

TRANSPORTE**RESOLUCION No. 216/09**

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

POR CUANTO: Mediante la Resolución No. 56/96, dictada por el Ministro del Transporte en fecha 27 de mayo de 1996, se estableció el Certificado de Seguridad para las instalaciones hidrotécnicas, campos de boyas de amarre, redes y otras instalaciones portuarias como documento acreditativo de que las mismas se encuentran en estado satisfactorio para su explotación de acuerdo con las normas nacionales e internacionales.

POR CUANTO: Por Resolución No. 66/04, dictada por el Ministro del Transporte en fecha 9 de abril de 2004, se aprobó el “Reglamento para la Seguridad de la Explotación de las Instalaciones Hidrotécnicas, así como de los Fondeaderos y Canales de Acceso”, donde se amplían las exigencias establecidas en la referida Resolución No. 56/96.

POR CUANTO: La experiencia acumulada en los procesos de aprobación y emisión del mencionado Certificado de Seguridad, al igual que en la verificación de los requisitos exigidos en el Reglamento a que se ha hecho mención, aconsejan una nueva versión del mismo y en consecuencia la derogación de las precitadas Resoluciones No. 56/96 y No. 66/04.

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

POR CUANTO: Por Acuerdo del Consejo de Estado de la República de Cuba, de fecha 19 de octubre de 2006, se designó al que Resuelve en el cargo de Ministro del Transporte.

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

Resuelvo:

PRIMERO: Aprobar el siguiente

REGLAMENTO PARA LA SEGURIDAD DE LA EXPLOTACION DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS, OBRAS HIDROTECNICAS, FONDEADEROS Y CANALES DE ACCESO

CAPITULO I GENERALIDADES

ARTICULO 1.-El presente reglamento se aplica a todas las instalaciones portuarias y obras hidrotécnicas, incluyendo varaderos, diques secos y campos de boyas, así como a los fondeaderos y canales de acceso, comprendidos en las aguas territoriales, y a los puertos y las zonas costeras de la República de Cuba, donde se realizan operaciones marítimas con carácter civil, tanto del sector estatal, privado o del régimen de participación mixta.

CAPITULO II DEFINICIONES

ARTICULO 2.-A los efectos de este Reglamento se entiende por:

Artefacto naval: Toda construcción flotante que cumple funciones de complemento o apoyo a las actividades que se realizan en las aguas, tales como los diques flotantes, grúas flotantes, patanas, pontones y otros similares, incluidas las plataformas fijas o islas artificiales.

Buque: Toda construcción flotante empleada en la navegación marítima, fluvial y lacustre, incluyendo los hidrodeslizadores, buques de colchón de aire, sumergibles y artefactos flotantes de cualquier tipo.

Campo de boyas: Instalación en la que los buques permanecen amarrados a boyas u otros elementos fijos o flotantes diferentes de los muelles, y en los que pueden realizarse operaciones típicamente portuarias.

Chigre: Maquinilla con el eje de giro horizontal destinado a la operación de tracción o arriado de un cable o cabo.

Dique seco: Obra costera abierta al mar, dentro de la cual entra el buque para que después del achique quede descansando sobre los picaderos situados convenientemente bajo la quilla y pueda procederse a su mantenimiento o reparación.

Embarcación: Buque de arqueo bruto inferior a 500 toneladas.

Entidad Reconocida: Organización que ha recibido reconocimiento de la Dirección de Seguridad e Inspección Marítima para efectuar determinadas funciones de verificación y certificación de cualidades de partes, equipos o sistemas de las obras hidrotécnicas.

Fondeadero: Paraje de profundidad y condiciones suficientes para que un buque pueda quedar fijado al fondo subacuático por mediación de sus anclas u otro medio seguro que no constituya un peligro potencial para el medio marino.

Instalaciones portuarias y obras hidrotécnicas: Obras ingenieras, tales como muelles, espigones, varaderos, diques secos, campos de boyas y otros, construidas para facilitar las operaciones de construcción, reparación y atraque de buques, embarcaciones y artefactos navales, o para proporcionar su resguardo, así como para permitir el trasiego seguro de bienes o personas en las mismas.

Picaderos: Cada uno de los apoyos verticales en que descansa la quilla de los buques en los varaderos, diques y gradas.

Santos: Cada uno de los apoyos verticales de las cunas de varada, situados generalmente en las zonas de los pantoques laterales.

Varadero: Instalación para varar en seco, y botar, las embarcaciones y buques a fin de mantener el estado de conservación y limpieza del casco, así como para realizar su reparación.

CAPITULO III CERTIFICACION Y CLASIFICACION DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS Y OBRAS HIDROTECNICAS

ARTICULO 3.-Toda obra hidrotécnica en operaciones debe contar con un Certificado de Seguridad de Obras Hidrotécnicas, expedido por el Registro Cubano de Buques, en lo adelante el RCB, en virtud del presente Reglamento y bajo la supervisión de la Dirección de Seguridad e Inspección Marítima, en lo adelante, la DSIM.

ARTICULO 4.-A los fines de los requisitos a cumplir para obtener el Certificado de Seguridad de Obras Hidrotécnicas, las instalaciones portuarias y obras hidrotécnicas se clasifican en las siguientes categorías:

- Categoría I:** Instalaciones con una longitud de más de 150 metros y donde atracan buques de más de 20 000 toneladas de desplazamiento. Clasifican en ella los varaderos de 100, o más toneladas de capacidad.
- Categoría II:** Instalaciones con una longitud de entre 100 y 150 metros de longitud y donde atracan buques de entre 1000 y 20 000 toneladas de desplazamiento. Se incluyen en ella los varaderos de entre 20 y 99 toneladas de capacidad.
- Categoría III:** Instalaciones de menos de 100 metros de longitud y donde atracan buques o embarcaciones de hasta 1 000 toneladas de desplazamiento. Incluye los varaderos de menos de 20 toneladas de capacidad.

ARTICULO 5.-El Certificado de Seguridad de Obras Hidrotécnicas se expide una vez que se conozcan los resultados de los informes e inspecciones respecto a las condiciones de seguridad de las instalaciones y obras hidrotécnicas y mantiene su vigencia durante 4 años, sujeto a comprobaciones anuales del mantenimiento de las condiciones de la instalación. Cuando se realizan cambios en las características de la instalación o se vence dicho Certificado, debe procederse a su renovación. No obstante, en aquellos casos en que a juicio del RCB y de la DSIM la instalación portuaria o la obra hidrotécnica no reúne temporalmente alguno de los requisitos establecidos y el mismo no es determinante para su explotación segura, el RCB puede expedir, por una sola vez, un Certificado Provisional de una duración no mayor a seis (6) meses. Sólo en casos excepcionales puede autorizarse por la DSIM la emisión de un segundo Certificado Provisional de duración análoga.

ARTICULO 6.-El Certificado de Seguridad de Obras Hidrotécnicas contiene, entre otros datos, los parámetros permisibles para la operación segura y las condicionales de obligatorio cumplimiento para mantener su vigencia. El

incumplimiento de estas condiciones implica la invalidación de dicho Certificado, lo que se hace constar en su texto. En caso de pérdida de su vigencia, el Certificado es retirado por los Inspectores del RCB o de la DSIM.

ARTICULO 7.-El propietario de toda instalación portuaria u obra hidrotécnica está obligado a adoptar las medidas necesarias para mantener los parámetros operacionales de ésta y evitar el vertimiento, ya sea de bienes o desechos de cualquier tipo, al acuatorio de la misma.

ARTICULO 8.-Los Capitanes y Armadores de buques, embarcaciones y artefactos navales que participen en un siniestro o suceso marítimo cuyo resultado es la inmovilización del medio naval en una instalación portuaria u obra hidrotécnica, fondeaderos y canales de acceso, y a la vez produzca afectaciones para el normal desenvolvimiento de las operaciones seguras en uno de ellos; están obligados a adoptar todas las medidas que estén a su alcance para retirar dicho medio, en el más breve plazo, hacia un lugar en el cual no entorpezca tales operaciones. Si las personas antes mencionadas no actúan en correspondencia con lo establecido o de considerarse que sus acciones resultan tardías y ponen en peligro el entorno o la economía nacional; la DSIM hace retirar el medio en cuestión a costa del armador.

CAPITULO IV

SEGURIDAD PARA LA EXPLOTACION DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

SECCION PRIMERA

Muelles, espigones, piñas de atraque y campos de boyas

ARTICULO 9.-Para garantizar la explotación segura de toda instalación portuaria, la misma debe mantener un estado técnico constructivo satisfactorio que respalde la adecuada resistencia a los esfuerzos que sobre la misma realizan las embarcaciones a ella atracadas y otros medios y cargas que se operan sobre ella. El estado técnico estructural de la instalación debe ser verificado por una Entidad Reconocida como idónea para dicho trabajo, y el dictamen de la misma es válido por cuatro (4) años a partir de la fecha de emisión, pudiendo considerarse excepcionalmente por la DSIM y el RCB un plazo mayor de validez, por condiciones específicas que así lo aconsejan.

ARTICULO 10.-Las instalaciones de Categoría III, así como los artefactos navales que se presentan en las Marinas u otras instalaciones y que, a solicitud y según el criterio del RCB, resultan aprobados por la DSIM pueden quedar exentos de dichos estudios que se sustituyen por una inspección a la misma del RCB.

ARTICULO 11.-Otras exigencias que deben considerarse para garantizar la explotación segura de una instalación portuaria, es que la misma disponga de:

a) Un estado satisfactorio de limpieza, ordenamiento y señalización de las áreas de trabajo, de manera que los medios dispuestos sobre ella no obstaculicen el desarrollo de las operaciones de rutina y de emergencia que se realicen en su ámbito. El mantenimiento que sobre los elementos constructivos estructurales se efectúe, está dirigido a conservar sus parámetros operacionales y a la reparación de los defectos que arroje el estudio técnico

estructural y las inspecciones realizadas por el RCB y la DSIM.

- b) Un sistema de defensas satisfactorio para los buques, embarcaciones y artefactos navales que en ella se operan, que está destinado primeramente a amortiguar las cargas horizontales que sobre la instalación producen los buques que en ella atracan, y en segundo orden a proteger a los buques, embarcaciones, artefactos navales y a la propia instalación, de los daños que provoca el contacto entre ambas. La capacidad de trabajo de dicho sistema es valorada dentro del estudio técnico estructural o independientemente por una Entidad Reconocida. La instalación en la que atraquen embarcaciones o artefactos navales que dispongan de un adecuado sistema de defensas propio, puede eximirse de cumplir con el requerimiento a que se refiere este inciso.
- c) Dispositivos de amarre satisfactorios para los buques, embarcaciones y artefactos navales que atracan. La capacidad de trabajo de los dispositivos de amarre es valorada dentro del estudio técnico estructural o de forma independiente por una Entidad Reconocida.
- d) Todos los elementos de un campo de boyas, tales como cadenas, boyas, elementos de amarre y sujeción, con un Certificado de Concordancia y de Ensayo de dichos elementos emitido por una Entidad Reconocida, que asegure un estado satisfactorio de los mismos para las operaciones que en dicha instalación se realizan.
- De igual forma para la operación segura de un campo de boyas destinado al trasiego submarino de líquidos, se requiere la certificación del sistema sumergible de conexión de mangueras, por parte de una Entidad Reconocida. En ciertos casos y a juicio del RCB, dicha certificación puede formar parte de la señalada en el párrafo anterior.
- e) Un sistema de iluminación artificial que permita realizar con seguridad operaciones nocturnas; en caso de no existir sólo se permitirán operaciones diurnas.
- f) Una caja de atraque, dársena de maniobra y canal de acceso, con parámetros acordes con los buques, embarcaciones y artefactos navales que en ella se operan, y que están libres de obstáculos sumergidos que constituyan un peligro para los mismos.

ARTICULO 12.-Toda instalación hidrotécnica requiere de un levantamiento batimétrico de su caja de atraque, dársena de maniobra y canal de acceso, ejecutado por una Entidad Reconocida, con una escala no mayor de 1:1000 y debe disponer de toda la información requerida para la determinación de los parámetros permisibles de operación con seguridad, así como de otras indicaciones relevantes (régimen de marea, régimen de viento, rosa náutica y características del lecho marino) que pueden afectar esta cualidad. Se reconoce para dicho estudio una validez de cuatro (4) años a partir de la fecha de su emisión, pudiendo considerarse por el RCB y la DSIM, un plazo menor o mayor para ciertas instalaciones en caso de variaciones naturales fuera de lo común de los parámetros batimétricos.

ARTICULO 13.-Para garantizar la inexistencia de obstáculos peligrosos sumergidos en las cajas de atraque, dársenas de maniobra y canales de acceso, se realizan las inspecciones de buceo en el lecho marino que resulten necesarias a

juicio del RCB y la DSIM por parte de personal homologado para dichos trabajos.

ARTICULO 14.-Para su explotación segura toda instalación hidrotécnica debe disponer de los medios contra incendio requeridos por el Ministerio del Interior, los que están avalados por la certificación que emita la entidad de dicho Organismo autorizada a tales efectos.

ARTICULO 15.-Caso que el sistema de señales marítimas que permiten el acceso a la instalación hidrotécnica sea único para la misma y vital para su seguridad, es requisito indispensable para obtener el Certificado de Seguridad de la Obra Hidrotécnica que dicho sistema esté certificado por la entidad designada a tales efectos por la Oficina Nacional de Hidrografía y Geodesia.

De igual forma se procede si el estado de las redes tecnológicas para el movimiento de líquidos, gases y corriente eléctrica en la instalación, así como de mangueras y sistemas de conexión, resulta vital para la seguridad de las operaciones y es requisito que sea avalado por un Dictamen Técnico o una Certificación expedida por una entidad homologada por el RCB.

ARTICULO 16.-Los procedimientos operacionales (Manual de Operaciones) utilizados en una instalación hidrotécnica por los diferentes factores que intervienen en dichos procedimientos, deben estar aprobados por los propietarios de dichas instalaciones, quienes son responsable de la integridad y seguridad de las mismas.

SECCION SEGUNDA

Varaderos o diques secos

ARTICULO 17.-Para su explotación segura todo varadero o dique seco debe mantener un estado técnico constructivo satisfactorio, que garantice la adecuada resistencia a los esfuerzos que sobre el mismo realizan los buques, embarcaciones y artefactos navales que en él son varados. El mantenimiento que sobre los elementos constructivos estructurales se realice, está dirigido a mantener los parámetros operacionales del varadero o dique.

ARTICULO 18.-El estado técnico estructural de dichas instalaciones es verificado por una Entidad Reconocida, cuyo estudio tiene una vigencia de cuatro (4) años a partir de su fecha de emisión, pudiendo considerarse excepcionalmente por la DSIM y el RCB un plazo mayor de validez, por condiciones específicas que así lo aconsejan. Dado que la verificación requiere también de trabajos submarinos, estos son realizados por buzos debidamente homologados para la realización de estos trabajos.

ARTICULO 19.-Asimismo, en el varadero o dique seco debe mantenerse un estado satisfactorio de limpieza, ordenamiento y señalización de las áreas de trabajo, de forma que se garanticen las condiciones de protección de los trabajadores ante los riesgos inherentes, tanto de las operaciones de varada o botadura, como durante la estancia de los buques, embarcaciones o artefactos navales varados.

ARTICULO 20.-Para la explotación segura del varadero o dique seco se requiere del Certificado de Ensayo del Cable de Tracción expedido por una Entidad Reconocida. Los elementos fijos y móviles (pastecas, rondanas, grilletes, perros y otros) del aparejo de arriado e izado son objeto de una atención especial durante las inspecciones de verificación.

ARTICULO 21.-El estado técnico de las estructuras móviles (carros cunas, gatos elevadores, carros de los apartaderos y otros) son objeto de atención especial y se requiere una prueba con el buque de diseño de mayor tonelaje que se pretende varar en la instalación, aunque los cálculos teóricos de comprobación hayan arrojado resultados satisfactorios, considerando los adecuados coeficientes de seguridad.

ARTICULO 22.-Cuando los diques secos, la estanqueidad de la compuerta, la resistencia de santos y picaderos, así como las cualidades de cuantos otros elementos se usen en las varadas, pueden afectar la capacidad de la instalación, las condiciones de éstos son objeto de comprobación por el RCB y la DSIM, pudiendo decidir sobre las mismas.

ARTICULO 23.-La capacidad, el estado técnico, el mantenimiento y los elementos de protección de los chigres tractivos, tanto en varaderos como en diques secos, son objeto de una atención especial durante la verificación, debiendo mantenerse los mismos en un estado que garantice un trabajo seguro.

ARTICULO 24.-Si el dique seco o varadero dispone de defensas y puntos de amarre, cumple lo especificado en los incisos b y c del Artículo 11 del Capítulo IV de este Reglamento.

ARTICULO 25.-Para poder realizar operaciones nocturnas con seguridad, el varadero o dique seco debe tener un sistema de iluminación artificial de conformidad con la legislación vigente; en caso contrario, sólo se le permiten operaciones diurnas.

ARTICULO 26.-Las dimensiones de la zona de aproximación, la dársena de maniobra y el canal de acceso al varadero o dique seco, deben ser satisfactorias para los buques, embarcaciones y artefactos navales que varen, así como estar libres de obstáculos sumergidos que puedan constituir un peligro para los mismos.

ARTICULO 27.-Los varaderos y diques secos requieren de un levantamiento batimétrico de su zona de aproximación, dársena de maniobra y canal de acceso, ejecutado por una Entidad Reconocida por la DSIM para ejecutar este trabajo. Dichos levantamientos se realizan con una escala no mayor de 1:1000 y deben disponer de toda la información requerida para la determinación de los parámetros permisibles de operación con seguridad, así como de otras indicaciones relevantes que afecten esta cualidad.

ARTICULO 28.-Las inspecciones de buceo en el lecho marino, necesarias a juicio del RCB, se realizan por personal homologado a tales efectos para adquirir la completa certidumbre de la inexistencia de obstáculos peligrosos sumergidos en zonas de aproximación, dársenas de maniobra y canales de acceso.

ARTICULO 29.-Para la explotación segura, todo varadero o dique seco debe disponer de los medios contra incendio requeridos por la entidad competente del Ministerio del Interior, cuyo cumplimiento está avalado por la certificación correspondiente.

ARTICULO 30.-En caso de que el sistema de señales marítimas que permiten el acceso a la instalación sea único para la misma y vital para su seguridad, se requiere sea avalado por la entidad competente designada por la Oficina

Nacional de Hidrografía y Geodesia, para obtener el Certificado de Seguridad de la Obra Hidrotécnica.

ARTICULO 31.-Caso que el estado de las redes tecnológicas para el movimiento de líquidos, gases y corriente eléctrica en la instalación, así como de mangueras y sistemas de conexión sea vital para la seguridad de las operaciones; es necesario un Dictamen Técnico o la Certificación de dicho estado por una entidad homologada por el RCB, para obtener el Certificado de Seguridad de la Obra Hidrotécnica.

ARTICULO 32.-Los procedimientos operacionales utilizados en un varadero o dique seco por los diferentes factores que intervienen en dichas operaciones, deben estar aprobados por los propietarios de la instalación, quienes en última instancia responden por la integridad y seguridad de las mencionadas operaciones.

CAPITULO V

FONDEADEROS Y CANALES DE ACCESO

ARTICULO 33.-Los fondeaderos habituales para los diferentes puertos están claramente identificados en las cartas, derroteros y otros manuales náuticos, estableciéndose en el Libro de Calados la cantidad de buques y sus dimensiones máximas que simultáneamente pueden ocuparlo, de acuerdo a la profundidad, calidad del tenedero, abrigo al viento, al mar y las corrientes y del tipo de fondeo realizado. No obstante, ante emergencias la elección de determinado lugar como fondeadero, queda a la decisión y responsabilidad del Capitán o Patrón del buque, embarcación o artefacto naval.

ARTICULO 34.-Los Capitanes o Patrones de buques, embarcaciones y artefactos navales son responsables de la separación adecuada entre los mismos mientras están fondeados, para no comprometer la estancia segura, aproximación o salida del fondeadero de las naves que le están adyacentes.

De igual forma, durante el fondeo y tránsito de los buques, embarcaciones y artefactos navales en canales de acceso, sus Capitanes o Patrones están obligados a cumplir las regulaciones marítimas del puerto en cuestión o de las aguas restringidas donde se encuentren, y en especial, prever y adoptar medidas para evitar la contaminación del medio marino.

ARTICULO 35.-Los Capitanes o Patrones de buques, embarcaciones y artefactos navales que transitan por canales, fondeaderos, dársenas y cajas de atraque, están obligados a mantener la apropiada distancia de seguridad respecto

a las señales marítimas que hacen posible la navegación, para evitar dañarlas. Asimismo, en caso de advertir problemas en su ubicación, estado físico, funcionamiento u otra anomalía, deben comunicarlo a cualquiera de las autoridades gubernamentales del puerto en cuestión.

ARTICULO 36.-La DSIM es la encargada de realizar las acciones para limitar parcialmente o prohibir la navegación en canales de acceso, fondeaderos, dársenas de maniobra y cajas de atraque, cuando las deficiencias del sistema de señalización marítima, u otro peligro, pongan en riesgo la navegación por los mencionados lugares.

SEGUNDO: La Dirección de Seguridad e Inspección Marítima del Ministerio del Transporte queda encargada de velar por el cumplimiento del presente Reglamento, y a tales efectos realiza inspecciones a las diferentes obras, buques, embarcaciones y lugares, y de no satisfacerse los requisitos establecidos en el Certificado de Seguridad de Obras Hidrotécnicas, retira el mismo y procede a la prohibición de operaciones en la obra en cuestión. Se faculta al Director de Seguridad e Inspección Marítima del Ministerio del Transporte, para dictar cuantas instrucciones metodológicas complementarias se requieran para la implementación de lo dispuesto en este Reglamento.

TERCERO: Se derogan las Resoluciones No. 56/96 y No. 66/04.

CUARTO: Esta Resolución comienza a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República.

COMUNIQUESE a los viceministros de este Organismo, al Inspector General del Transporte, a las direcciones de Seguridad e Inspección Marítima, Transporte Marítimo y Fluvial, Infraestructura y Carga, todas de este nivel central, al Registro Cubano de Buques, y a la Dirección de Legislación y Asesoría del Ministerio de Justicia.

DESE CUENTA a los ministros de las Fuerzas Armadas Revolucionarias, del Interior, de la Construcción, del Azúcar, de la Agricultura, de la Industria Básica, de la Sidero-Mecánica, de la Industria Alimenticia, y del Turismo.

PUBLIQUESE en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

ARCHIVESE el original en la Dirección Jurídica de este Ministerio.

Dada en la ciudad de La Habana, en el Ministerio del Transporte, a los 10 días del mes de julio de 2009.

Jorge Luis Sierra Cruz
Ministro del Transporte