

ACTA DE LA REUNIÓN DE GRUPO DE TRABAJO DE LA COMISIÓN DEL ACUERDO

(REGLAMENTOS 12 Y 13)

El 11 de noviembre del año 2020 mediante videoconferencia de la plataforma Zoom, se llevó a cabo la reunión del Grupo de Trabajo constituido por decisión **HPP/CA/DEC/ N 8/2016** de la Comisión del Acuerdo, a fin de considerar el Reglamento 13 “Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Hidrovía Paraguay Paraná” y el Reglamento 12 “Régimen uniforme para ejercer el pilotaje en la Hidrovía”, con la asistencia de las delegaciones de los Países Miembros, cuya nómina figura como **Anexo I**.

La reunión se inició con la intervención de la Delegación de Argentina en su calidad de coordinadora del Grupo. Se expuso un resumen del estado de avance de los trabajos realizados hasta el momento y se propuso el modo de trabajo para la presente reunión, que las demás delegaciones acompañaron.

Con relación al Reglamento 13, se recordó la estructura que sigue el Proyecto que se encuentra en tratamiento, con sus partes mandatoria y recomendatoria. Sobre la Parte mandatoria (Capítulo I y Parte A) se ha venido avanzado en su análisis y, sobre la parte recomendatoria (Parte B), si bien aún no se ha ingresado a su examen, la Coordinación del Grupo ya tiene el documento elaborado, aunque todavía en proceso de revisión.

Seguidamente se presentó un documento elaborado por la Delegación Argentina sobre Normas Médicas -agregado como **Anexo II**-, que había sido adelantado a las delegaciones en la semana anterior, con miras a ser incorporado al Proyecto de Reglamento 13. Se hizo lectura y explicación de dicho documento sometién dose a consideración de las delegaciones tanto su contenido como la cuestión vinculada a determinar a qué parte del Proyecto de Reglamento 13 deberá incorporarse (mandatoria o recomendatoria). Se hizo hincapié en que el referido documento es fundamentalmente una adaptación de las normas médicas contenidas en el Convenio STCW (tanto de carácter mandatorio como recomendatorio), del cual, a la fecha, cuatro de los cinco Países Miembros presentes, son Parte. La Delegación del Paraguay informó que ya se iniciaron los trámites internos para la internalización del referido instrumento.

Se acordó establecer un tiempo adicional para analizar con mayor profundidad el documento presentado por la Coordinación.

A continuación, la Coordinación del Grupo presentó un segundo documento, también circularizado a las delegaciones la semana previa, con la Tabla de Equivalencias y Máximos de Cargo del personal de cubierta, agregado como **Anexo III**. Habiéndose recorrido su contenido, las delegaciones lo aprobaron y acordaron que dicho cuadro debe ser incorporado a la parte mandatoria del Proyecto de Reglamento 13. Sobre el particular, teniendo en cuenta que la denominación de los distintos títulos es una facultad privativa de los Países Miembros y puede verse sujeta a modificaciones, la Coordinación del Grupo sugirió la redacción de una norma que -en aras de otorgar flexibilidad a la tabla en cuestión- obligue a aquellos a informar sobre la ocurrencia de tales cambios sin que sea

necesario enmendar el Reglamento. La redacción y presentación de dicha norma será circularizada y trabajada interperíodos. Por último, las delegaciones acordaron remitir a la Coordinación la información pertinente al personal de Máquinas a fin de que se complete el documento de Tabla de Equivalencias y Máximos de Cargo, antes del 1º de diciembre próximo.

En cuanto al Reglamento 12, la Delegación de Argentina -Coordinación del Grupo- abrió el tema recordando, por un lado, el específico mandato otorgado al Grupo de Trabajo con relación a la revisión del Reglamento 12 y su fundamentación y que cuatro de los Países Miembros ya lo habían incorporado, a excepción de Argentina que no lo había hecho atento a la dificultad de su cumplimiento. Por el otro, abordó las normas pertinentes del Segundo Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay -Paraná sobre Navegación y Seguridad. En particular su artículo 23 sobre el conocimiento de zona, por el que se establece la facultad de las autoridades competentes de cada uno de los países de constatar el conocimiento de la zona a navegar y su normativa reglamentaria por parte de los pilotos, capitanes, patronos y oficiales fluviales de la Hidrovía en los tramos que pertenezcan a sus aguas jurisdiccionales. Principio que es recogido luego en el artículo 5º del Reglamento 12 actual al establecer que solo si los informes del aplicador del programa y de la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona fueran satisfactorios, la Autoridad Competente del País del aspirante emitirá el título de Piloto para ese aspirante.

La Delegación de Paraguay entiende que el alcance del Artículo 23 del Segundo Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre Navegación y Seguridad, respecto a la constatación del conocimiento de zona, no debe implicar en la práctica una doble examinación para evaluar la pericia de los pilotos o prácticos, en el entendido que la titulación, prerrogativa del país de abanderamiento, es el procedimiento suficiente para certificar la pericia de los profesionales de acuerdo a las prerrogativas que le confiere el Artículo 22 a la autoridad competente de cualquier país signatario a otorgar título de pilotos de la Hidrovía, con requisitos profesionales uniformes para acceder a dichos títulos. Asimismo, el propio Artículo 23 establece que a efecto de la constatación se establecerá un régimen uniforme respecto de los viajes en la zona que el postulante deba haber computado previamente. No prevé una nueva examinación. El entendido de la Delegación del Paraguay está amparado, además, en el Artículo 18 del Acuerdo de Santa Cruz que establece que los países signatarios se garantizan mutuamente facilidades que ya fueron concedidas y futuras, para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía, en el Artículo 94 de la Convención del Mar sobre los deberes del Estado del pabellón y en el Artículo 2 literales b y c del Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para Agente de Mar (STCW) cuya adecuación se hace en virtud de la decisión 4/XLII de la CIH del 22 de noviembre de 2011, que determina que la administración del buque es ejercida por el Gobierno del país de abanderamiento, que incluye la titulación del personal embarcado. Asimismo, el Protocolo Adicional al Acuerdo de Hidrovía sobre Seguridad y Navegación determina en su Artículo 21 el carácter obligatorio del pilotaje en la Hidrovía Paraguay Paraná que debe ser prestado exclusivamente por personal titulado y habilitado por las autoridades competentes de los países signatarios, según las condiciones establecidas al efecto. Igualmente, el

Artículo 24 sobre habilitación, establece los requisitos que deben ser tenidos en cuenta por la autoridad competente de los países signatarios para la habilitación de los pilotos de la Hidrovía: a) Presentación del título de piloto, b) Poseer la aptitud psicofísica requerida, y c) No computar antecedentes penales o profesionales desfavorables. En ningún caso incorpora una nueva examinación para objeto de la habilitación. Determina además que la autoridad competente de los países signatarios habilitará para navegar en sus respectivos tramos a los capitanes, patrones u oficiales que acrediten el conocimiento de la zona de dicho tramo de acuerdo a los artículos 21 y 23. En tal sentido, la Delegación de Paraguay sostiene que la titulación, prerrogativa del país de abanderamiento, es el procedimiento suficiente para la constatación de pericia de los pilotos o prácticos y que la habilitación es un acto administrativo para el registro correspondiente, que no debe implicar un examen adicional para constatar dicha pericia. Estos criterios están reflejados en la propuesta de modificación del Reglamento 12 que sigue en negociación.

La Delegación de Uruguay expresó que bajo ningún aspecto consideró que se discuta la facultad de los Países en cuanto al conocimiento de zona en los tramos sometidos a su jurisdicción.

Se acordó dar por agotado el debate en esta instancia técnica y elevar el tema a consideración de la Comisión del Acuerdo.

La Delegación de Paraguay solicitó, finalmente, que se incorpore a esta Acta el documento de trabajo que consolida las propuestas formuladas por cada una de las delegaciones, que así se hace como **Anexo IV**.

Este documento complementa el presentado por la Coordinación en la anterior reunión del Grupo de Trabajo.

Las tareas que quedan pendientes de realización en el interperíodos y para la próxima reunión son:

- Análisis y definición sobre los comentarios y sugerencias que se reciban sobre el documento de Normas Médicas.
- Confección de una Tabla de Equivalencias y Máximos de Cargo con el personal de Máquinas.
- Redacción de una norma sobre la obligación para los Países Miembros de informar los cambios en sus titulaciones.
- Presentación e inicio de análisis de la Parte B (recomendatoria) del Proyecto de Reglamento 13.
- Suspensión de la revisión del Reglamento 12 y elevación a la Comisión del Acuerdo para su consideración

Las delegaciones convinieron en aprobar el Acta con sus respectivos Anexos.

ANEXO I

ARGENTINA

CN (RE) GUILLERMO BARTOLETTI – ARMADA ARGENTINA.

CN DANIEL PETERSEN – ARMADA ARGENTINA.

CC GUILLERMO FONSECA ATRIO – ARMADA ARGENTINA.

BOLIVIA

LICENCIADO GERMAN SILVA YAÑEZ – DIRECCIÓN GRAL. DE INT. MARITIMOS

CC GUIDO JUAN ALDERETE IÑÍGUEZ – DIRECCIÓN GRAL. DE INT. MARITIMOS

BRASIL

CMG (RM1) MAURO GUIMARAES CARVALHO LEME FILHO - ARMADA DE BRASIL

PARAGUAY

LUIS CARLOS GARCÍA – MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

EDUARDO ZELAYA - MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

ABOG. SIGRID SISA – DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE

TTE N HUGO ECHEVERRÍA – COMANDO DE INSTITUTOS NAVALES DE ENSEÑANZA

TTE C JM JORGE VERDÚN – PREFECTURA GENERAL NAVAL

ABOG. MAG. JESSICA SIGNE MIERS – PREFECTURA GENERAL NAVAL

URUGUAY

DRA. MARINA LEGAZCUE – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

SECRETARÍA DE LA CA

ABOG. RODRIGO CABALLERO GARAY - SECRETARIO

Normas médicas

1 Cada País Miembro establecerá normas de aptitud física para el personal embarcado y procedimientos para expedir certificados médicos de conformidad con lo dispuesto en la presente regla.

2 Cada País Miembro garantizará que los responsables de evaluar la aptitud física del personal embarcado son facultativos reconocidos por el País Miembro para realizar reconocimientos médicos al personal embarcado, de conformidad con lo aquí dispuesto.

3 Todo personal en posesión de un título expedido en virtud de lo estipulado en el presente Reglamento que preste servicio embarcado también deberá poseer un certificado médico válido expedido de conformidad con lo aquí dispuesto.

4 Todos los aspirantes a un título deberán:

- .1 haber cumplido 18 años de edad;
- .2 presentar pruebas fehacientes de su identidad; y
- .3 cumplir las normas de aptitud física aplicables establecidas por la Parte.

5 Los certificados médicos deberán tener un periodo de validez máximo de dos años.

6 Si el certificado médico caduca durante una travesía, seguirá considerándose válido hasta el siguiente puerto de escala en el que haya disponible un facultativo reconocido por el País Miembro, siempre y cuando ese periodo no supere los tres meses.

7 Al establecer las normas de aptitud física, los Países Miembros cumplirán las normas mínimas de visión en servicio que figuran en el Cuadro I y tendrán en cuenta los criterios de aptitud física y médica estipulados en el párrafo siguiente, teniendo en cuenta las orientaciones que en el Cuadro II con respecto a la evaluación de las capacidades físicas mínimas.

Estas normas pueden, en la medida que lo determine cada País Miembro y sin que vaya en detrimento de la seguridad de los marinos ni del buque, establecer diferencias entre las personas que intenten iniciar su carrera profesional y quienes ya prestan servicio y entre las distintas funciones a bordo, teniendo presentes los distintos cometidos del personal embarcado.

8 Las normas de aptitud física y médica estipuladas por el País Miembro deberán garantizar que el personal embarcado cumple los siguientes criterios:

- .1 cumplir las normas mínimas de visión y demostrar una agudeza auditiva y capacidad de expresión suficientes para comunicarse eficazmente y detectar cualquier alarma audible;
- .2 no padecer ninguna afección, trastorno o discapacidad que le impida el desempeño eficaz y en condiciones de seguridad de cometidos rutinarios y de emergencia a bordo durante el periodo de validez del certificado médico;
- .3 no padecer ninguna afección que pueda verse agravada por el servicio o discapacitar al marino para el desempeño de tal servicio o poner en peligro la salud y la seguridad de otras personas a bordo; y
- .4 no estar tomando ninguna medicación que tenga efectos secundarios que afecten a la capacidad de juicio, el equilibrio o cualquier otro requisito que impida el desempeño eficaz en condiciones de seguridad de los cometidos rutinarios y de emergencia a bordo.

9 Los reconocimientos médicos del personal embarcado correrán a cargo de facultativos experimentados y debidamente cualificados reconocidos por el País Miembro. Los Países Miembros deberán garantizar que, cuando se están llevando a cabo los procedimientos para el reconocimiento médico, los facultativos reconocidos gozan de plena independencia profesional para concretar un diagnóstico.

10 Todos los Países Miembros elaborarán disposiciones para el reconocimiento de los facultativos y mantendrán un registro de facultativos reconocidos, el cual se deberá poner a disposición de los otros Países Miembros.

11 Todas los Países Miembros ofrecerán orientaciones sobre la realización de reconocimientos médicos y la expedición de certificados médicos teniendo en cuenta lo aquí establecido. Todos los Países Miembros determinarán qué margen de discreción se ofrece a los facultativos reconocidos en la aplicación de las normas médicas, teniendo en cuenta los distintos cometidos del personal embarcado, teniendo en cuenta las aptitudes físicas mínimas que figuran en el Cuadro II. En ningún caso se establecerán normas mínimas de visión en servicio relativas a la visión a distancia con corrección, la visión a corta y media distancia y la visión cromática, que figuran en el Cuadro I, que se aplicarán sin ningún tipo de margen de discreción a los marinos de la sección del puente que deban desempeñar cometidos de vigía. Los Países Miembros podrán permitir cierto margen de discreción en la aplicación de estas normas respecto del personal de máquinas, con la condición de que la capacidad de visión combinada de los marinos cumpla las condiciones estipuladas en el Cuadro I.

12 Cada País Miembro establecerá los procesos y procedimientos necesarios para que aquel personal embarcado que, tras el reconocimiento, no satisfizo las normas de aptitud física o se le haya impuesto algún tipo de limitación respecto de su capacidad para trabajar, especialmente respecto del tiempo, campo de trabajo o zona de navegación, pueda solicitar que se vuelva a examinar su caso con arreglo a las disposiciones de apelación propias del País Miembro.

13 Las personas que soliciten un certificado médico deberán presentar el correspondiente documento de identidad al facultativo reconocido a fin de determinar su identidad. También deberían entregar su certificado médico anterior.

14 Los certificados médicos incluirán, como mínimo, la siguiente información:

.1 Autoridad competente y prescripciones por las que se rige la expedición del documento

.2 Datos del marino

.2.1 Nombre: (apellido, nombres de pila)

.2.2 Fecha de nacimiento: (día/mes/año)

.2.3 Sexo: (masculino/femenino)

.2.4 Nacionalidad

.3 Declaración del facultativo reconocido

.3.1 Confirmación de que se examinaron los documentos de identidad en el lugar de examen: SÍ/NO

.3.2 La audición satisface las normas de la **regla** : SÍ/NO

.3.3 ¿Es satisfactoria la audición sin audífonos? SÍ/NO

.3.4 ¿La agudeza visual cumple las normas de la **regla** /? SÍ/NO

.3.5 ¿La visión cromática* cumple las normas de **la regla**? SÍ/NO

* Nota: Las pruebas de visión cromática solamente deben llevarse a cabo una vez cada seis años

.3.5.1 Fecha de la última prueba de visión cromática

.3.6 ¿Apto para cometidos de vigía? SÍ/NO

.3.7 ¿Existen limitaciones o restricciones respecto de la aptitud física? SÍ/NO Si la respuesta es "SÍ", dar detalles de las limitaciones o restricciones

.3.8 ¿Está el personal embarcado libre de cualquier afección médica que pueda verse agravada por el servicio en el mar o discapacitarle para el desempeño de tal servicio o poner en peligro la salud de otras personas a bordo? SÍ/NO

.3.9 Fecha del reconocimiento: (día/mes/año)

.3.10 Fecha de expiración del certificado: (día/mes/año)

.4 Datos relativos a la autoridad expedidora

.4.1 Sello oficial (incluido el nombre) de la autoridad expedidora

.4.2 Firma de la persona autorizada

.5 Firma del personal embarcado – Confirmando que he sido informado sobre el contenido del presente certificado y sobre el derecho a solicitar una revisión del dictamen con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 11.

15 Los certificados médicos se elaborarán en el idioma oficial del país que lo expide.

16 +

17 Las normas médicas deberían determinar asimismo aquellas afecciones específicas, como por ejemplo el daltonismo, que pueden inhabilitar a la gente de mar para el desempeño de determinados puestos a bordo del buque.

18 La norma mínima de visión en servicio de cada ojo a distancia y sin corrección debería ser al menos 0,1*.

19 Las personas que necesiten gafas o lentes de contacto para desempeñar sus cometidos deberían tener a bordo, y en un lugar fácilmente accesible, uno o varios pares de repuesto. Siempre que sea necesario usar ayudas visuales para cumplir las normas establecidas, debería hacerse la anotación pertinente en el certificado de aptitud física expedido.

12 Las pruebas de visión cromática se harán de conformidad con lo dispuesto en las Recomendaciones internacionales para las exigencias de visión cromática para el transporte publicadas por la Comisión Internacional del Alumbrado (CIE 143-2001, incluidas todas las versiones posteriores) o con arreglo a un método de pruebas equivalente

Cuadro I
Normas mínimas de visión en servicio para el personal embarcado

Regla del Convenio de Formación	Categoría de la gente de mar	Visión a distancia con corrección ¹		Visión a corta y media distancia	Visión cromática ³	Campo visual ⁴	Ceguera nocturna ⁴	Diplopía (visión doble)
		Un ojo	Otro ojo					
		Un ojo	Otro ojo	Ambos ojos al mismo tiempo, con o sin corrección				
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4 II/5 VII/2	Capitanes, oficiales de puente y marineros que hayan de cumplir cometidos relacionados con el servicio de vigía	0,52	0,5	Visión exigida para la navegación del buque (por ejemplo, cartas y publicaciones náuticas, uso de instrumentos y equipo del puente y reconocimiento de las ayudas a la navegación)	Véase la nota 6	Campo visual normal	Visión exigida para realizar todas las funciones necesarias en la oscuridad sin contratiempos	No se observa ninguna afección importante
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4 III/5 III/6 III/7 VII/2	Todos los oficiales de máquinas, oficiales electrotécnicos, marineros electrotécnicos y marineros u otros que formen parte de la guardia en cámara de	0,45	0,4 (véase la nota 5)	Visión exigida para leer instrumentos muy próximos, manejar equipo y reconocer los sistemas/componentes necesarios	Véase la nota 7	Campo visual suficiente	Visión exigida para realizar todas las funciones necesarias en la oscuridad sin contratiempos	No se observa ninguna afección importante

	máquinas							
I/11 IV/2	Radiooperadores del SMSSM	0,4	0,4	Visión exigida para leer instrumentos muy próximos, manejar equipo y reconocer los sistemas/ componentes necesarios	Véase la nota 7	Campo visual suficiente	Visión exigida para realizar todas las funciones necesarias en la oscuridad sin contratiempos	No se observa ninguna afección importante

Notas:

- 1 Los valores corresponden a la escala de Snellen en decimales.
- 2 Se recomienda un valor de 0,7 como mínimo en un ojo para reducir el riesgo que entraña una enfermedad ocular latente que haya pasado inadvertida.
- 3 Según se define en las International Recommendations for Colour Vision Requirements for Transport (Recomendaciones internacionales para las exigencias de visión cromática para el transporte) de la Comisión Internacional del Alumbrado (CIE-143-2001, incluidas todas las versiones posteriores).
- 4 A reserva de una evaluación clínica realizada por un especialista en visión cuando lo aconsejen los resultados del examen inicial.
- 5 El personal de máquinas deberá tener una capacidad de visión combinada mínima de 0,4.
- 6 Norma 1 o 2 de visión cromática de la CIE.
- 7 Norma 1, 2 o 3 de visión cromática de la CIE.

Aclaración: Las columnas en color contienen referencias al sistema del STCW y deberán ser adaptadas a este Reglamento 13

Cuadro II
Evaluación de las aptitudes físicas mínimas para el personal embarcado
principiante y en servicio³

Tareas, funciones, acontecimientos o condiciones a bordo³	Aptitud física requerida	El médico encargado deberá confirmar que el aspirante⁴
<p>Movimientos habituales dentro del buque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - en cubierta, con movimiento - entre niveles - entre compartimientos <p>La nota 1 se aplica a esta fila</p>	<p>Mantener el equilibrio y moverse con agilidad Subir y bajar escaleras y escalas verticales Salvar brazolas Abrir y cerrar puertas estancas</p>	<p>No tiene problemas con el sentido del equilibrio No adolece de ningún defecto o enfermedad que le impida realizar los movimientos necesarios y las actividades físicas normales Puede, sin ayuda ⁵:</p> <ul style="list-style-type: none"> - subir y bajar escalas verticales y escaleras - salvar umbrales de puertas altos - accionar los sistemas de cierre de puertas
<p>Tareas habituales a bordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uso de herramientas de mano - movimiento de las provisiones del buque - trabajo en altura - accionamiento de válvulas - realizar una guardia de cuatro horas - trabajo en espacios restringidos - responder a alarmas, avisos e instrucciones - comunicación verbal 	<p>Resistencia, destreza y energía para manipular dispositivos mecánicos Levantar, arrastrar y transportar una carga (por ejemplo, 18 kg) Alcanzar objetos elevados Mantenerse de pie, caminar y permanecer alerta durante un periodo largo Trabajar en espacios restringidos y desplazarse por aberturas estrechas Distinguir visualmente objetos, formas y símbolos Oír avisos e instrucciones Dar verbalmente una descripción clara</p>	<p>No padece ninguna discapacidad definida o enfermedad diagnosticada que reduzca su capacidad para desempeñar cometidos rutinarios esenciales para el funcionamiento del buque en condiciones de seguridad Tiene capacidad para:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trabajar con los brazos elevados - mantenerse de pie y caminar durante un periodo largo - entrar en espacios restringidos - satisfacer las normas de visión (cuadro I) - satisfacer las normas de audición establecidas por la autoridad competente o tener en cuenta las directrices internacionales - mantener una conversación normal
<p>Cometidos de emergencia⁶ a bordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - evacuación 	<p>Colocarse un chaleco salvavidas</p>	<p>No padece ninguna discapacidad definida o enfermedad diagnosticada</p>

<p>- lucha contra incendios - abandono del buque</p> <p>La nota 2 se aplica a esta fila</p>	<p>o un traje de inmersión Evacuar espacios llenos de humo Participar en cometidos relacionados con la lucha contra incendios, incluido el uso de aparatos respiratorios Participar en los procedimientos de abandono del buque</p>	<p>que reduzca su capacidad para efectuar cometidos de emergencia esenciales para el funcionamiento del buque en condiciones de seguridad Tiene capacidad para: - colocarse el chaleco salvavidas o el traje de inmersión - gatear - palpar para determinar diferencias de temperatura - manejar el equipo de lucha contra incendios - utilizar el aparato respiratorio (cuando se exija como parte de sus cometidos)</p>
---	---	---

Notas:

1 Las filas 1 y 2 del cuadro precedente describen: a) las tareas, funciones, acontecimientos y condiciones normales a bordo de los buques, b) las aptitudes físicas correspondientes que pueden considerarse necesarias para la seguridad de la gente de mar, de otros miembros de la tripulación y del buque; y c) los criterios de alto nivel para su uso por los facultativos que evalúan la aptitud física, teniendo presentes los distintos cometidos de los marinos y la naturaleza de la labor para la cual van a ser empleados a bordo.

2 La fila 3 del cuadro precedente describe: a) las tareas, funciones, acontecimientos y condiciones normales a bordo de los buques, b) las capacidades físicas correspondientes que deberían considerarse necesarias para la seguridad del personal embarcado, de otros miembros de la tripulación y del buque; c) criterios de alto nivel para su uso por los facultativos que evalúan la aptitud física, teniendo presentes los distintos cometidos del personal embarcado y la naturaleza del trabajo para el cual van a ser empleados a bordo.

3 Este cuadro no comprende todas las condiciones que pueden darse a bordo ni tampoco todas las condiciones físicas que en principio implicarían una inhabilitación. Los Países Miembros deberían especificar cuáles son las aptitudes físicas aplicables a cada categoría del personal embarcado. Se deberían tener en cuenta adecuadamente las circunstancias especiales de cada persona y las de quienes tengan a su cargo cometidos especializados o limitados.

4 En caso de duda, el facultativo debería evaluar el grado de importancia de cualquier afección inhabilitante mediante pruebas objetivas, siempre que se disponga de pruebas adecuadas, o someter al candidato a nuevos reconocimientos médicos.

5 Por asistencia se entiende la ayuda de otra persona para cumplir la tarea.

6 La expresión "cometidos en caso de emergencia" se utiliza para abarcar todas las situaciones normales de una intervención en caso de emergencia, tales como el abandono del buque o la lucha contra incendios, así como los procedimientos que debe seguir cada tripulante para garantizar su propia supervivencia.

NIVEL	REGLAMENTO	ARGENTINA		BOLIVIA		BRASIL		PARAGUAY		URUGUAY	
		Título	Empleos Máximos	Título	Empleos Máximos	Título	Empleos Máximos	Título	Empleos Máximos	Título	Empleos Máximos
GESTION	Capitán Fluvial	Capitán Fluvial	Capitán de buque o convoy, sin límite de arqueo bruto	Capitán Fluvial	Capitán Fluvial en Buques autopropulsado de pasajeros o convoy sin restricción de Tonelaje.	Capitão Fluvial	Capitán de buques sin restricciones de tonelaje;	Capitán	Capitán de buques sin restricciones de tonelaje;	Capitán	Capitán de buques y convoy sin restricción de tonelaje
	Patrón Fluvial	Oficial Fluvial de Primera	Capitán o Patrón de convoy de TAB hasta TRES MIL (3000) ton., luego de acreditar un período de embarco de doce (12) meses em buques o convoyes de TAB igual o superior a Doscientas (200) ton, incluyendo doscientas (200) singladuras	Primer Oficial	Primer Oficial Buque de carga autopropulsado de pasajeros o convoy. Sin restricción de tonelaje.	Piloto Fluvial	Capitán de buques hasta 3.000 TAB.	Práctico	Primer Oficial de buques sin restricciones de tonelaje; y	Primer Oficial de puente	Primer Oficial de Buques o convoy sin restricción de tonelaje

OPERACIONAL	Oficial Fluvial	Oficial Fluvial	Capitán o Patrón de convoy de hasta mil quinientas (1500) TAB; Capitán o Patrón de remolcador sin limite de TAB.	Oficial Fluvial	Primer Oficial Hasta 500 TAB en buques de carga autopropulsados, hasta 150 TAB en buques de pasajeros y hasta 4.000 TAB en convoyes.	Mestre Fluvial	Capitán de buques hasta 750 TAB;	Patrón baqueano	Capitán de buques hasta 400 TAB;	Segundo Oficial de Puente	Primero Oficial en buques y convoy menores a 500 toneladas.
		Patrón Fluvial	Patrón o Segundo Patrón em buques de quinientos (500) TAB								
APOYO	Marinero	Marinero de Primera	Patrón em buques de hasta ochenta (80) TAB, acreditando doce (12) meses de embarco y navegación, dentro de lós cuales computen un mínimo de Doscientas (200) singladuras.	Marinero	Contra maestre em buques de carga autopropulsados, de pasajeros y convoyes: Sin restricciones.	Marinheiro Fluvial de Convés	Capitán de buques hasta 50 TAB (para buques de transporte de pasajeros, cuando acreditar un año de embarco);	Marinero	Marinero parte de la guardia de navegación.	Marinero	Contra maestre en cualquier buque sin limitación.
		Marinero	Timonel en cualquier buque sin limitaciones								

Art. 1. Definiciones.

- a. Título: es el documento que certifica la capacitación profesional para ejercer el pilotaje según lo establecido en este Reglamento.
- b. Habilitación: es el acto administrativo por el cual se otorga al Piloto el documento habilitante para desempeñarse como tal a bordo de las embarcaciones de la Hidrovía, procediéndose a su respectivo registro.

Art. 2. Países Signatarios de Otorgamiento. El título de Piloto de la Hidrovía será otorgado por la autoridad competente de cualquier País Signatario.

Art. 3. Condiciones para la obtención del título. El aspirante deberá reunir las siguientes condiciones:

- a. Ser nacional de alguno de los Países Signatarios;
- b. Ser Capitán, Patrón u Oficial Fluvial, o cualquier otro profesional con formación equivalente de nivel Operacional o de Gestión;
- c. No poseer antecedentes profesionales desfavorables comprobados;
- d. Reunir Adecuadas condiciones de aptitud psicofísica;
- e. Computar dentro de los tres (3) años precedentes a la fecha de los exámenes y sin interrupciones superiores a seis (6) meses, diez (10) viajes de ida y diez (10) viajes de regreso del recorrido completo de la zona para cual se presenta en empleos de nivel operacional o superior. De estos viajes, por lo menos TRES (3) deben haberse realizado en el último año.
- f. Los viajes de práctica obligatorios deberán efectuarse en convoyes o buques con propulsión propia de arqueo bruto de 300 toneladas o más.

Los viajes que fueran necesarios para cumplimentar las exigencias para obtención, reválida y recuperación del título de piloto, podrán realizarse embarcando [AR: como observador] en buques que obligatoriamente lleven piloto [PY: cumpliendo el programa de entrenamiento y evaluación].

Art. 4. Proceso de Evaluación. Los aspirantes serán evaluados en dos fases distintas, a saber:

- a. 1ra. Fase – Teórica: el aspirante será sometido a una evaluación teórica realizada en su país por la respectiva Autoridad Competente de acuerdo con la legislación en vigor en cada país. El programa de [PY: Entrenamiento] y Evaluación deberá considerar en su elaboración, los documentos aprobados para la Hidrovía en el ámbito del CIH, tales como el Acuerdo de Transporte con sus Protocolos Adicionales y los Reglamentos correspondientes.
- b. 2da. Fase [PY: Práctica]: una vez aprobada la Fase 1, el aspirante pasará a cumplir la Fase 2. Esta fase constituirá la parte de la evaluación mediante el cual el aspirante acreditará el conocimiento de la zona de pilotaje para la cual se postula y el conocimiento sobre maniobras de embarcaciones aplicado a la zona de pilotaje respectiva [PY: conforme el programa de entrenamiento y evaluación que se incorpora como parte integral en Anexo de este reglamento].

[AR: Esta evaluación será realizada por la autoridad competente del país con jurisdicción en la zona para la cual se postula el aspirante.] [PY: La autoridad de competencia del país del aspirante realizará la evaluación conforme al programa de Entrenamiento y Evaluación consistente en la demostración de la travesía del tramo a ser habilitado en exámenes prácticos.]

Esta evaluación se basará en las cartas náuticas y croquis de la respectiva zona oficialmente divulgados, el Derrotero de la Hidrovía y demás documentos donde sean consideradas las

peculiaridades específicas de cada zona de pilotaje. Un ejemplar de todos ellos deberá estar depositado en la Secretaría de la Comisión del Acuerdo siendo de libre consulta para los interesados.

La autoridad competente del país [AR: con jurisdicción en la Zona] [PY: del país del aspirante] constituirá [PY: semestralmente] las mesas examinadoras conforme la reglamentación vigente [AR: que dicte al respecto, la cual deberá prever que las mismas se constituyan al menos tres mesas anuales, que el examen tenga carácter público, que admita en calidad de veedor a un representante de la autoridad gubernamental del País Miembro del aspirante y que se prevea un procedimiento de revisión del examen. Dicha reglamentación será elevada a la Comisión del Acuerdo, como así también las eventuales enmiendas posteriores.]

[PY: Una vez finalizada la evaluación teórica y práctica, la Autoridad competente del país del aspirante informará los resultados al país con jurisdicción en la zona, emitiendo una lista de los que aprobaron el programa de entrenamiento y evaluación para que sea asentado en sus registros y se expida el certificado o constancia de habilitación.]

La autoridad competente del País Miembro con jurisdicción en la Zona extenderá un certificado [PY: o constancia de habilitación en un plazo no mayor de 30 días] [AR: que acredite el cumplimiento de esta fase de evaluación a aquellos aspirantes que lo aprueben].

[UY: Art. 4 bis. Habilitación de Pilotos por Tramos de la Hidrovía. En la zona de pilotaje que tenga jurisdicción una o varias Partes, éstas podrán otorgar [PY: la habilitación para] [UY: titulaciones de] pilotaje en el tramo que alguna de las Partes del Convenio así lo requiera [PY: sin que ello afecte a aquellos pilotos con habilitación en la zonas completas establecidos por el Artículo 26 del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad].]

Art. 5. Emisión de Título y [AR: Primera] Habilitación. Al final del cumplimiento del programa de [PY: entrenamiento y] evaluación, la autoridad competente del país del aspirante emitirá el título [AR: para ese aspirante] [PY: de Piloto de la Hidrovía correspondiente a la zona para la cual fue acreditado ese aspirante].

[AR: Posteriormente, la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona otorgará la respectiva habilitación, conforme a lo establecido en el Art. 24 del Protocolo de Navegación y Seguridad.]

En zonas compartidas, las habilitaciones [AR: podrán ser] [PY: serán] extendidas por la Autoridad Competente [AR: con jurisdicción en la Zona de cualesquiera de los Países Signatarios que la integren] [PY: del país del aspirante].

Art. 6. Divulgación. Después de la emisión de la habilitación corresponderá a la Autoridad Competente del País que otorgó la habilitación distribuir a las demás Autoridades Competentes de los países signatarios el nombre del referido profesional y la(s) respectiva(s) Zona(s) en las que obtuvo la habilitación en un plazo no mayor a 30 días.

Art. 7. Acumulación de Zonas. De acuerdo con lo establecido en el Artículo 26 del Protocolo sobre Navegación y Seguridad, los Pilotos de la Hidrovía podrán ser habilitados para una o más de las Zonas establecidas.

El Piloto habilitado de la Hidrovía que ejerza el pilotaje en una Zona, podrá postularse para ejercerlo en otro u otras zonas ante la Autoridad Competente de su país [AR: debiendo cumplir con los requisitos del Artículo 3 inc. 3]. Dicha Autoridad Competente comunicará la petición a la Autoridad

Competente del país de jurisdicción en la Zona para que el piloto inicie el Programa de [PY: Entrenamiento y] Evaluación correspondiente a dicha Zona.

En las Zonas compartidas, las habilitaciones podrán ser extendidas por la Autoridad Competente de cualesquiera de los país signatarios que la integren.

Art. 8. Condiciones para el Mantenimiento de la Habilidad. Los Pilotos de la Hidrovía mantendrán su habilitación mientras cumplan los siguientes requisitos.

- a. Haber efectuado UN (1) recorrido, completo de ida y de regreso, de su zona durante los últimos DOCE (12) meses;
- b. Mantener la aptitud psicofísica establecida;
- c. No poseer antecedentes penales y profesionales desfavorables vinculados a la navegación.

Art. 9. Condiciones para Reanudar el Ejercicio del Pilotaje. Cuando el período transcurrido sin recorrer la zona sea mayor de UN (1) año y no exceda de TRES (3) años, el Piloto de la Hidrovía deberá efectuar DOS (2) recorridos completos de ida y DOS (2) recorridos completos de regreso del recorrido de la zona en un período no mayor de UN (1) año en embarcación de la Hidrovía en los cuales se desempeñe un Piloto de la Hidrovía, los que deberán ser puestos en conocimiento de la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona. Una vez cumplido, la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona, procederá la rehabilitación.

Cuando el período transcurrido sin recorrer la Zona exceda TRES (3) años, y no supere los CINCO (5) años, el Piloto de la Hidrovía deberá efectuar CUATRO (4) recorridos completos de ida y CUATRO (4) recorridos completos de regreso cumpliendo con el Programa de Entrenamiento y Evaluación correspondiente a dicha Zona.

Cuando el período transcurrido sin recorrer la Zona supere los CINCO (5) años, el Piloto de la Hidrovía, deberá cumplimentar lo dispuesto por los artículos 3, 4, y 5 de este Reglamento.

Art. 10. Reconocimientos Médicos Exigidos. A los efectos de verificar la aptitud psicofísica de los Pilotos de la Hidrovía se deberán someter a los reconocimientos médicos respectivos cada dos años y a partir de los CINCUENTA (50) años de edad deberán tomarlo anualmente.

Art. 11. Documentación. El país signatario otorgante del Título de Piloto de la Hidrovía será responsable del otorgamiento de la Libreta de Piloto del respectivo control de viajes efectuados y de informar cualquier novedad a los Países Signatarios que hayan expedido habilitaciones.

Los registros del viaje efectuado por el Piloto de la Hidrovía serán asentados en la Libreta por la Autoridad Competente del puerto de despacho y deberá estar firmada por el Piloto de la Hidrovía y Capitán de la embarcación al momento de realizarse el viaje.

El Piloto llevará consigo la Libreta de Piloto de la Hidrovía, la que deberá ser presentada a requerimiento de cualesquiera de las Autoridades Competentes.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES DEL PERSONAL EMBARCADO HABILITADO PARA EJERCER EL PILOTAJE

Art. 12.

- a. Deberá cumplir las obligaciones establecidas en el Acuerdo, Protocolos y demás Reglamentos de la Hidrovía.
- b. Deberá comunicar a la Autoridad de Jurisdicción en la zona, entre otras, todo acontecimiento vinculado con la navegación (varaduras, zafadas, incendio, colisión, u otros),

el transporte de mercancías peligrosas, problemas de señalización de la vía navegable (señales apagadas, fuera de posición, faltantes, etc.).

- c. [PY: Deberá aplicar el Programa de Capacitación y Evaluación a los aspirantes a Pilotos cuando así se lo solicite el aspirante, conforme a lo previsto en el Artículo 4 de este Régimen Único.]

Art. 13. Cantidad de Pilotos que debe llegar la Embarcación de la Hidrovía. La cantidad de Pilotos será establecida de acuerdo con la Legislación vigente en cada País Signatario.

Art. 14. Nacionalidad del Personal Habilitado para ejercer el Pilotaje en la Hidrovía. Las Embarcaciones de la Hidrovía, cualquiera sea su bandera y siempre que la legislación del Estado de Pabellón lo permita, podrán enrolar en su tripulación personal de cualquier nacionalidad de los Países Signatarios y titulado por cualquiera de ellos. Dichos tripulantes ejercerán el pilotaje de la embarcación en aquella zona para la cual han sido habilitados, sin necesidad de contratación de profesionales externos.

ARTÍCULO 15 - Exenciones

Quedan exentas de la contratación de los servicios profesionales externos de un Piloto de la Hidrovía, las embarcaciones de la Hidrovía en las cuales se encuentre enrolado como Oficial del buque, un tripulante capacitado y habilitado para ejercer el pilotaje según lo establecido en el artículo 21 del Protocolo Adicional Sobre Navegación y Seguridad.

Quedan exceptuadas del Pilotaje las embarcaciones menores de 200 toneladas de arqueo bruto (TAB) conforme al Artículo 25 del Protocolo Adicional Sobre Navegación y Seguridad.

CAPITULO IV

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 16

Los Pilotos que se encuentren habilitados en el momento de entrar en vigor el Programa de [PY: Entrenamiento y] Evaluación mantendrán su habilitación, incorporándose a partir de ese momento al nuevo sistema.

ARTÍCULO 17

Hasta tanto no sean aprobados los reglamentos previstos en el Protocolo de Navegación y Seguridad, se deberán acreditar, también, conocimientos de las reglamentaciones nacionales que correspondieren.

ARTÍCULO 18

Hasta que sea puesto en vigor el Reglamento de Formación y Capacitación para el Personal embarcado de la Hidrovía, los Países Signatarios establecen que el Título requerido en el Art. 3 inc. b) es.

Argentina - Capitán Fluvial, Oficial Fluvial de Primera, Oficial Fluvial, Capitán de Ultramar, Piloto de Ultramar de Primera y Piloto de Ultramar.

Bolivia - Capitán Fluvial, Oficial Naval, Oficial y Capitán de Ultramar.

Brasil - Capitão Fluvial, Oficial de Náutica, Piloto Fluvial, Mestre de Cabotagem, Mestre Fluvial e Contra-Mestre.

Paraguay - Capitán u Oficial de la Marina Mercante, Capitán u Oficial de Ultramar [AR: o] [PY: y]
Patrón Baqueano

Uruguay - Capitán Mercante, Oficial Mercante de Primera, Oficial Mercante de Segunda, Oficial Mercante de Tercera, Patrón de Cabotaje.

ARTÍCULO 19

En un plazo de 5 (cinco) años, contados a partir de la entrada en vigor de este Régimen, el personal detallado en el artículo anterior, con práctica comprobada en una determinada Zona de la Hidrovía, [PY: deberá cumplir con el programa de Entrenamiento y Evaluación Fase 1 para mantener su Titulación y Habilitación] [AR: podrá deberá iniciar el Programa de Entrenamiento y Evaluación] para el ejercicio del Pilotaje en esa Zona, [AR: y en ese caso, le será exigida, en la fase práctica, la realización de solamente 6 (seis) recorridos de ida y 6 (seis) recorridos de regreso con resultados satisfactorios] [PY: a excepción de los Pilotos que están comprendidos en el Artículo 16]