

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

En la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, los días 12 y 13 de noviembre del año 2019, 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 presencia de las Delegaciones de los Países Miembros, cuya nómina figura como **Anexo I**.

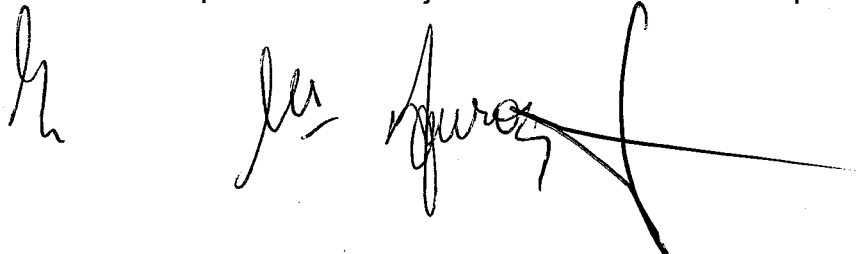
En la reunión LII de la Comisión del Acuerdo se acordó realizar un trabajo interperíodos para contemplar los comentarios, incorporaciones, sugerencias, etc. al anteproyecto de Reglamento 13 presentado, de modo que en la presente reunión del Grupo de Trabajo se pudiera avanzar en el análisis del articulado del Capítulo I (Disposiciones Generales) y de la Parte A en sus distintas Secciones.

Asimismo, en la mencionada reunión, con relación al Reglamento 12, a propuesta de la Delegación de Paraguay, la Coordinación del Grupo se comprometió a circular antes del 30 de agosto del presente año un documento de trabajo consolidado que contemplara las propuestas sobre evaluación de los aspirantes a pilotos de la Hidrovía presentadas hasta el momento por las distintas delegaciones, incluyendo la propuesta presentada por la Delegación de Bolivia, lo que así se hizo.

La reunión se inició, bajo la coordinación de la Delegación de Argentina procediéndose al análisis y debate de cada uno de los comentarios, sugerencias y observaciones aportadas por escrito por las delegaciones durante el interperíodo. Se consensuaron los cambios y se introdujeron las modificaciones correspondientes en el texto que se agrega ahora como **Anexo II**.

A los efectos de continuar con el trabajo analítico, la Coordinación del Grupo se comprometió a circularizar entre las delegaciones antes del 15 de diciembre del corriente año un documento para revisión con las partes normativas correspondientes (excluyendo las tablas de competencias) de la Sección A del Proyecto de Reglamento.

Asimismo, se acordó establecer un criterio uniforme con relación al Cuadro de Máximos de Cargos y Equivalencias presentado por la Delegación de Bolivia, el que será reflejado en un documento que se circulará junto con el referido en el párrafo anterior.



A raíz de una observación realizada por la Delegación de Brasil con relación a las normas médicas, se acordó incluir en el Proyecto de Reglamento las prescripciones contenidas en las Reglas A-I/9 y B-I/9 del STCW, cuyo documento se circularizará previo a la próxima reunión, y evaluar en la reunión LIV la conveniencia o no de incorporar normas de esas características en la parte mandatoria del Reglamento.

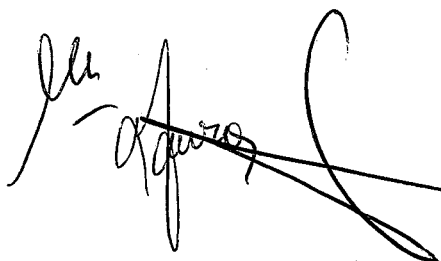
Por otra parte, procede resaltar al respecto que, en aras de la uniformidad, se acordó utilizar la terminología "País Miembro" en remplazo de otros vocablos que habían sido empleados alternativamente en el Proyecto de Reglamento como "Estado" o "Estado Parte" y, a su vez, hacer lo propio con el término "buque" sustituyéndose por el de "embarcación".

Tal como ya se había acordado en la LII Reunión de la CA, para la próxima reunión se avanzará en el análisis de las demás partes del proyecto de Reglamento 13 y de la Parte B, no obligatoria, teniendo en cuenta que esta parte se compone de normas y artículos del actual reglamento, pero también de trabajos modificatorios realizados en 2011 y aprobados por el CIH.

Finalmente, se apreció que en la próxima reunión podría concluirse el trabajo de análisis del Proyecto de Reglamento 13 propuesto.

En cuanto al Reglamento 12, se inició el debate con relación a la cuestión de la edad máxima para ejercer el pilotaje, que había sido inicialmente propuesta por la Delegación de Bolivia. Sobre el particular se acordó introducir un literal adicional al artículo 8º del Reglamento 12 que contemple la siguiente expresión "*d) No exceder la edad máxima para ejercer el pilotaje determinada por cada País Miembro conforme a sus respectivas legislaciones*". Las delegaciones expresaron asimismo seguir evaluando esta propuesta.

La reunión prosiguió con el tratamiento sobre el asunto de los máximos de cargo para los Pilotos de la Hidrovía que la Delegación Argentina había propuesto en las dos últimas reuniones. La Delegación Argentina señaló que, al igual que lo previsto en el Reglamento 13 para los distintos títulos en el que se establecen máximos de cargo que permiten ejercer la profesión, en el caso de Argentina ese máximo de cargo es necesario establecerlo en la zona de jurisdicción exclusiva argentina de Confluencia al sur (artículo 26, inciso d) del Protocolo de Navegación y Seguridad), en razón de que se desarrolla un tráfico fluvio-marítimo desde Santa Fe río abajo y que la capacitación y formación en dicho País de los que ejercen practica es diferencial y con mayores exigencias que para los baqueanos.



En atención a lo explicitado en el párrafo anterior, la propuesta quedó a consideración de las delegaciones y se acordó que la Coordinación elaborará un proyecto de texto para su consenso.

A continuación se empezó a considerar artículo por artículo sobre la base del documento elaborado por la Coordinación del Grupo -agregado como **Anexo III-** y distribuido con fecha 30 de agosto del corriente año, sin que a la fecha se recibieran comentarios por escrito del resto de las delegaciones, y que consolida el texto del Reglamento 12 vigente, el acordado en la reunión LI y el propuesto por la Delegación de Paraguay, lo cual permite un análisis comparativo y un abordaje integral tanto del Régimen en general como de las propuestas en particular.

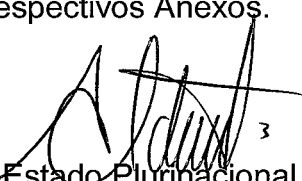
Iniciado dicho análisis, la delegación de Paraguay propuso un Documento donde consolida los textos ya consensuados y las diferencias de aquellos aun no consensuados, el cual será circularizado antes del 15 de diciembre del corriente año para el tratamiento del tema en la próxima reunión.

Por su parte, la Delegación de Uruguay acercó una propuesta para ser incorporada en el Reglamento 12 según el siguiente texto: *"el personal detallado en el artículo anterior [19] con formación y capacitación conforme las competencias establecidas en el STCW 1978, enmendado, podrá realizar el programa de entrenamiento y evaluación para ser habilitado a ejercer el pilotaje en las zonas o tramos requeridos, una vez protocolizado el Reglamento ante ALADI"*.

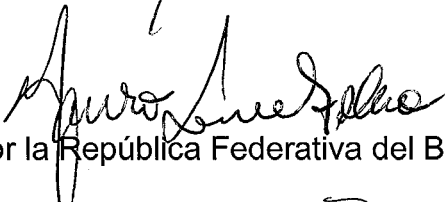
Las delegaciones convinieron en aprobar el Acta con sus respectivos Anexos.



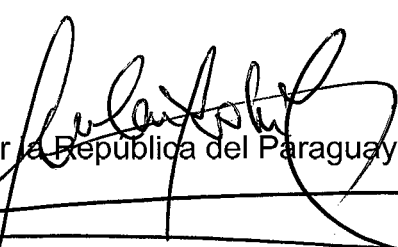
Por la República Argentina



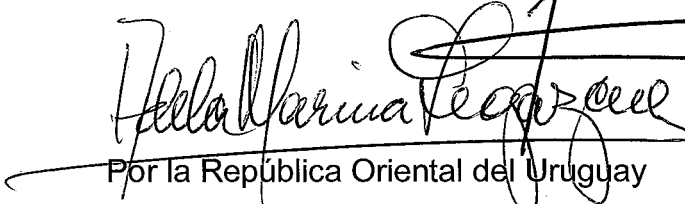
Por el Estado Plurinacional de Bolivia



Por la República Federativa del Brasil



Por la República del Paraguay



Por la República Oriental del Uruguay

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

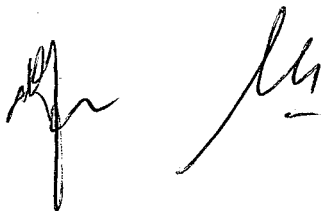
CFJM RUBEN RODRÍGUEZ – ARMADA PARAGUAYA

TN MARIO SPAINI – SECCIÓN NAVEGACIÓN – PGN – ARMADA PARAGUAYA

LUIS CARLOS GARCÍA – MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

URUGUAY

DRA. MARINA LEGAZCUE – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS



ANEXO II
AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13
C.A. LIII

PROYECTO DE
REGLAMENTO 13¹

**“Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Hidrovía
Paraguay-Paraná”**

BUENOS AIRES
NOVIEMBRE 2019

¹ Se incluye solo la parte pertinente analizada y debatida en la LIII Reunión de la CA, sobre la base de las observaciones realizadas por escrito por las delegaciones durante el último interperíodo, habiéndose incorporado las correcciones consensuadas en la LIII Reunión de la CA.

Tabla de contenido

CAPÍTULO I	4
Disposiciones generales	4
ARTÍCULO I/1	4
Ámbito de aplicación	4
ARTÍCULO I/2	4
Definiciones	4
ARTÍCULO I/3	6
Títulos	6
ARTÍCULO I/4	7
Obligatoriedad Parte A	7
ARTÍCULO I/5	7
Legislación nacional	7
ARTÍCULO I/6	7
Equivalencias	7
ARTÍCULO I/7	7
Normas de calidad	8
ARTÍCULO I/8	8
Reválidas	8
ARTÍCULO I/9	8
Uso de simuladores	8
ARTÍCULO I/10	8
Formación y evaluación	8
ARTÍCULO I/11	8
Normas médicas	8
ARTÍCULO I/12	9
Disposiciones transitorias	9

PARTE A	10
SECCIÓN I	10
Normas relativas a las disposiciones generales	10
ARTÍCULO A-I/1	10
Cómputos de Embarco	10
ARTÍCULO A-I/2	10
Requisitos Generales de competencia	10
ARTÍCULO A-I/3	10
Normas que rigen el uso de simuladores.....	10

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

ARTÍCULO I/1

Ámbito de aplicación

Las disposiciones del presente Reglamento son de aplicación al personal embarcado en embarcaciones que realicen navegación, comercio y transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

ARTÍCULO I/2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento y salvo disposición expresa en otro sentido, regirán las siguientes definiciones:

1. **Capacitación:** Es el proceso de enseñanza teórica y/o práctica que tiene por objeto el mantenimiento, actualización, continuidad y/o perfeccionamiento de las competencias adquiridas durante el proceso de formación y el desempeño de la profesión.
2. **Capitán:** Es la máxima autoridad a bordo, quien dirige y es responsable de la embarcación bajo su mando, en cualquier tipo de navegación.
3. **Cargo Máximo:** Es el cargo de mayor responsabilidad que puede ejercer un tripulante de acuerdo al Título que posea.
4. **Cargo:** Es el puesto de trabajo a bordo, en el cual cada tripulante embarcado se desenvuelve de acuerdo a su competencia y es registrado en el Rol de la Tripulación.
5. **Cómputo de embarco:** es la cantidad de días que el tripulante se encuentre enrolado en la dotación de una embarcación en servicio en la Hidrovía y se computará sobre la base de los asientos registrados en los documentos de embarco conforme a las disposiciones internas vigentes.
6. **Convoy:** Tren por empuje o acoderado de varias embarcaciones que conforman un conjunto integrado a los efectos de la maniobra de navegación. A los efectos de este Reglamento, será considerado como una unidad de transporte, cuyo arqueo bruto será la sumatoria de los arqueos brutos de cada una de las unidades individuales que lo conforman incluyendo el remolcador.
7. **Criterios de evaluación:** las entradas que figuran en la columna 4 de los cuadros titulados "Especificación de las normas mínimas de competencia" de la parte A; constituyen las pautas que un evaluador sigue para juzgar si el aspirante puede o no desempeñar las tareas, obligaciones y responsabilidades conexas.
8. **Documento de Embarco:** Es el documento oficial, personal e intransferible, que expide la Autoridad de cada País Miembro al personal inscripto en el Registro del Personal de la Navegación con el cual podrá enrolarse para ejercer un cargo a bordo.

9. **Embarco Reconocido:** Es el servicio prestado en calidad de tripulante a bordo de embarcaciones mercantes bajo las normas de competencia establecidas en este Reglamento. Asimismo, se podrá reconocer como tal a los realizados en embarcaciones del País Miembro bajo las condiciones indicadas precedentemente conforme a la legislación interna de cada País.
10. **Escuelas:** Son los institutos, entidades y demás centros reconocidos y habilitados por las autoridades correspondientes de cada País Miembro, para impartir la formación y/o capacitación requerida al personal embarcado, en base a los programas de estudio aprobados.
11. **Formación:** Es el proceso de enseñanza teórica y entrenamiento técnico profesional, gradual y programado, que se imparte a quienes aspiran a obtener un título como personal embarcado con el objeto de crear en los postulantes las habilidades, destrezas, hábitos y competencias propios del cargo/título al que aspira.
12. **Función:** Conjunto de tareas, obligaciones y responsabilidades necesarias para el funcionamiento de la embarcación, la seguridad de la vida humana en el mar, los bienes y la protección del medio marino, fluvial, portuario y lacustre.
13. **Jefe de Máquinas:** Es el Oficial de Máquinas superior responsable de la propulsión mecánica, así como del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas de la embarcación.
14. **Mes:** A los efectos del presente Reglamento, UN (1) mes será el período de tiempo que comprende TREINTA (30) días corridos, o plazo de igual cantidad resultante de la sumatoria de períodos menores.
15. **Módulo de Entrenamiento en Simulador:** es el programa de práctica en un simulador específico homologado y aprobado, que satisface las competencias requeridas para una determinada exigencia (capacitación, tipo de embarcación y tipo de navegación).
16. **Nivel de apoyo:** el nivel de responsabilidad correspondiente al desempeño de tareas, obligaciones o responsabilidades asignadas a bordo de una embarcación bajo la dirección de una persona que preste servicio a nivel operacional o de gestión.
17. **Nivel de gestión:** el nivel de responsabilidad relacionado con lo siguiente:
- prestar servicio como capitán, primer oficial de puente, jefe de máquinas o primer oficial de máquinas a bordo de una embarcación, y
 - garantizar el adecuado desempeño de todas las funciones dentro de la esfera de responsabilidad asignada;
18. **Nivel operacional:** el nivel de responsabilidad relacionado con lo siguiente:
- prestar servicio como oficial de la guardia de navegación o la guardia de máquinas, oficial de servicio en espacios de máquinas sin dotación permanente o radiooperador a bordo de una

embarcación, y

- mantener un control directo del desempeño de todas las funciones en la esfera de responsabilidad asignada, de conformidad con los procedimientos pertinentes y bajo la dirección de una persona que preste servicio a nivel de gestión en dicha esfera de responsabilidad
- 19. Normas de competencia:** el nivel de suficiencia que ha de alcanzarse para el adecuado desempeño de funciones a bordo de la embarcación de conformidad con los criterios acordados en el Reglamento, en los que se incluyen las normas prescritas o los niveles de conocimientos teóricos, comprensión y conocimientos prácticos demostrados.
- 20. Oficial:** un tripulante, que no sea el capitán, así designado por la legislación o la reglamentación del país de que se trate o, en su defecto, por acuerdo colectivo o por la costumbre
- 21. Período de Embarco:** Es el lapso, contado en días calendarios, comprendido entre las fechas de embarco y desembarco efectivo, registrado, durante el cual se hayan prestado servicios a bordo y que es válido para la expedición o revalidación de un título o certificado.
- 22. Potencia de Máquinas:** Es la potencia nominal continua máxima expresada en kilovatios que, en conjunto, tienen todas las máquinas propulsoras principales de la embarcación, y que figura consignada en el certificado de matrícula, de construcción o en otro documento oficial de la embarcación. Factor de potencia: $CV = KW \times 1,36$.
- 23. Reválida:** Es el acto resultante del proceso mediante el cual la autoridad designada verifica la continuidad de la competencia profesional del interesado cuya titulación y/o certificación pretende mantener vigente, reexpidiendo la misma.
- 24. Rol de Tripulación:** Es el documento formal suscripto por el comando de una embarcación, donde se detalla en el orden correspondiente, el cargo que desempeña a bordo cada tripulante, según lo registrado en el Libro de Rol.
- 25. T.A.B.:** Es el tonelaje de acuerdo a lo previsto en el Reglamento para la determinación del arqueo de las embarcaciones de la Hidrovía Paraguay - Paraná.
- 26. TÍTULO:** Documento expedido que faculta a su legítimo titular para prestar servicios en el cargo estipulado y desempeñar las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado.

ARTÍCULO I/3

Títulos

1. Cada País Miembro garantizará que los títulos se expiden solamente a los aspirantes que cumplen los requisitos establecidos en el presente Reglamento y denominará aquellos de acuerdo con su legislación nacional.
2. Los títulos serán expedidos únicamente por los Países Miembros tras haberse verificado la autenticidad y la validez de las pruebas documentales pertinentes.

3. Para cada nivel de responsabilidad los Países Miembros podrán establecer en su legislación más de un título, conforme a su organización.
4. Los Países Miembros deberán mantener un registro o registros de todos los títulos que se hayan expedido, hayan perdido vigencia o se hayan revalidado, suspendido o anulado, o bien se hayan declarado perdidos o destruidos. Dichos registros deberán estar disponibles y ser publicados mediante medios electrónicos a fin de ser consultados nacional e internacionalmente por las Autoridades de los Países signatarios como también por las Escuelas de formación y por toda otra organización que acredite un interés legítimo, a los efectos de verificar la autenticidad y validez de los títulos.

ARTÍCULO I/4

Obligatoriedad Parte A

1. Los artículos del presente Capítulo están complementados por las disposiciones obligatorias de la parte A del Reglamento:
2. Al aplicar los artículos del presente Capítulo, deberían tenerse en cuenta, en la mayor medida posible, las orientaciones que figuran en la parte B del Reglamento a fin de lograr una implantación más uniforme de las disposiciones

ARTÍCULO I/5

Legislación nacional

1. En el presente Reglamento se establecen los requisitos mínimos para acceder a la titulación en cada caso
2. Sin perjuicio de lo expresado anteriormente, los Países Miembros podrán fijar mayores exigencias para los títulos que emitan a sus aspirantes sin que esto signifique una obligatoriedad para la titulación de los aspirantes de los demás Países.
3. Los Países Miembros adoptarán y aplicarán las medidas adecuadas para impedir el fraude y otras prácticas ilícitas relacionadas con los títulos expedidos, como también preverán sanciones o medidas disciplinarias para los casos de infracción de aquellas disposiciones de su legislación nacional que den efectividad a lo estipulado en el presente Reglamento.

ARTÍCULO I/6

Equivalencias

Las equivalencias entre los títulos y máximos de cargo previstos en las legislaciones nacionales de los Países Miembros se interpretarán de conformidad a la Tabla prevista en la Sección A/4.

ARTÍCULO I/7

Normas de calidad

Los Países Miembros verificarán que todas las actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación, incluidos los certificados médicos y revalidación, realizadas bajo su autoridad se desarrollen en todo momento en el marco del sistema de normas de calidad aprobado, para garantizar la consecución de los objetivos establecidos en el presente Reglamento.

ARTÍCULO I/8

Reválidas

Para la reválida de los títulos en posesión del personal embarcado, se deberá computar UN (1) año de embarco aprobado durante los últimos CINCO (5) años desempeñando cargos correspondientes a su título, o en cargos de menor jerarquía, dentro de su especialidad, o en su defecto, computar al menos TRES (3) meses de embarco en los últimos SEIS (6) meses inmediatos previos al inicio de la solicitud de revalidación, mantener la aptitud médica requerida según la normativa vigente y cumplir con aquellos recaudos que se establezcan de modo particular para cada uno de ellos.

ARTÍCULO I/9

Uso de simuladores

Los programas de formación que adopten los Países Miembros podrán incluir la utilización de simuladores asegurando que se seleccionen los objetivos y las tareas de formación que mayor relación guarden con las tareas y prácticas de a bordo.

ARTÍCULO I/10

Formación y evaluación

1. Cada País Miembro garantizará que la formación y evaluación prescritas por el presente Reglamento se administren, supervisen y vigilen de conformidad con programas publicados y que incluyan los métodos y medios de realización, procedimientos y material del curso que sean necesarios para alcanzar las normas de competencia prescritas.
2. Los responsables de la formación y de la evaluación de la competencia estarán debidamente cualificados conforme a las disposiciones del presente Reglamento para el tipo y nivel de formación o de evaluación correspondientes.

ARTÍCULO I/11

Normas médicas

1. Los Países Miembros garantizarán que los responsables de evaluar la aptitud física del personal embarcado son facultativos reconocidos por aquellos para realizar reconocimientos médicos a esos efectos.
2. 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 dispuesto en párrafo anterior.

3. Los certificados médicos deberán tener un periodo de validez máximo de dos años, a menos que el tripulante de que se trate no tenga 18 años cumplidos, en cuyo caso el periodo máximo de validez será de un año.

ARTÍCULO I/12

Disposiciones transitorias

1. Los Países Miembros proporcionarán al Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, dentro de los SEIS (6) meses contados a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, la información respecto de las medidas adicionales adoptadas a nivel nacional para dar plena y total efectividad a las disposiciones de aquel. Idéntica información deberá ser proporcionada cada vez que se introduzcan enmiendas al Reglamento.
2. El presente Reglamento reemplaza íntegramente al “Reglamento Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Hidrovía Paraguay-Paraná”, aprobado y protocolizado ante ALADI con fecha .

PARTE A

SECCIÓN I

Normas relativas a las disposiciones generales

ARTÍCULO A-I/1

Cómputos de Embarco

1. Para el cumplimiento de los tiempos de embarco que se exigen en esta Parte A, como uno de los requisitos para obtener el título superior, se computará como válido el registrado y habilitado en el documento de embarco conforme a las disposiciones internas vigentes.
2. Para la obtención de un título inmediatamente superior, se considerará que quien lo haya obtenido con la Administración de un País Miembro, deberá continuar dentro de la misma Administración la obtención de los consecutivos títulos, a efectos de dar mayor trazabilidad y transparencia a la formación del personal embarcado.

ARTÍCULO A-I/2

Requisitos Generales de competencia

Para acceder a los títulos y certificados se requiere:

1. Edad mínima de 18 años;
2. Poseer aptitud psicofísica especialmente en lo atinente a la vista y oído.

ARTÍCULO A-I/3

Normas que rigen el uso de simuladores

Normas generales de funcionamiento de los simuladores empleados en la formación

1. Cada una de los Países Miembros se asegurará de que todo simulador utilizado en la formación obligatoria con simuladores:
 - a. sea adecuado para los objetivos y tareas de formación seleccionados;
 - b. pueda simular la capacidad operacional del equipo de a bordo, con un grado de realismo que esté en consonancia con los objetivos de formación, e incluya las capacidades, las limitaciones y los posibles errores del referido equipo;
 - c. funcione con el suficiente realismo para que el alumno pueda adquirir unos conocimientos prácticos acordes con los objetivos de formación;

- d. permita crear un entorno operacional controlado en el que se puedan reproducir distintas condiciones, entre las que cabe incluir emergencias y situaciones potencialmente peligrosas o inusuales desde el punto de vista de los objetivos de formación;
- e. haga las veces de interfaz, de manera que el alumno pueda interactuar con el equipo, el entorno simulado y, según proceda, el instructor; y
- f. permita que el instructor controle, vigile y registre los ejercicios para obtener eficazmente de los alumnos la información requerida.

Normas generales de funcionamiento de los simuladores empleados en la evaluación de la competencia

2. Cada una de los Países Miembros se asegurará de que todo simulador utilizado para evaluar la competencia, según lo prescrito en el Reglamento, o para demostrar que se sigue teniendo la suficiencia requerida:
 - a. pueda satisfacer los objetivos de evaluación especificados;
 - b. pueda simular la capacidad operacional del equipo de a bordo, con un grado de realismo que esté en consonancia con los objetivos de evaluación, e incluya las capacidades, las limitaciones y los posibles errores del referido equipo;
 - c. funcione con el suficiente realismo para que el aspirante pueda demostrar unos conocimientos prácticos acordes con los objetivos de evaluación;
 - d. haga las veces de interfaz, de manera que el aspirante pueda interactuar con el equipo y el entorno simulado;
 - e. permita crear un entorno operacional controlado en el que se puedan reproducir distintas condiciones, entre las que cabe incluir emergencias y situaciones potencialmente peligrosas o inusuales desde el punto de vista de los objetivos de evaluación; y
 - f. permita que el evaluador controle, vigile y registre los ejercicios para evaluar eficazmente el rendimiento de los aspirantes.

Formación con simuladores – Objetivos

3. Cada una de los Países Miembros se asegurará de que los propósitos y objetivos de la formación con simuladores se especifiquen en el marco del programa general de formación, y de que se seleccionen los objetivos y las tareas de formación que mayor relación guarden con las tareas y prácticas de a bordo.

Procedimientos de formación

4. Al impartir la formación obligatoria con simuladores, los instructores se asegurarán de lo siguiente:

- a.** se ha informado debidamente y por adelantado a los alumnos sobre los objetivos y las tareas del ejercicio, y se les ha dado suficiente tiempo de planificación antes de iniciar dicho ejercicio;
- b.** los alumnos tienen tiempo suficiente para familiarizarse con el simulador y su equipo antes de que se inicie el ejercicio de formación o de evaluación;
- c.** la orientación facilitada y los aspectos de estimulación se adecuan a los objetivos y las tareas del ejercicio seleccionados y al nivel de la experiencia que tenga el alumno;
- d.** los ejercicios se supervisan de manera eficaz, mediante la oportuna observación, tanto auditiva como visual, de la actividad que realice el alumno, y también se presentan informes de evaluación, tanto anteriores como posteriores al ejercicio;
- e.** se obtiene de los alumnos de manera eficaz la información requerida para cerciorarse de que se han cumplido los objetivos de formación y de que los conocimientos prácticos operacionales demostrados son de un nivel aceptable;
- f.** al obtener del alumno la información requerida, conviene recurrir también a otros evaluadores; y
- g.** los ejercicios con simuladores se elaboran adecuándolos a los objetivos de formación especificados, y se someten a prueba para cerciorarse de ello.

Procedimientos de evaluación

5. Cuando se empleen simuladores para evaluar la capacidad de los aspirantes y demostrar su nivel de competencia, los evaluadores se asegurarán de que:

- a.** los criterios de rendimiento se determinan con claridad y precisión, y son válidos y accesibles para los aspirantes;
- b.** los criterios de evaluación se determinan con claridad y precisión para que la evaluación resulte fiable y uniforme y para que la medición y la evaluación sean lo más objetivas posible y las opiniones subjetivas sean mínimas;
- c.** se informa claramente a los aspirantes sobre las tareas y/o

conocimientos prácticos que han de evaluarse y sobre los criterios que rijan las tareas y el rendimiento, y conforme a los cuales se determinará su competencia;

- d. la evaluación del rendimiento tiene en cuenta los procedimientos operacionales normales y también la interacción con otros aspirantes en el simulador o con el personal encargado de éste;
- e. los métodos de puntuación o clasificación para evaluar el rendimiento se usan con precaución hasta que se haya determinado su validez; y
- f. el criterio primordial será que el aspirante demuestre capacidad para desempeñar una tarea de manera segura y eficaz a juicio del evaluador.

Cualificaciones de los instructores y evaluadores*

- 6. Cada una de los Países Miembros se asegurará de que los instructores y evaluadores reúnen las cualificaciones y experiencia debidas para el tipo y nivel particulares de formación y la correspondiente evaluación de la competencia.

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

CUADRO COMPARATIVO DE PROPUESTAS DE ENMIENDAS AL

RÉGIMEN UNIFORME SOBRE EL PILOTAJE EN LA HIDROVÍA

CAPITULO I

REQUISITOS PARA EJERCER COMO PILOTO DE LA HIDROVÍA.

	ARTICULO 1 Definiciones	
VIGENTE	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	
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR	
PY ¹	SIN MODIFICAR	☒ ²

	ARTÍCULO 2 Países Signatarios de Otorgamiento	
VIGENTE	El título de Piloto de la Hidrovía será otorgado por la Autoridad Competente de cualquier País Signatario.	
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR	
PY	SIN MODIFICAR	☒

¹ El documento presentado por la Delegación de Paraguay contiene enmiendas al documento acordado hasta la reunión LI de la CA

² Los artículos señalados con el símbolo ☒ ya se encuentran aprobados en el Grupo de Trabajo conforme al Acta del 27 de marzo de 2019.

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

	ARTÍCULO 3 Condiciones para la Obtención del Título
VIGENTE	El aspirante deberá reunir las siguientes condiciones: a) Ser nacional de algunos de los Países Signatarios; b) Ser Capitán, Patrón u Oficial Fluvial, o cualquier otro profesional con formación equivalente o Superior. c) No poseer antecedentes profesionales desfavorables, comprobados; d) Reunir adecuadas condiciones de aptitud psicofísica; e) 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; f) Los viajes de práctica obligatorios deberán efectuarse en convoyes o buques con propulsión propia de arqueo bruto de 200 toneladas o más.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	El aspirante deberá reunir las siguientes condiciones: a) Ser nacional de algunos de los Países Signatarios; b) Ser Capitán, Patrón u Oficial Fluvial, o cualquier otro profesional con formación equivalente de nivel operacional o superior . c) No poseer antecedentes profesionales desfavorables, comprobados; d) Reunir adecuadas condiciones de aptitud psicofísica; e) 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; 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 la 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 200 300 toneladas o más. Los viajes que fueran necesarios para cumplimentar las exigencias para obtención, reválida y recuperación del título de piloto, podrán realizarse embarcando como Observador en buques que obligatoriamente lleven piloto.
DOCUMENTO DE PARAGUAY	El aspirante deberá reunir las siguientes condiciones: a) Ser nacional de algunos de los Países Signatarios; b) Ser Capitán, Patrón u Oficial Fluvial, o cualquier otro profesional con formación equivalente de nivel operacional o superior. c) No poseer antecedentes profesionales desfavorables, comprobados; d) Reunir adecuadas condiciones de aptitud psicofísica; e) 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; 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 la 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 200 300 toneladas o más. Los viajes que fueran necesarios para cumplimentar las exigencias para obtención, reválida y recuperación del título de piloto, podrán realizarse embarcando [PY: como Observador] en buques que obligatoriamente lleven piloto [PY: cumpliendo el programa de entrenamiento y evaluación] .

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

	ARTÍCULO 4 Proceso de Evaluación
VIGENTE	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 documentos 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. 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.

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI

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 Evaluación deberá considerar en su elaboración, los documentos aprobados para la Hidrovía en el ámbito del CIH, tales como el Acuerdo de Transporte con su Protocolos Adicionales y los reglamentos correspondientes.

~~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 documentos 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.~~

~~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.~~

b) 2da- Fase

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.

Esta evaluación será realizada por la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona para la cual se postula el aspirante.

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 ello deberá estar depositado en la Secretaría de la Comisión del Acuerdo **siendo de libre consulta para los interesados.**

La Autoridad competente del país con jurisdicción en la Zona constituirá las mesas examinadoras conforme a la reglamentación que dicte al respecto, la cual deberá prever que las mismas se

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

constituyan al menos tres mesas anuales, que el examen tenga carácter público, que se admita en calidad de veedor a un representante de la autoridad gubernamental del País Miembro del aspirante y que sea prevea un procedimiento de revisión del examen. Dicha reglamentación será elevada a la Comisión del Acuerdo, como así también las eventuales enmiendas posteriores. La Autoridad competente del País Miembro con jurisdicción en la Zona extenderá un certificado que acredite el cumplimiento de esta fase de evaluación a aquellos aspirantes que la aprueben.
--

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

DOCUMENTO DE PARAGUAY

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 su Protocolos Adicionales y los reglamentos correspondientes.

~~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 documentos 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.~~

~~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.~~

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 al programa de entrenamiento y evaluación que se incorpora como parte integral en Anexo de este Reglamento].**

[PY: 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.]

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

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 ello deberá estar depositado en la Secretaría de la Comisión del Acuerdo siendo libre de consulta para los interesados.

La Autoridad competente **[PY: del país con jurisdicción en la Zona del país del aspirante]** constituirá **[PY: semestralmente las]** mesas examinadoras conforme a la reglamentación **[PY: vigente que diere al respecto, la cual deberá prever que las mismas se constituyan al menos tres mesas anuales, que el examen tenga carácter público, que se admita en calidad de veedor a un representante de la autoridad gubernamental del País Miembro del aspirante y que sea 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 le 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 que acredite el cumplimiento de esta fase de evaluación a aquellos aspirantes que la aprueben.]**

Propuesta de la Delegación de Uruguay

[UY: Art. 4º bis – Habilitación de Pilotos por Tramos de la Hidrovía

En la zona de pilotaje que tenga jurisdicción una o varias Partes, **[PY: éstas podrán otorgar la habilitación para el titulaciones de pilotaje en el tramo que alguna de las Partes del Convenio así lo requiera sin que ello afecte a aquellos pilotos con la habilitación de las zonas completas establecidas por el artículo 26 del Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad]]**

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

	ARTÍCULO 5 Emisión de Título y Primera Habilitación
VIGENTE	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.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	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. Al final del cumplimiento del Programa de Evaluación, la Autoridad Competente del País del aspirante emitirá el título de Piloto para ese aspirante. 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 las zonas compartidas, las habilitaciones podrán ser extendidas por la Autoridad Competente con jurisdicción en la Zona de cualquiera de los Países Signatarios que la integren
DOCUMENTO DE PARAGUAY	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. Al final del cumplimiento del Programa de [PY: entrenamiento y] Evaluación, la Autoridad Competente del País del aspirante emitirá el título de [PY: del de Piloto de la Hidrovía correspondiente a la zona para la cual fue acreditado para ese aspirante]. [PY: 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 las zonas compartidas, las habilitaciones [PY: podrán ser serán] extendidas por la Autoridad Competente [PY: del país del aspirante con jurisdicción en la Zona de cualquiera de los Países Signatarios que la integren]

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

	ARTÍCULO 6 Divulgación
VIGENTE	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.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR
PY	SIN MODIFICAR ☒

	ARTÍCULO 7 Acumulación de Zonas
VIGENTE	El Piloto habilitado de la Hidrovía que ejerza el pilotaje en una Zona, podrá postularse para ejercerlo en otra u otras zonas ante la Autoridad Competente de su país. Dicha Autoridad Competente comunicará la petición a la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona para que el Piloto inicie el Programa de Entrenamiento y Evaluación correspondiente a dicha Zona. En las Zonas compartidas, las habilitaciones podrán ser extendidas por la Autoridad Competentes de cualesquiera de los países signatarios que la integren.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	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 otra u otras zonas ante la Autoridad Competente de su país debiendo cumplir los requisitos del artículo 3ro inciso 3. Dicha Autoridad Competente comunicará la petición a la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona para que el Piloto inicie el Programa de Entrenamiento y Evaluación correspondiente a dicha Zona. En las Zonas compartidas, las habilitaciones podrán ser extendidas por la Autoridad Competentes de cualesquiera de los países signatarios que la integren.
PY	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 otra u otras zonas ante la Autoridad Competente de su país [PY: debiendo cumplir los requisitos del artículo 3ro inciso 3]. Dicha Autoridad Competente comunicará la petición a la Autoridad Competente del país con jurisdicción en la Zona para que el Piloto inicie el Programa [PY: de Entrenamiento y] de Entrenamiento y Evaluación correspondiente a dicha Zona. En las Zonas compartidas, las habilitaciones podrán ser extendidas por la Autoridad Competentes de cualesquiera de los países signatarios que la integren.

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

	ARTÍCULO 8 Condiciones para el Mantenimiento de la Habilitación	
VIGENTE	Los Pilotos de la Hidrovía mantendrán su habilitación mientras cumplan los siguientes requisitos: a) Haber efectuado UN (1) recorrido, 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 o profesionales desfavorables vinculados a la navegación.	
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	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 o profesionales desfavorables vinculados a la navegación.	
PY	SIN MODIFICAR	☒
AR, BO, BR, PA, UY (CA LIII)	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 o profesionales desfavorables vinculados a la navegación. d) No exceder la edad máxima para ejercer el pilotaje determinada por cada País Miembro conforme a sus respectivas legislaciones	

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

	ARTÍCULO 9 Condiciones para Reanudar el Ejercicio del Pilotaje
VIGENTE	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 a 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 periodo 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.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR
PY	SIN MODIFICAR ☒

	ARTÍCULO 10 Reconocimientos Médicos Exigidos
VIGENTE	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 efectuarlo anualmente.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR
PY	SIN MODIFICAR ☒

	ARTÍCULO 11 Documentación
VIGENTE	El país signatario otorgante del Título de Piloto de la Hidrovía será responsable del otorgamiento de la Libreta de Piloto de la Hidrovía 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. El Piloto llevará consigo la Libreta de Piloto de la Hidrovía, la que deberá ser presentada a requerimiento de cualesquiera de las Autoridades Competentes.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	El país signatario otorgante del Título de Piloto de la Hidrovía será responsable del otorgamiento de la Libreta de Piloto de la Hidrovía 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.
PY	SIN MODIFICAR

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

CAPITULO II

OBLIGACIONES DEL PERSONAL EMBARCADO HABILITADO PARA EJERCER EL PILOTAJE

ARTÍCULO 12	
VIGENTE	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 acaecimiento 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) Deberá aplicar el Programa de Capacitación y Evaluación de los aspirantes a Pilotos cuando así se lo solicite el aspirante, conforme a lo previsto en el Artículo 4 de este Régimen Único.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	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 acaecimiento 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.) e) Deberá aplicar el Programa de Capacitación y Evaluación de los aspirantes a Pilotos cuando así se lo solicite el aspirante, conforme a lo previsto en el Artículo 4 de este Régimen Único.
PY	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 acaecimiento 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) Deberá aplicar el Programa de Capacitación y Evaluación de los aspirantes a Pilotos cuando así se lo solicite el aspirante, conforme a lo previsto en el Artículo 4 de este Régimen Único. [PY: c) Deberá aplicar el Programa de Entrenamiento y Evaluación a los aspirantes a Pilotos embarcados.]

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

CAPITULO III

EJERCICIO DEL PILOTAJE EN LA HIDROVÍA

	ARTÍCULO 13 Cantidad de Pilotos que debe llevar la Embarcación de la Hidrovía
VIGENTE	La cantidad de Pilotos será establecida de acuerdo con la Legislación vigente en cada País Signatario.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR
PY	SIN MODIFICAR ☒

	ARTÍCULO 14 Nacionalidad del Personal Habilitado para ejercer el Pilotaje en la Hidrovía
VIGENTE	Las Embarcaciones de la Hidrovía, cualquiera sea su bandera y siempre que la legislación del Estado del 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.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR
PY	SIN MODIFICAR ☒

	ARTÍCULO 15 Exenciones
VIGENTE	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.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR
PY	SIN MODIFICAR ☒

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

CAPITULO IV

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

	ARTICULO 16
VIGENTE	Los Pilotos que se encuentren habilitados en el momento de entrar en vigor el Programa de Entrenamiento y Evaluación mantendrán su habilitación, incorporándose a partir de ese momento al nuevo sistema.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	Los Pilotos que se encuentren habilitados en el momento de entrar en vigor el Programa de Entrenamiento y Evaluación mantendrán su habilitación, incorporándose a partir de ese momento al nuevo sistema.
PY	Los Pilotos que se encuentren habilitados en el momento de entrar en vigor el Programa de Entrenamiento y [PY: Entrenamiento y] Evaluación mantendrán su habilitación, incorporándose a partir de ese momento al nuevo sistema.

	ARTICULO 17
VIGENTE	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.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR
PY	SIN MODIFICAR ☒

	ARTICULO 18
VIGENTE	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 o Patrón Baqueano. Uruguay - Capitán Mercante, Oficial Mercante de Primera, Oficial Mercante de Segunda, Oficial Mercante de Tercera, Patrón de Cabotaje.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	SIN MODIFICAR
PY	SIN MODIFICAR ☒

ANEXO III

AL ACTA DEL GRUPO DE TRABAJO REGLAMENTO 13 C.A. LIII

ARTÍCULO 19	
VIGENTE	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, podrá iniciar el Programa de Entrenamiento y Evaluación para el ejercicio del Pilotaje en esa Zona, 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.
DOCUMENTO ACORDADO HASTA CA LI	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, podrá deberá iniciar el Programa de Entrenamiento y Evaluación para el ejercicio del Pilotaje en esa Zona, 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	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 podrá deberá iniciar el Programa de Entrenamiento y Evaluación] para el ejercicio del Pilotaje en esa Zona, 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.