

POSTURA DE LA DELEGACION PARAGUAYA “REGLA 12 PILOTAJE”

Con el debido permiso de los Señores Presentes, a modo de introducción quiero brevemente mencionar que prescribe la legislación de mi país, y las implicancias legales que tiene la función de PRÁCTICO en un buque paraguayo, navegando por aguas de la HPP (Puerto Cáceres – Brasil – hasta Puerto de Nueva Palmira (Uruguay).

1°- El PRACTICO, es un Personal Superior, perteneciente al Área de Cubierta, es el Primer Oficial a bordo e inmediato en orden de mando después del Capitán, con todas sus atribuciones.Ley N° 476/57 “CNF y M” – Libro III “Código de Comercio” -

2°- El PRACTICO, forma parte permanente de la tripulación mínima obligatoria que debe de llevar una embarcación, desde su zarpada hasta su arribo a puerto destino y vuelta, en calidad de Asesor Técnico del Capitán de las rutas fluviales.

3°- Para llegar a ser PRÁCTICO, el navegante debe iniciarse primeramente como MARINERO, luego como Patrón de 3ª, Patrón de 2ª, Patrón Baqueano y finalmente habilitado para ser PRACTICO. Desde la categoría de MARINERO a PRACTICO, deben de transcurrir ocho (8) años, efectivamente embarcados y con exámenes de promoción en cada categoría, además de los cursos permanentes de capacitación y actualización de las normas OMI/HPP y legislación fluvial/aduanera/ambiental interna.

4°- El PRACTICO paraguayo, actualmente, – además de realizar 12 viajes redondos – en el plazo perentorio de 2 años, y por lo menos 1 viaje redondo anual para mantener su habilitación por parte de la PNA, también debe aprobar exámenes en la ENA, como:

a-Conocimiento de Zona a la cual se postula, b-Castellano, c- Matemáticas, d- Navegación, e- Legislación Fluvial, Aduanera y Ambiental, f- Relaciones Humanas, g- Historia y Geografía, h- Maniobra Naval, i- Nomenclatura Naval, j- Logística, k- Nociones de Máquinas, l- Inglés Técnico, ll- Arquitectura Naval, etc.-

5°- Esto debe quedar absolutamente claro, el PRACTICO PARAGUAYO ES UN TRIPULANTE, permanente de a bordo, es un personal navegante Superior, 2° Comandante de la embarcación, experto en las rutas marítimas de la zona al cual se encuentra habilitado; teniendo solamente al Capitán como Superior, TITULADO POR LA ARMADA PARAGUAYA/ENA/PGN y habilitado por la PNA, en base al Tratado de Libre Navegación con la República Argentina del año 1967.

Seguidamente, ante esta Comisión del Acuerdo, pasaré a enfocar la postura Institucional, adoptada por la Delegación Paraguaya; con relación a la Interpretación del art. 23 del Protocolo s/ Seguridad y Navegación del Acuerdo Marco de la HPP y la Revisión del Reglamento N° 12 “Régimen Uniforme para Ejercer el Pilotaje en la HPP”, tomando como parámetro las observaciones realizadas anteriormente por la República Argentina a la posición paraguaya, y es cuanto sigue:-

1°- La Delegación Argentina, ha sustentado su postura, arguyendo que:LA TITULACION COMO PRERROGATIVA DEL PAIS DE ABANDERAMIENTO A LA QUE SE REFIERE PARAGUAY ES LA DE LA TRIPULACION EN GENERAL, LA DEL PERSONAL EMBARCADO, QUE DEBE REUNIR LOS CONOCIMIENTOS GENERALES DEL ARTE NAVEGATORIO, SEGÚN LOS DISTINTOS NIVELES Y FUNCIONESQUE EL PRACTICO NO INTEGRA LA DOTACION DE SEGURIDAD DE LOS

BUQUES.....Y QUE LAS FUNCIONES DE UN PRACTICO NO SON ASIMILABLES A LAS DE LA TRIPULACION.....

Sobre este punto, la Delegación Paraguaya, efectúa una respetuosa observación, insistiendo una y otra vez, que el PILOTO PARAGUAYO NO ES UN PERSONAL AJENA A LA TRIPULACION – SE REITERA – FORMA PARTE DE LA TRIPULACION DEL BUQUE – CUMPLE ROL DE TRIPULANTE A BORDO; como bien se ha explicado convenientemente al inicio de esta presentación.

2°- La Delegación Paraguaya, se reafirma que la TITULACION DEL PRACTICO DE LA HIDROVIA, es facultad exclusiva y excluyente de la Autoridad Competente del país del ASPIRANTE. En términos más simples, el aspirante a PRÁCTICO/BAQUEANO de Argentina, Brasil, Bolivia, Uruguay y Paraguay deben ser TITULADOS POR EL PAIS AL QUE PERTENECE EL ASPIRANTE, sin que en este proceso puedan intervenir otros países como examinadores o evaluadores, esto corresponde a la bandera del ASPIRANTE. Los demás países deben limitarse nada más a HABILITAR en sus respectivos registros a los TITULADOS por las Autoridades competentes. Por ejemplo: Al PRÁCTICO PARAGUAYO LO TITULA LA ARMADA PARAGUAYA “PREFECTURA GENERAL NAVAL” y la PNA, conforme a este Tratado de la HPP, procederá a la anotación en sus registros como HABILITADOS para tal función. A contrario sensu, la PGN del Paraguay, una vez TITULADO EL PRACTICO ARGENTINO por su País, deberá también obrar de la misma manera, o sea, proceder a su registro como HABILITADO.

3°- Claramente en el “Protocolo s/ Navegación y Seguridad”, VIGENTE PARA LOS 5 PAISES, puntualmente en el **art. 21** ...establece que el Pilotaje es obligatorio en la Hidrovía y es prestado exclusivamente por personal TITULADO y HABILITADO por las autoridades competentes de los países signatarios.....Mismo temperamento jurídico observa el **art. 22** de dicho Protocolo, al expresar.....**OTORGAMIENTO DEL TITULO:**.....”la titulación de los Pilotos de la Hidrovía será otorgada por la autoridad competente de cualquier país signatario....Asimismo el **art. 24** del referido Protocolo menciona.....**HABILITACION:**.....la autoridad competente de los países signatarios habilitará a los Pilotos de la Hidrovía, que cumplan con los siguientes requisitos: a- Presentación de TITULO, b- Poseer aptitud psicofísica, c- No tener antecedentes penales o profesionales desfavorables y que acrediten el conocimiento de la zona de dicho tramo, de acuerdo a los art/s. 21 y 23.

4°- El propio “**Régimen Uniforme para Ejercer el Pilotaje**”, concordante con el Protocolo s/ Navegación y Seguridad, contempla en el **art. 2°**-.....el Título de Piloto de la Hidrovía será otorgada por la Autoridad Competente de cualquier país signatario.....

5°- La expresión “CONSTATARA” 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, para la Delegación de Paraguay no es sinónimo DE UNA NUEVA EVALUACION y no debería interpretarse por la Argentina como una especie de DOBLE EXAMINACION a los Aspirantes PILOTOS, sea de Paraguay, Brasil, Uruguay o Bolivia, porque esto es privativo de sus respectivas banderas. Y se fundamenta esta postura, basado en que si el PILOTO HPP, ha cumplido con los 10 viajes redondos en los últimos 3 años del inicio del programa de entrenamiento y evaluación, los resultados fueron satisfactorios, conforme a la Planilla de Cumplimiento de dicho Programa para la Habilitación de Aspirantes a Pilotos, deben ser HABILITADOS en consecuencia por la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la zona.

6°- Es necesario aclarar bien este punto, la Delegación de Paraguay toma la expresión "CONSTATARA", como un acto administrativo de la Autoridad Competente con Jurisdicción en la Zona, que se limita a "CONSTATAR/VERIFICAR/COMPROBAR/CONFIRMAR" si el Aspirante a Piloto de cualquier País de la HPP, conoce la zona y sus características en general, y las normas jurídicas reglamentarias de la navegación por aguas, pero teniendo como material probatorio que acredite estos conocimientos "A LOS EFECTOS DE LA CONSTATAACION", los documentos y registros de navegación expedidos por la Autoridad Marítima del País del Aspirante a PILOTO de la HPP.

7°- El buque hace a la **SOBERANÍA DE UN ESTADO**, el PILOTO cumple una función de extrema relevancia a bordo, es un tripulante perteneciente al Estado Paraguayo, es un Personal Superior de a bordo; no puede ser examinado por países que no sean de su bandera y el mismo Tratado de la HPP así lo determina. Y en vistas a que estamos revisando el Reglamento N° 12, es pertinente a los efectos de la adecuación y respeto de este Reglamento N° 12 a lo establecido en el Protocolo s/ Navegación y Seguridad "**PILOTAJE DE LA HIDROVIA**", examinar la correspondencia legal de los **art/s. 4 y 5** de dicho Reglamento con el Tratado Marco de la HPP.

8°- En consecuencia, la Delegación Paraguaya solicita- **donde corresponda** – se analice más detenida y jurídicamente, los efectos y alcances de lo establecido en el **art. 23 del Protocolo Navegación y Seguridad y el art. 4° "PROCESO DE EVALUACION"**, inciso **b- 2ª FASE y art. 5° "EMISION DE TITULO y PRIMERA HABILITACION"**, habida cuenta que todos sabemos que en DERECHO un REGLAMENTO NO PUEDE IR EN FRONTAL COLISIÓN CON SU PROPIA LEY, en el caso que nos ocupa, el Reglamento Pilotaje no debe violentar y/o inobservar disposiciones legales bien definidas en el Protocolo Navegación y Seguridad de la HPP, que hacen a la ATRIBUCION SOBERANA DE TITULACION DE LOS PAISES SIGNATARIOS DE SUS RESPECTIVOS PRACTICOS/PILOTOS.-
