcional de tren de cada uno de los terminales de a bordo que se incorporen y comprobarlo con el Despachador correspondiente.

Artículo 19. Ante la necesidad de sustituir la tripulación de un tren de forma parcial o total antes de la llegada del mismo a su destino, los tripulantes que se incorporen deben configurar sus terminales con el número funcional del tren al que se incorporen, comprobando esto con el Despachador y así mismo, los tripulantes salientes deberán desconfigurar los números funcionales de sus terminales.

Artículo 20. En los tramos equipados con el Sistema GSM-R los terminales de los Operadores de cada Estación, al igual que los de Brigadas Vías y Puentes, de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad y de Revisión de Vagones deberán tener configurados el Número Funcional, lo cual se realiza por el personal autorizado de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad en el momento en que se instale el terminal en la Estación, y en el caso de la Brigada en el momento en que se les entregue el terminal.

Artículo 21. Las tripulaciones de trenes, de equipos tractivos, de máquinas de trabajo y Jefes de Brigada de Vías y Puentes, de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad y de Revisión de Vagones pueden establecer comunicación con el Despachador del tramo en que circulan y del tramo colindante, con los Operadores más cercanos del trecho en que circulan en el sentido de circulación y en el sentido opuesto mediante el número posicional correspondiente.

Artículo 22.1. Cuando un tren que circula por un tramo equipado con Sistema GSM-R llega a la estación final de este sistema, en el eje de la estación cada tripulante procederá a desconfigurar el Número Funcional de Tren, previa notificación al Despachador correspondiente al tramo por donde circulaba.

2. A partir de ese momento, la comunicación que utiliza la tripulación del tren es alguna de las previstas en el Artículo 5.1 de la presente Resolución.

Artículo 23. En el caso de que un tren proveniente de un tramo no equipado con el Sistema GSM-R llega a una estación donde comienza este sistema, en el eje de la estación cada tripulante del tren procederá a configurar en su terminal el Número Funcional de Tren, quien lo comprueba con el Despachador correspondiente antes de continuar la marcha.

Artículo 24. La tramitación de órdenes por el Despachador tiene prioridad sobre cualesquiera otras comunicaciones establecidas, lo cual se encuentra regulado en la Matriz de Acceso del Sistema GSM-R.

Artículo 25.1. En caso de fallas de los sistemas previstos en el Artículo 5 de esta Resolución y del Sistema GSM-R, los Operadores pueden comunicarse con el Jefe de Despachadores correspondiente mediante la Telefonía de red (voz sobre IP) a fin de viabilizar el movimiento de trenes.

2. La Telefonía de red (Voz sobre IP) constituye el sistema de comunicación por voz utilizando como soporte de las redes informáticas con direccionamiento mediante protocolos de Internet.

### **DISPOSICIONES ESPECIALES**

PRIMERA: Se delega en el Director General de la Administración del Transporte Ferroviario la facultad prevista en el Artículo 38.2 del Decreto-Ley 348 “De los

Ferrocarriles”, para ampliar el alcance de esta Resolución en la medida que se aprueben las sucesivas etapas de la modernización de las comunicaciones ferroviarias y de acuerdo a la experiencia en la aplicación de lo establecido en la presente, acto que se aprueba mediante Resolución que dicte a tales efectos, la que se aplica para el Sistema Ferroviario Nacional.

SEGUNDA: La Directora General de la Unión de Ferrocarriles “Ferrocarriles de Cuba” propone al Director General de la Administración del Transporte Ferroviario para su aprobación los documentos siguientes:

- a) Estructura del plan de numeración del sistema GSM-R para las numeraciones posicional, funcional y real.
- b) clasificación de las llamadas del sistema para la matriz de acceso.

TERCERA: La Directora General de la Unión de Ferrocarriles “Ferrocarriles de Cuba” está facultada para aprobar, y en su caso actualizar:

1. Los listados de abonados para:
  - a) Numeración posicional.
  - b) numeración funcional de trenes.
  - c) numeración funcional de estaciones y de pasos a nivel.
  - d) numeración funcional de despachadores.
  - e) grupos de llamadas de trenes.
  - f) grupos de difusión de trenes.
  - g) grupos de llamadas de estaciones.
  - h) grupos de difusión de estaciones.
  - i) grupos de llamadas de despachadores.
  - j) grupos de difusión de despachadores.
2. Los listados de abonados para:
  - a) Numeración funcional de equipos tractivos y de trabajos en la vía.
  - b) numeración funcional de las brigadas de revisión de vagones.
  - c) grupos de llamadas de Directores de Unidades Empresariales de Base de Material Rodante.
  - d) grupos de difusión de Material Rodante.
3. Los listados de abonados para:
  - a) Numeración funcional de las brigadas de Vías y Puentes.
  - b) grupos de llamadas de brigadas de Vías y Puentes.
  - c) grupos de llamadas de Directores de Unidades Empresariales de Base de Vías y Puentes.
  - d) grupos de difusión de Directores de Unidades Empresariales de Base de Vías y Puentes.
4. Los listados de abonados para:
  - a) Numeración funcional de las brigadas de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad.
  - b) grupos de llamadas de brigadas de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad.
  - c) grupos de llamadas de Directores de Unidades Empresariales de Base de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad.
  - d) grupos de difusión de Directores de Unidades Empresariales de Base de Comunicaciones, Señalización, Informática y Electricidad.
5. Los listados de abonados de la numeración real (MSN).

## DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Lo dispuesto en la presente Resolución se aplica a todo el Sistema Ferroviario Nacional.

SEGUNDA: Los directores generales de la Unión de Ferrocarriles “Ferrocarriles de Cuba”, de las entidades operadoras ferroviarias del ferrocarril público e industrial, que incluye las estructuras u organizaciones ferroviarias de las Empresas Provinciales de Transporte y de las entidades catalogadas como terceras en la explotación ferroviaria, en el ámbito de sus respectivas competencias, tienen la responsabilidad de:

- a) Garantizar la capacitación a los trabajadores ferroviarios que se involucran con este sistema de comunicaciones GSM-R; y
- b) organizar y disponer la realización en las juntas instructivas en las bases de trenes, así como la divulgación de las presentes Reglas que son complementarias al Reglamento de Operaciones de los Ferrocarriles y al Reglamento de Operaciones del Ferrocarril Azucarero.

TERCERA: El Director General de la Administración del Transporte Ferroviario controla y supervisa lo dispuesto en la presente Resolución, quien queda facultado a propuesta del Director General de la Unión de Ferrocarriles “Ferrocarriles de Cuba” para emitir las instrucciones y alertas necesarias para su mejor aplicación en aras de garantizar la seguridad ferroviaria en la circulación de los trenes.

CUARTA: Encargar al Director General de la Administración del Transporte Ferroviario para evaluar la implementación o ejecución de la presente Regulación a los seis (6) meses a partir de su entrada en vigor, así como con la reproducción y notificación de la presente a los jefes máximos de las entidades operadoras ferroviarias existentes en el país y a las que en el futuro se constituyan.

QUINTA: Se faculta al Director General de la Unión de Ferrocarriles “Ferrocarriles de Cuba” para aprobar la correcta organización de la explotación del Sistema GSM-R.

SEXTA: Las presentes Reglas entran en vigor a las 00:01 horas del día 1ro. de marzo de 2022 y se incorporan como normas complementarias a los Reglamentos de Operaciones de los Ferrocarriles y del Reglamento de Operaciones del Ferrocarril Azucarero.

COMUNÍQUESE la presente Resolución a los Directores Generales de la Administración del Transporte Ferroviario, de la Unión de Ferrocarriles “Ferrocarriles de Cuba” y de las empresas provinciales de Transporte.

PUBLÍQUESE en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

ARCHÍVESE el original de esta Resolución en el Protocolo de Resoluciones que obra en la Dirección Jurídica de este Ministerio.

DADA en La Habana, a los 10 días del mes de febrero de 2022.

**Eduardo Rodríguez Dávila**  
Ministro

**GOC-2022-151-O16**

### **RESOLUCIÓN 35/2022**

POR CUANTO: El Decreto-Ley 348 “De los Ferrocarriles”, de 5 de septiembre de 2017, dispone en su Artículo 38.2 que el Ministerio del Transporte establece el sistema de telecomunicaciones, de tecnologías de la información y las comunicaciones, de señalización ferroviaria y su desmantelamiento, así como controla su adecuada aplicación y cumplimiento.

POR CUANTO: Resulta necesario actualizar lo referente a los permisos para la adquisición de sistemas de telecomunicaciones, de tecnologías de la información y las comunicaciones, así como los sistemas de señalización y electrificación ferroviarias que se emplean en el Sistema Ferroviario Nacional, y en consecuencia, modificar lo dispuesto en la Resolución 10, de 14 de enero de 2002, firmada por el Ministro del Transporte.

POR TANTO: En el ejercicio de las facultades que me han sido conferidas, en el inciso e) del Artículo 145 de la Constitución de la República de Cuba,

### RESUELVO

ÚNICO: Aprobar la siguiente

**REGULACIÓN FERROVIARIA CUBANA NÚMERO 13**  
**“REGLAS GENERALES PARA LA ADQUISICIÓN O IMPLEMENTACIÓN**  
**DE SISTEMAS DE TELECOMUNICACIONES, DE TECNOLOGÍAS**  
**DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES, LOS SISTEMAS**  
**DE SEÑALIZACIÓN, CENTRALIZACIÓN, BLOQUEO**  
**Y ELECTRIFICACIÓN PARA EL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL”**

Artículo 1. La presente Resolución tiene por objeto establecer las reglas generales para obtener los permisos y autorizaciones para la adquisición o implementación de sistemas de telecomunicaciones, de tecnologías de la información y las comunicaciones, los sistemas de señalización, centralización, bloqueo y electrificación para los ferrocarriles del Sistema Ferroviario Nacional.

Artículo 2.1. La presente Regulación se aplica en el Sistema Ferroviario Nacional, a las personas jurídicas constituidas como operadores ferroviarios integradas o no a una organización superior de dirección empresarial.

2. También se aplica a las organizaciones superiores de dirección empresarial que posean en su integración institucional a operadores ferroviarios.

3. A los efectos de esta Regulación se denomina “entidad ferroviaria” a la persona jurídica constituida como operador ferroviario integrado o no a una organización superior de dirección empresarial y a la propia organización superior que lo integra.

Artículo 3. El Ministerio del Transporte, por conducto de la Administración del Transporte Ferroviario, emite un permiso, mediante resolución, cuando la entidad ferroviaria proyecte o pretenda adquirir o implementar sistemas de señalización, centralización, bloqueo y electrificación, vinculados directamente con la dirección operativa del movimiento de trenes y con su seguridad, o para que realice los trámites y obtenga los permisos establecidos relacionados con la importación, ante los organismos de la Administración Central del Estado rectores competentes.

Artículo 4.1. El permiso tiene carácter administrativo y una validez por el término de hasta dos (2) años, a partir de la fecha de la resolución ministerial que lo concede.

2. En caso que no se ejecute el permiso en el período previsto o sobreviniere alguna variación en los parámetros aprobados o por circunstancias justificadas, queda sin efecto automáticamente el permiso y la entidad ferroviaria ha de iniciar nuevamente el trámite de solicitud.

Artículo 5.1. La Administración del Transporte Ferroviario recibe de la entidad ferroviaria, la fundamentación técnica, el estudio de factibilidad y conveniencia, y el proyecto técnico de los sistemas de señalización, centralización, bloqueo y electrificación, vincu-

lados directamente con la dirección operativa del movimiento de trenes y con su seguridad, y procede a su evaluación y análisis en el término de 60 días hábiles, previsto en el Artículo 3 del Reglamento del Decreto-Ley 348 “De los Ferrocarriles”, aprobado por la Resolución 180, de 28 de junio de 2018, dictada por el Ministro del Transporte.

2. De ser necesario, procede a consultar a la Unión de Ferrocarriles “Ferrocarriles de Cuba” y a la Dirección de Informatización de este Ministerio, así como a los organismos de la Administración del Estado que por razón de sus funciones rectoras y de competencia deban emitir observaciones o dictámenes.

3. La Administración del Transporte Ferroviario está facultada para someter las solicitudes a que se contrae esta Regulación a las observaciones, análisis y recomendaciones de su Consejo Técnico Asesor o del Comité Técnico de Normalización, según proceda.

4. En caso que se requiera más información o que la solicitud no se encuentre completa, le concede al operador ferroviario un nuevo término para que aporte lo necesario para adoptar las conclusiones.

Artículo 6. Si con la información aportada por el operador ferroviario es suficiente para arribar a conclusiones, se eleva y presenta al que resuelve el dictamen a los efectos procedentes.

### DISPOSICIONES ESPECIALES

PRIMERA: Una vez aprobado el permiso a que se contrae el Artículo 3 y dentro del término de su vigencia, el operador ferroviario solicita al organismo rector competente, de proceder, la emisión de los permisos o autorizaciones eventuales de importación, después de haber sido evaluada la factibilidad y conveniencia para ejecutar dicha importación, conforme lo dispuesto en esta Regulación.

SEGUNDA: A los efectos de la importación de equipos o equipamientos a que se contrae esta Regulación, cumplen los requisitos técnicos y regulaciones establecidas por los organismos rectores.

### DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Se faculta al Director General de la Administración del Transporte Ferroviario para que dicte el procedimiento para la mejor aplicación de lo que se dispone en esta regulación ferroviaria cubana para todo el Sistema Ferroviario Nacional.

SEGUNDA: Encargar al Director General de la Administración del Transporte Ferroviario con la reproducción y notificación de la presente Resolución y su procedimiento a los jefes máximos de las entidades operadoras ferroviarias.

TERCERA: Se modifica el apartado Primero de la Resolución 10, de 14 de enero de 2002, firmada por el Ministro del Transporte, el que queda redactado como sigue:

“**PRIMERO:** El Ministerio del Transporte, por conducto de la Administración del Transporte Ferroviario, emite un permiso, mediante resolución, cuando el operador ferroviario u organización superior de dirección empresarial al que se encuentre integrado, proyecte o interese, cuando se encuentren en explotación, la modificación o supresión de los sistemas de señalización, centralización, bloqueo y electrificación, que incluye los sistemas de telecomunicaciones, de tecnologías de la información y las comunicaciones vinculados directamente con la dirección operativa del movimiento de trenes y con su seguridad.”

COMUNÍQUESE la presente Resolución al Director General de la Administración del Transporte Ferroviario y a la Directora General de la Unión de Ferrocarriles “Ferrocarriles de Cuba”.

PUBLÍQUESE en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

ARCHÍVESE el original en la Dirección Jurídica del Ministerio del Transporte.

DADA en La Habana, a los 10 días del mes de febrero de 2022.

**Eduardo Rodríguez Dávila**  
Ministro