

## “Régimen uniforme para ejercer el pilotaje en la Hidrovía”

### POSICIÓN DE PARAGUAY

#### Contenido

INTRODUCCIÓN	1
POSICIÓN DE PARAGUAY	2
OBSERVACIONES A LA POSICIÓN DE PARAGUAY	3
Generalidades	3
Titulación como prerrogativa del país de abanderamiento	5
El Segundo Protocolo Adicional (sobre Navegación y Seguridad)	6
El Reglamento 12 y la intervención en la titulación por parte del País Miembro con jurisdicción en la zona	7

#### INTRODUCCIÓN

El **mandato** otorgado al Grupo de Trabajo con relación al Reglamento 12 fue su **revisión** en cuanto al **proceso de evaluación** previsto en su artículo 4<sup>o</sup>1.

<sup>1</sup> ARTICULO 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.
- b) 2da- Fase - Práctica  
Una vez aprobada la Fase 1, el aspirante pasará a cumplir la Fase 2-  
Esta Fase constituirá la parte práctica de la evaluación donde el aspirante cumplirá un Programa de Entrenamiento y Evaluación elaborado en consenso por los países signatarios, cuya guía de elaboración se incorpora como Anexo a este Reglamento. Será realizada durante DIEZ (10) recorridos de ida y DIEZ (10) recorridos de regreso, en la zona en la cual pretende obtener la habilitación. El Programa de Entrenamiento y Evaluación deberá considerar en su elaboración, los documento aprobados para la Hidrovía en el ámbito del CIH, tales como el Acuerdo de Transporte con su Protocolos Adicionales, los reglamentos correspondientes, cartas, croquis de la respectiva zona, oficialmente divulgados y el Derrotero de la Hidrovía. Además de esos documentos deberán también ser consideradas las peculiaridades específicas de cada Zona de Pilotaje.  
b-1) Aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación  
Esta etapa, fundamentalmente práctica, será aplicada por el propio personal embarcado habilitado, no siendo obligatorio que ese personal sea del país del aspirante. El Programa podrá ser cumplido en embarcaciones de cualquier bandera de uno de los países signatarios.  
El personal embarcado habilitado responsable de la aplicación del Programa de Entrenamiento y Evaluación, emitirá al final de cada viaje un informe evaluando el desempeño del aspirante y encaminará ese informe a la Autoridad Competente del país del aspirante.  
b-2) Control de Aplicación del Programa La Autoridad Competente del país del aspirante informará a la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona la fecha de inicio del Programa de Entrenamiento y Evaluación.  
La Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona podrá embarcar en cualquier momento durante el período de entrenamiento para verificar la aplicación del referido programa y evaluar los conocimientos adquiridos por el aspirante. Dentro de lo posible, los embarques de la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona o de su representante deberán evitar significativas alteraciones en la cinemática del viaje de la embarcación que estará siendo utilizada para el entrenamiento.  
A los efectos de este control, la Autoridad Competente del país del aspirante comunicará a la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona, con por lo menos QUINCE (15) días de anticipación, la fecha de inicio del programa.  
El aspirante será responsable de comunicar a la Autoridad Competente de su país y a la Autoridad Competente del país con jurisdicción sobre la zona la fecha estimada de inicio de cada viaje con una anticipación de TRES (3) días. Ante cualquier eventualidad recaerá en el aspirante la obligación de acreditar la citada comunicación. No obstante, la Autoridad Competente del País del aspirante podrá informar dicha fecha de inicio a la Autoridad del País de Jurisdicción.

Actualmente cuatro de los Países Miembros incorporaron El Reglamento 12 a sus legislaciones internas, a excepción de Argentina que no lo ha hecho atento a la dificultad de su cumplimiento.

En el **artículo 23<sup>2</sup>** (sobre el conocimiento de zona) del **Segundo Protocolo Adicional** al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná sobre Navegación y Seguridad 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, patrones y oficiales fluviales de la Hidrovía **en los tramos** que pertenezcan a **sus aguas jurisdiccionales**.

Ese mismo principio es luego recogido en el **artículo 5<sup>o3</sup>** 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.

## POSICIÓN DE PARAGUAY

La Delegación de Paraguay entiende que el alcance del mencionado Artículo 23 del Segundo Protocolo Adicional, 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

Justifican dicha postura mediante los siguientes argumentos:

1. La **titulación** es una **prerrogativa del país de abanderamiento** y es el procedimiento suficiente para certificar la pericia de los profesionales de acuerdo a las **prerrogativas** que le confiere el **Artículo 22<sup>4</sup>** (del Segundo Protocolo Adicional) 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.
2. El propio **Artículo 23**, aducen, prescribe 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 y que **no prevé una nueva examinación**.

---

En caso de que durante los viajes de práctica no embarque Autoridad Competente alguna para efectuar la verificación y evaluación correspondiente, a pesar de haber sido debidamente informado esto no impedirá que el aspirante cumpla con el Programa de Entrenamiento y Evaluación.

<sup>2</sup> Artículo 23.- Conocimiento de la Zona. La autoridad competente de cada uno de los países signatarios constatará el conocimiento de la zona navegar y su normativa reglamentaria por parte de los pilotos, capitanes, patrones y oficiales fluviales de la Hidrovía en los tramos que pertenezcan a sus aguas jurisdiccionales.

<sup>3</sup> ARTICULO 5 - Emisión de Título y Primera Habilitación Al final del cumplimiento del Programa de Entrenamiento y Evaluación, la Autoridad Competente del País del aspirante analizará la evaluación de la Fase Práctica del proceso de evaluación, debiendo considerar en ese análisis los informes efectuados por la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona o su representante. 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. Posteriormente esa Autoridad Competente remitirá a la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona, el informe sobre el desempeño del aspirante, para que esta última Autoridad Competente otorgue la respectiva habilitación, conforme a lo establecido en el Art. 24 del Protocolo de Navegación y Seguridad. En las zonas compartidas, las habilitaciones podrán ser extendidas por la Autoridad Competente con jurisdicción en la Zona de cualesquiera de los Países Signatarios que la integren.

<sup>4</sup> Artículo 22.- Otorgamiento de título. La titulación de los pilotos de la Hidrovía será otorgada por la autoridad competente de cualquier país signatario. Los países signatarios acuerdan establecer requisitos profesionales uniformes para acceder a dichos títulos.

3. Agregan asimismo que el artículo 18<sup>5</sup> del Acuerdo de Santa Cruz 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
4. Artículo 94 de la **Convención del Mar** sobre los deberes del Estado del pabellón
5. 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.
6. Artículo 21<sup>6</sup> del Segundo Protocolo Adicional determina 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.
7. El **Artículo 24**<sup>7</sup> del mismo Protocolo Adicional 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 y **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 definitiva, la Delegación de Paraguay sostiene que la **titulación**, siendo una 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.

## OBSERVACIONES A LA POSICIÓN DE PARAGUAY

### Generalidades

Para poder comprender el asunto es necesario partir de la premisa que las funciones y el rol de un práctico o piloto no son asimilables a las de la tripulación y por tal motivo los

<sup>5</sup> Artículo 18. Los países signatarios se garantizan mutuamente las facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorguen en el futuro para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía.

<sup>6</sup> Artículo 21.- Carácter. El pilotaje es obligatorio en la navegación de la Hidrovía y es prestado exclusivamente por personal titulado y habilitado por las autoridades competentes de los países signatarios, según las condiciones que se establezcan al efecto. El capitán, patrón u oficial fluvial podrá ejercer el pilotaje de la embarcación cuando se encuentre debidamente capacitado y habilitado.

<sup>7</sup> Artículo 24.- Habilidadación. La autoridad competente de los países signatarios habilitará a los pilotos de la Hidrovía que cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Presentación del Título de Piloto;
- b) Poseer la aptitud psicofísica requerida; y
- c) No poseer antecedentes penales o profesionales desfavorables.

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.

aspectos formativos de unos y otros son objetos de tratamiento en cuerpos jurídicos diferentes. Así, por ejemplo, el STCW no contiene normas que hagan la formación de pilotos.

En este sentido, cabe señalar que el Acuerdo de Transporte de la Hidrovía y sus Protocolos siguen claramente este criterio. En efecto, el Protocolo de Navegación y Seguridad considera en sus artículos 19 a 29 la **regulación del pilotaje y la formación** de aquéllos que ejercen el mismo, mientras que el Protocolo sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad, en su artículo 5 prescribe la adecuación de los planes de estudio para facilitar la reválida de **títulos de los tripulantes de las embarcaciones de la Hidrovía**.

Es por ello que ambas cuestiones son abordadas en dos reglamentos absolutamente distintos. El Reglamento 12 considera la formación de los pilotos de la Hidrovía, mientras que el Reglamento 13 lo hace respecto de las tripulaciones. Es dable destacar que en este último en ninguna de las condiciones para la obtención de los respectivos títulos se requiere el conocimiento de zona ni de la reglamentación de país determinado.

La figura del práctico o piloto tiene su justificación exclusivamente en la navegación que se realiza en determinadas áreas geográficas como canales, puertos, estuarios, ríos y en general en aguas restringidas ya que requiere conocimientos específicos de las características de la zona de navegación -corrientes, mareas, profundidad, corrimiento de boyas, bajo fondos, etc.- que no se encuentran al alcance de todo capitán.

Se genera así la necesidad de que el capitán sea asesorado por quien se encuentre especializado en la navegación en el área de que se trate sobre la que alguno de los Países miembros posee jurisdicción. De allí la importancia de la función de control e intervención que el País con jurisdicción en la zona debe necesariamente ejercer en la formación de los prácticos y pilotos de cualquiera de los países miembros para garantizar que en ese tramo la seguridad de la navegación no se encontrará comprometida.

En la legislación argentina, como en la mayoría de los países, la formación de los prácticos y pilotos es distinta de los capitanes y oficiales de cubierta de las dotaciones de los buques. La formación de estos últimos se encuentra uniformada en el ámbito marítimo en el Convenio STCW, y, en el marco de la Hidrovía, se encuentra en elaboración la actualización de las normas de competencia profesional y titulación del personal embarcado fluvial.

Asimismo, es del caso resaltar que los pilotos y/o prácticos no integran las dotaciones de seguridad de los buques, lo cual surge de la simple lectura de los certificados de dotación de seguridad de las embarcaciones emitidos por los países de abanderamiento. Ello así porque un buque que navega por distintos espacios acuáticos y entra y sale de puertos situados en distintos países le es requerido los prácticos y pilotos que posean los conocimientos específicos del ámbito geográfico que solo emiten los países respectivos. Este criterio también es adoptado en el artículo 81 del Protocolo de Navegación y Seguridad.

No obstante, si bien lo señalado es lo habitual en la mayoría de las legislaciones, puede ocurrir que en ciertos casos se exima a un buque de contratar un piloto o práctico en la medida que en la tripulación se cuente con un oficial que posea **los mismos conocimientos que aquél**, lo cual reafirma que en la formación de dicho oficial existe un conocimiento adicional y específico de la zona que va a navegar.

En otro orden de consideraciones, la delegación de Paraguay sostiene que el Acuerdo de Transporte 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 efecto, ello se encuentra contemplado en el artículo 18, en el Capítulo VIII “**Servicios** portuarios y **Servicios** auxiliares de la navegación”. Tanto dicho artículo como los otros tres que componen el citado capítulo se refiere a **la prestación de servicios** portuarios y **servicios** auxiliares, pero **no a la formación y titulación** del personal embarcado ni a la de los pilotos, lo cual es objeto de regulación en un capítulo específico y particular del Protocolo de Navegación y Seguridad.

Es decir que una cuestión es la prestación de un servicio y sus implicancias económicas y otra es la formación profesional de los que prestan ese servicio, y en el caso particular de la capacitación del piloto y el práctico la finalidad buscada es la preservación de la navegación segura y el ambiente acuático. A mayor abundamiento, en el mismo Protocolo en su artículo 81 se establece que el practicaaje solo será ejercido por profesionales debidamente titulados y habilitados por el país al que pertenezca el puerto.

Al respecto, resulta oportuno ahondar en esta cuestión. En el régimen argentino existen dos categorías de personal titulado y habilitado que asesora al capitán de un buque que navega en sus aguas interiores y puertos: a) práctico y b) baqueano. La formación y requisitos exigibles para cada uno de dichos títulos son considerablemente distintos. En Paraguay existe solo un título que no se condice con ambos niveles de formación y conocimientos requeridos en nuestro país.

### **Titulación como prerrogativa del país de abanderamiento**

Conforme a lo expresado en el apartado anterior, la titulación a la que refiere Paraguay es la de la tripulación general, la del personal embarcado, que debe reunir los conocimientos generales del arte navegatorio según los distintos niveles y funciones.

Sin embargo, como se dijo, el practicaaje o pilotaje si bien es un concepto también sobre el arte y las reglas de la navegación, está vinculado específicamente a lo geográfico y más aún a áreas de jurisdicciones nacionales.

Podría aceptarse la aplicabilidad de los principios que emanan de la CONVEMAR o del STCW (**con reservas, dado el ámbito de aplicación -marítimo- de ambos Convenios**), pero solo a la tripulación mas no a los pilotos o prácticos. De hecho, se trata de una figura que ninguno de dichos Convenios menciona.

Sin perjuicio de lo anterior, con relación a los argumentos de la República del Paraguay respecto de la aplicación de la CONVEMAR, en particular de su artículo 94(3), cabe aclarar que su ámbito de aplicación no es adaptable *mutatis mutandi* al régimen fluvial. En efecto, la norma en cuestión establece los deberes del Estado del pabellón con respecto a los buques, con especial referencia a su “jurisdicción y control en asuntos administrativos, técnicos y sociales” para garantizar la seguridad en el mar, prevenir siniestros marítimos o incidentes de navegación en alta mar.

En otras palabras, el régimen diseñado hace cinco décadas para la navegación en los mares y océanos por 130 delegaciones, no resulta adaptable a un régimen especial como es el de la Hidrovía y sus 5 Estados Parte. Por esa misma razón, tampoco resulta aplicable en forma directa el artículo 94(5) toda vez que los reglamentos, procedimientos y prácticas

generalmente aceptadas en realidad tratan sobre el rol de las organizaciones internacionales para tratar esas cuestiones (por ejemplo, la OIT o la OMI, cuestión que ameritaría un examen "caso a caso") o bien acuerdos multilaterales como el Convenio SOLAS o el ya mencionado Convenio STCW.

La formación de prácticos y pilotos no es materia de regulación en el STCW, justamente por el motivo antes apuntado: no se trata de la tripulación, ni tampoco integran la dotación de seguridad de los buques.

Paraguay cita también para fundar su postura, el Acta de la XLII reunión del CIH de noviembre de 2011 por la que se adoptó la decisión 4/XLII de aprobar la actualización de los planes de formación y capacitación del personal embarcado. Sin embargo, ello no guarda ninguna relación con los pilotos pues en rigor de verdad aquellos versan sobre la formación de la tripulación. Esta cita tendría -probablemente- su motivación en que la función del piloto -asesorar al capitán respecto de la maniobra y navegación, artículo 19- en la legislación paraguaya es cumplido por un integrante de la tripulación, lo cual conduce a la confusión conceptual del tema en cuestión.

### **El Segundo Protocolo Adicional (sobre Navegación y Seguridad)**

Establece un régimen especial para los pilotos distintos de los tripulantes, de ahí que se hayan aprobado los dos reglamentos diferentes sobre aspectos formativos: el 12 y el 13.

El artículo 21 al prescribir que el pilotaje es prestado exclusivamente por personal **titulado** y **habilitado** por las autoridades competentes de los países signatarios marca dos momentos o etapas diferentes con relación a este servicio: la titulación como aspecto formativo y la habilitación como un paso administrativo ulterior necesario para su efectivo ejercicio (esta disociación también acompaña por lo general al proceso de titulación y habilitación de las tripulaciones en las legislaciones locales). Todo ello es además recogido en el artículo 1º del Reglamento 12.

El mandato del GT se centra exclusivamente en el aspecto formativo de los prácticos o pilotos.

Continúa dicho artículo 21 expresando que dicha titulación (y habilitación) habrá de hacerse **según las condiciones que se establezcan al efecto**.

Dichas condiciones son las que luego fueron aprobadas en el Reglamento 12 (ya incorporado por Paraguay a su legislación interna) como se verá en el acápite siguiente y que hoy en parte son motivo de revisión.

Prosigue el Segundo Protocolo estableciendo en su artículo 22 que la titulación de los pilotos de la Hidrovía será otorgada por **la autoridad competente de cualquier país signatario**, aunque los países signatarios deben establecer requisitos profesionales uniformes para acceder a dichos títulos. Esta también es una cuestión que luego quedó acordada en el Reglamento 12 (artículo 3º) y entre esos requisitos figura el de la **evaluación que corresponda a las zonas de habilitación** para la cual se postula. Requisito que deviene lógico si se tiene en cuenta lo que se ha explicitado hasta ahora: el pilotaje esta inexorablemente unido a un aspecto geográfico.

Finalmente, siempre con relación al aspecto de la titulación, el artículo 23 aborda una la cuestión que es medular: el conocimiento de la zona (nuevamente el factor geográfico) y, en ese sentido, establece la **obligación para la autoridad competente de cada uno de**

**los países** signatarios de **constatar el conocimiento** de la **zona** a navegar y su **normativa reglamentaria** por parte de los pilotos, capitanes, patrones y oficiales fluviales de la Hidrovía **en los tramos** que pertenezcan a sus **aguas jurisdiccionales**.

Separadamente, dicho artículo 23 culmina expresando que los países signatarios establecerán un régimen uniforme respecto de los viajes en la zona que el postulante deba haber computado previamente.

Paraguay cita también para fundar su posición el artículo 24, aunque debe aclararse que este está referido exclusivamente a la habilitación, que como se explicó más arriba es un concepto diferente al de la titulación objeto de debate.

En síntesis, el Protocolo establece que para ejercer el pilotaje a) debe ser capitán, patrón u oficial fluvial (artículo 21), b) los Países signatarios deben establecer requisitos uniformes para acceder al título de piloto (artículo 22) – **el título de capitán, patrón u oficial fluvial no es equivalente ni suficiente para ejercer el pilotaje**-, c) los Países signatarios deben acordar un régimen uniforme respecto de los viajes en la zona que el “**postulante debe haber computado previamente**” (artículo 23) –el postulante a piloto debe poseer **experiencia previa**, y d) cada País signatario constatará el conocimiento de zona y la reglamentación respectiva **en los tramos que pertenezcan a sus aguas jurisdiccionales** (artículo 23). Finalmente, todos estos aspectos **son previos a la Habilidad** de los pilotos titulados conforme al régimen señalado en los artículos anteriores señalados (artículo 24). Todo ello fue respetado en el Reglamento 12.

Finalmente, como ya se señaló, el Grupo de Trabajo se centra exclusivamente en el aspecto formativo de los pilotos o prácticos, teniendo en cuenta que, para ser más específico, un piloto para desempeñar su actividad en la Hidrovía, debe conducir un buque en aguas peligrosas o de intenso tráfico, puertos, canales angostos o ríos, salvaguardando la seguridad en la navegación y resguardando el aspecto económico y ambiental, lo que hace que el rol de piloto sea esencial. Es por ello que, para obtener el título de Piloto de la zona pretendida, es necesario contar con una profunda experiencia en la conducción y maniobra de buques, junto con un íntegro conocimiento de la zona específica en la que se desempeña la tarea. De allí deriva que para obtener el título de piloto se deba poseer previamente un título con formación profesional y estar habilitado por el Estado signatario, tal como se establece en el Reglamento en revisión, acreditar además su experiencia profesional previa con la debida documentación original y/o copias autenticadas por la autoridad competente (como ejemplo, libreta de embarco, libreta de observador si fuera el caso, los despachos y/o roles de embarco, etc.), y demostrar el conocimiento específico necesario para ejercer el pilotaje.

### **El Reglamento 12 y la intervención en la titulación por parte del País Miembro con jurisdicción en la zona**

Todos los preceptos citados en el acápite anterior han sido desarrollados y reglamentados en el Reglamento 12, incorporado a la legislación nacional incluso por Paraguay (aunque nunca entró en vigor dado que Argentina no lo incorporó) y que hoy se encuentra en revisión específicamente por el proceso de evaluación previsto en su artículo 4º, a solicitud de la Delegación argentina por entender que el método de evaluación previsto resultaba de difícil ejecución y no aseguraba la constatación de los conocimientos profesionales de los postulantes al título de piloto.

Como se adelantó más arriba, las condiciones a que alude el artículo 23 del Segundo Protocolo Adicional están detalladas en el artículo 3º del Reglamento y entre ellas figura la de **haber realizado y aprobado** dentro de los últimos (3) tres años el **programa de entrenamiento y evaluación** que corresponda a las **zonas de habilitación** para la cual se postula el aspirante.

Luego, ese proceso evaluatorio es descripto en el artículo 4º, el cual el GT ha tenido por tarea revisar y proponer las enmiendas pertinentes.

Como puede observarse, no resulta acertado que se haya buscado crear un examen adicional, ni para la titulación ni para la habilitación como plantea Paraguay, sino que por el contrario el específico procedimiento de evaluación o examen ya había sido acordado y aprobado por el Reglamento 12 pero en cumplimiento de las obligaciones asumidas por los países miembros en el Segundo Protocolo Adicional.

En otras palabras, se estableció un claro sistema en el que la titulación sigue siendo, en los términos de la posición de Paraguay, del Estado de abanderamiento y en el que la intervención del País con jurisdicción en la zona es al solo efecto de constatar el conocimiento de zona, el cual -lógicamente- no se puede avalar si no es satisfactorio tal como lo indica el art 5º del Reglamento 12.

En efecto el artículo 5º del Reglamento 12 actual establece 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

En definitiva, los tres principios que se tomaron del Segundo Protocolo y se acordaron luego en el Reglamento 12 son: la titulación como facultad del Estado de abanderamiento (o de la nacionalidad), la constatación del conocimiento de zona por parte del Estado con jurisdicción en el tramo y la necesidad de que el informe de este último sea satisfactorio.

La intervención a que se hace referencia está vinculada a la etapa de titulación y no a la habilitación ya que en esta no existe una evaluación pues se trata de un mero procedimiento administrativo. Es erróneo interpretar, como lo hace Paraguay, que se trataría aquí “un examen adicional para constatar dicha pericia” en el momento de la habilitación. Nada más lejos de lo ya prescripto por las normas citadas.

Cabe reiterar que la evaluación por el Estado con jurisdicción en el tramo ya fue establecida en los artículos 4º y 5º del Reglamento 12, es decir que no se necesita un nuevo reglamento que la incorpore y que lo que Argentina hizo ha sido simplemente preparar y presentar un proyecto que implemente de manera más efectiva y práctica lo que ya está prescripto en dicho Reglamento.

Si hoy Argentina incorporara el Reglamento 12 en su redacción actual, toda vez que este ya se encuentra internalizado por el resto de los países, este entraría en vigor y debería inexorablemente ejercer la obligación de constatación que le impone dicho Reglamento y la herramienta para hacerlo es el proceso de evaluación previsto en el artículo 4º seguido del informe satisfactorio del artículo 5º.

Por otra parte, debe recordarse que, conforme a los principios normados en el mencionado Protocolo de Navegación y Seguridad, la cuestión es contemplada en la nueva redacción del artículo 404.0104. del **REGINAVE**, modificado por el **Decreto N° 770/2019**, la cual

**incluye la acreditación del conocimiento de la zona** mediante una **evaluación** de los interesados paraguayos por parte de las autoridades argentinas.

Independientemente del asunto planteado en el ámbito de la Comisión del Acuerdo, sobre la aplicación de dicho artículo debe decirse que oportunamente se informó a Paraguay que, habida cuenta el escenario que se plantea con relación a las medidas adoptadas por la pandemia del COVID19 y la concreta posibilidad de prórrogas en la validez de las habilitaciones de los profesionales paraguayos hasta el 30 de abril de 2021, se procedería a un período de transición en el que no se instrumentaría el examen referido.