

TIPOS DE CARROCERIA

	Sin	USC	Unidad sin carrocería	Solo para el informe de Modelo.
--	-----	-----	-----------------------	---------------------------------

El Informe de Modelo está compuesto:

1. Datos de la Unidad:

Corresponde a los Datos de la RNPA.

2. Pesos y Dimensiones.

Con los datos físicos de cada vehículo, define el “Centro de Carga” que va a caracterizar a la unidad.

3. Almacenamiento de Combustible

Establece la capacidad de almacenamiento de combustible permitida.

4. Diagrama de Carga.

Calcula la participación de eje delantero en el PBT

5. Antecedentes

Esquema del Vehículo

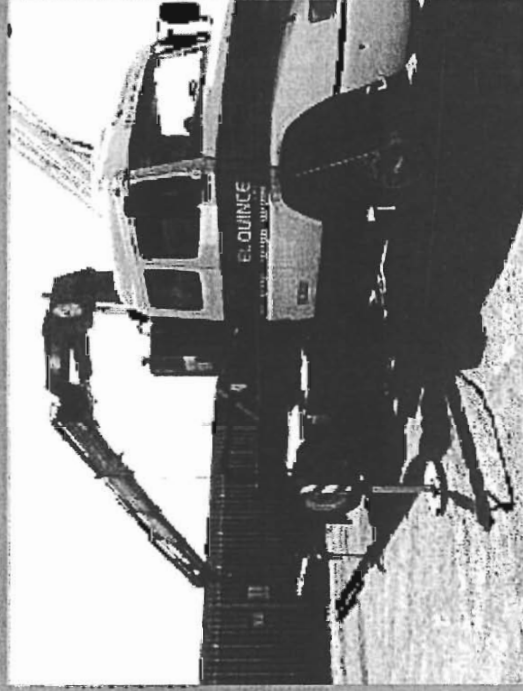
Tipos de Carrocería

- El Tractor es el propulsor del vehículo articulado
- La Caja de carga es el alojamiento de los sólidos
- El Contenedor es el envase de los líquidos y gases
- La Plataforma es la estructura que aloja otros envases y equipos

Tractor

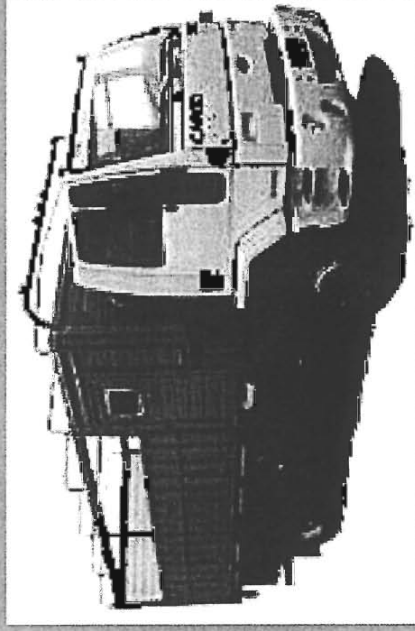
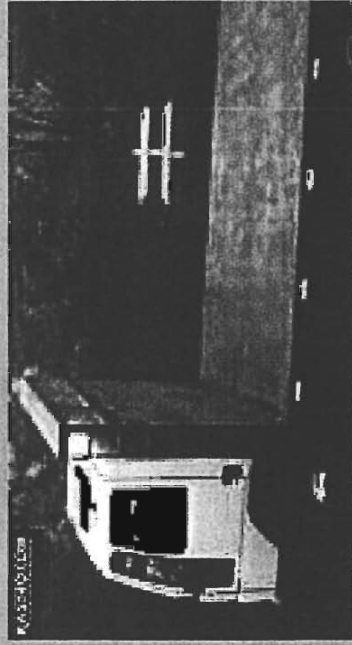


1. TRACTOR

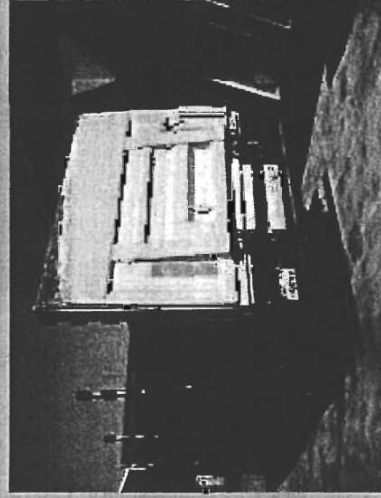


2. TRACTOR CON HIDROGRÚA

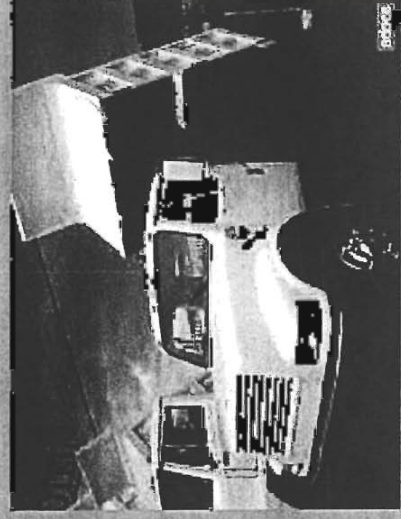
Caja abierta



1. CAJA ABIERTA, PLAYO O CON BARANDA

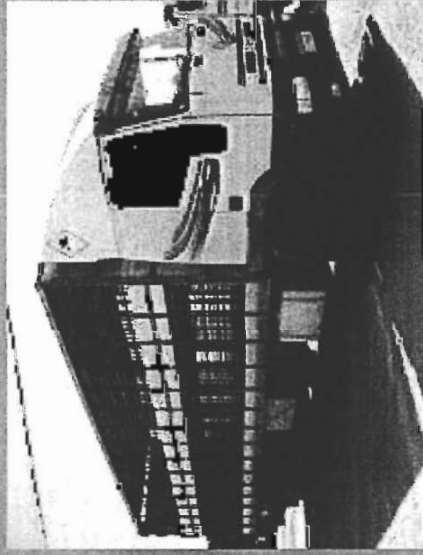


2. CAJA ABIERTA, CON PLATAFORMA ELEVADORA

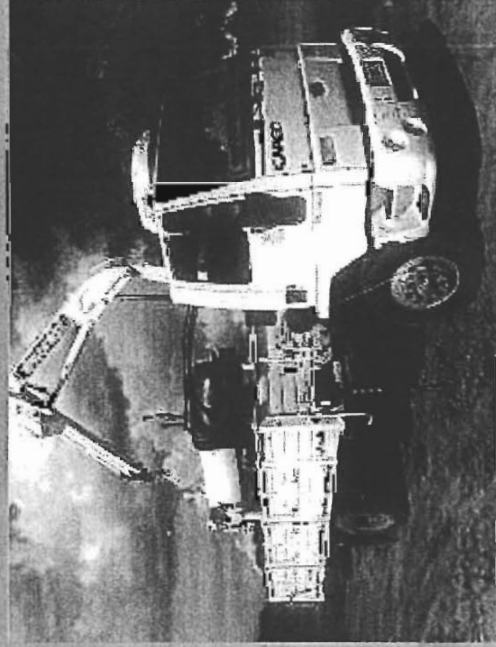


3. CAJA ABIERTA, VOLCADORA

Caja abierta

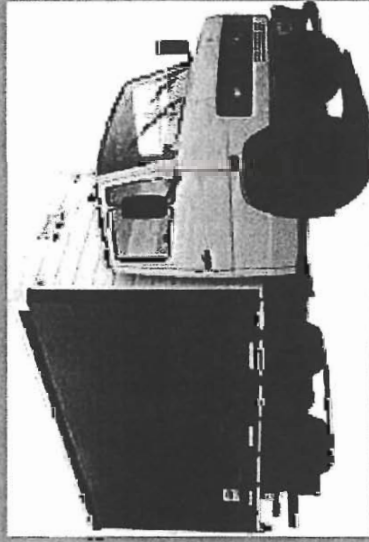


4. CAJA ABIERTA, GANADO EN PIE

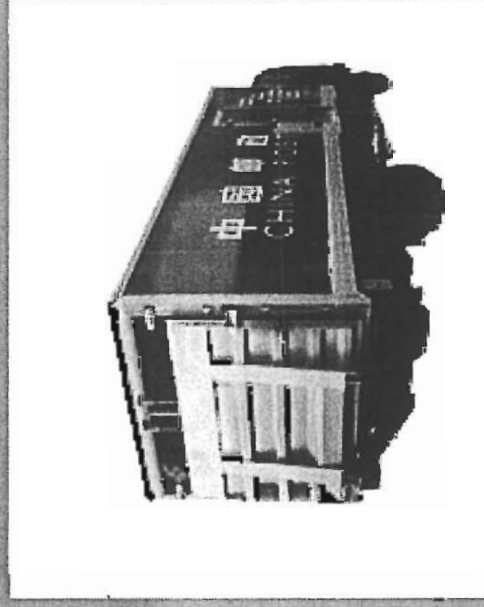


5. CAJA ABIERTA, CON HIDROGRUA

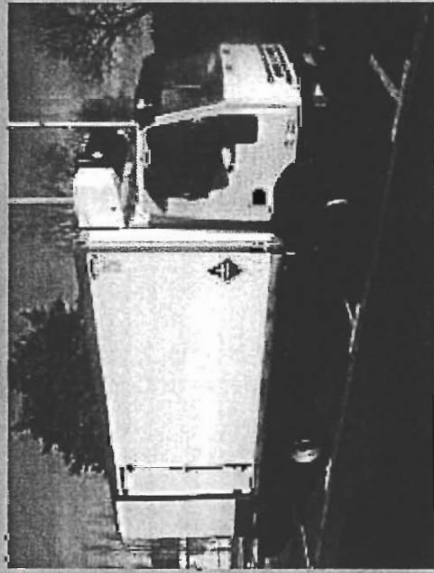
Caja Cerrada (Furgón)



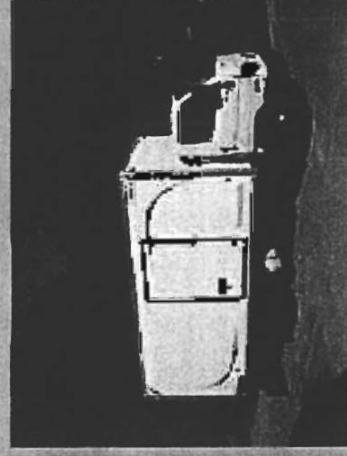
1. CAJA CERRADA, (INCLUYE SIDER)



2. CAJA CERRADA, CON PLATAFORMA DE CARGA



3. CAJA CERRADA, ISOTERMICO C/EQUIPO DE FRIO



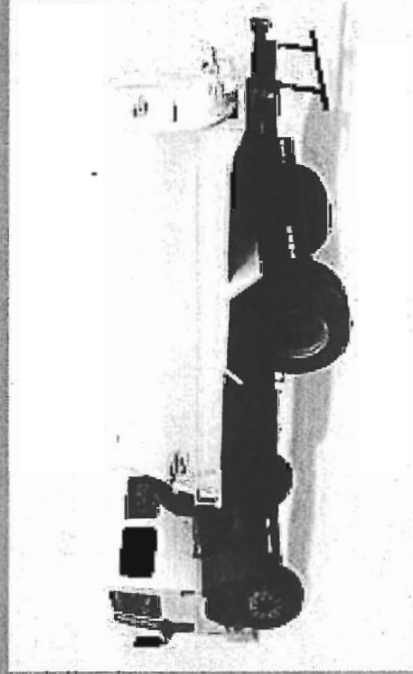
4. CAJA CERRADA, ISOTERMICO

Contenedor

1. TOLVA



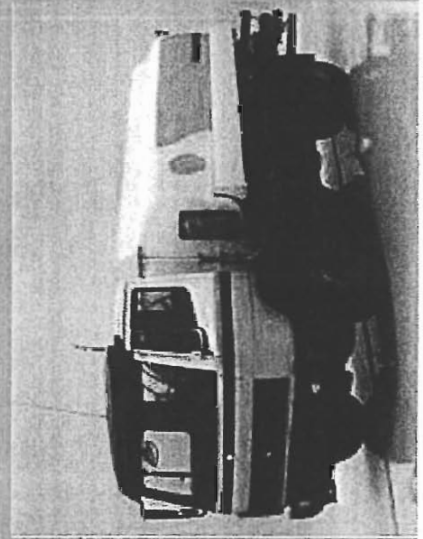
2. TANQUE A PRESION



3. TANQUE ATMOSFERICO



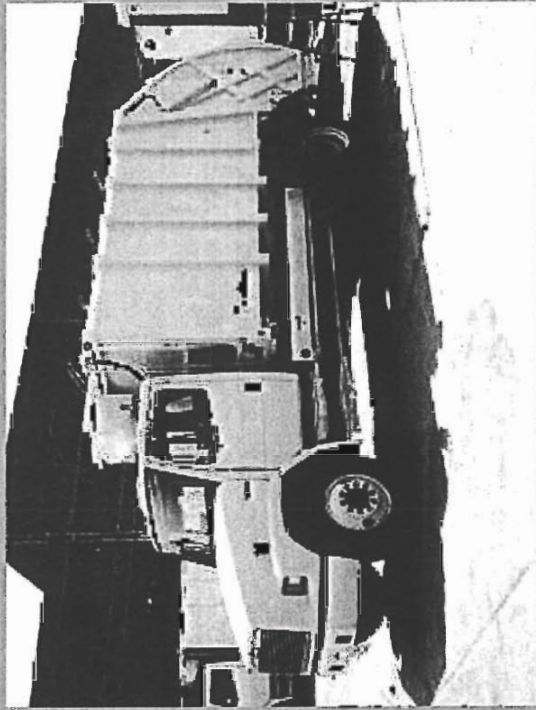
4. TANQUE CISTERNA



Contenedor

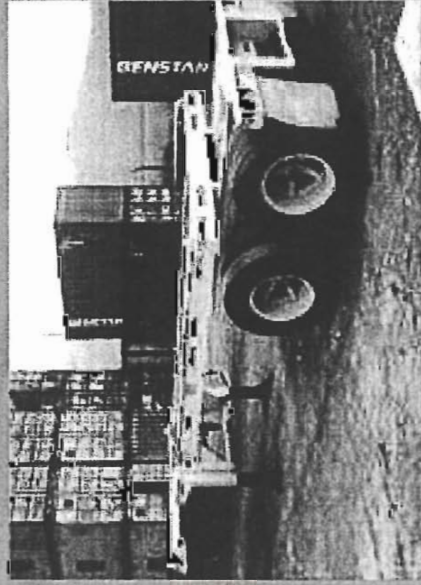


5. MOTO HORMIGONERA AUTOPROPULSADA



6. COMPACTADOR DE BASURA

Plataforma



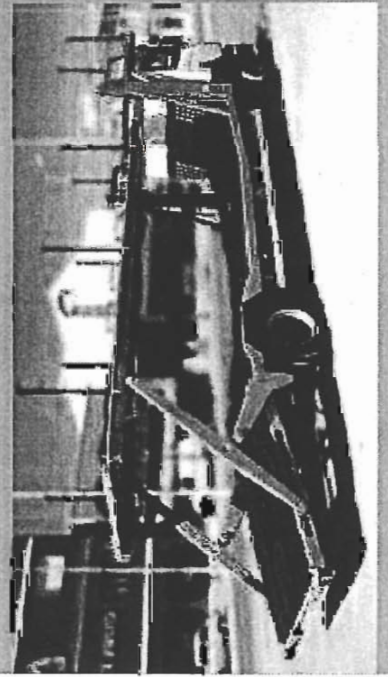
1. PORTA CONTENEDOR



2. PORTA CONTENEDOR CON IZAJE



3. PORTA VEHICULOS
(mosquito)



Plataforma

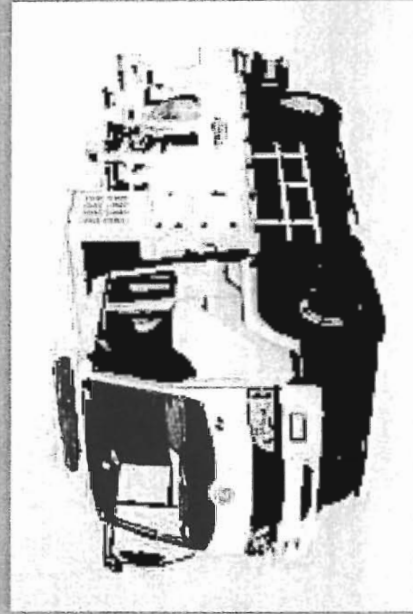
4. PORTA VEHICULO CON ELEVACION



5. ELEVADOR (PLATAFORMA ELEVADORA DE PERSONAS)



6. GRUPO ELECTROGENO

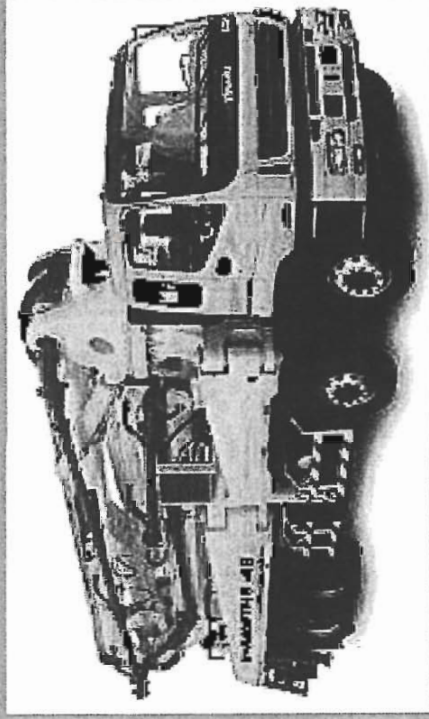


7. ESTACION DE MANTENIMIENTO

Plataforma



7. GRUA



8. BOMBA DE CONCRETO



9. TORRE DE PERFORACION

Peso Bruto Total, Peso bruto Total Combinado y Capacidad Máxima de tracción

El Peso Máximo es en toneladas el que surge del Artículo 53 Ley 24449.

El Peso Bruto Total (PBT) el menor valor entre el máximo y el admisible dado por el Fabricante del vehículo.

El Peso Bruto Total Combinado / la Capacidad máxima de Tracción es el menor valor entre el peso admitido por su fabricante y la capacidad portante de transportar establecido por el coeficiente Potencia/Peso. Con la potencia disponible del vehículo y siempre que no supere la 45t del artículo 53.

- Por ejemplo: un vehículo motriz que pueda disponer de una capacidad sobre sus ejes de 17t y su acoplado de 32t, suman como equipo 49t pero solo podrán utilizar las 45t permitidas por el Artículo 53.
- Para Argentina, el coeficiente es 4.25CV/t por 45t, que es el máximo permitido por el artículo 53, la potencia será de 192CV
- Para Brasil es 6CV/t x 45t = 270CV
- Para Uruguay es 4.5CV/t x 45t = 203CV

En ningún caso podrá superar el máximo del artículo 53 Ley 24449, por PBTC o por CMT.

LLENADO DE CAMPOS DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

	URUGUAY	ARGENTINA	BRASIL	PARAGUAY
CAMPO 36 - CLASE DE SERVICIO	CARRETERO METROPOLITANO FRONTERIZO URBANO			
CAMPO 37 - TIPO	ÓMNIBUS MICRO ÓMNIBUS MINI ÓMNIBUS			
CAMPO 39 - CLASE DE CARGA	COMÚN PELIGROSA O NO ALIMENTICIA COMÚN O PELIGROSA ESPECIAL			
CAMPO 40 - TIPO DE VEHICULO	CAMIÓN TRACTOR REMOLQUE SEMIREMOLQUE SEMIREMOLQUE ESPECIAL DOLLY MÓDULO			

CAMPO 41 - TIPO DECAJA	ABIERTA FURGÓN FURGÓN REFRIGERADO FURGÓN PARA SUST. ALIMENTICIAS CISTERNA JAULA AUTOMOVILERA PORTA CONTENEDOR TOLVA VOLCADORA PLATAFORMA PORTA MAQUINARIA FORESTAL CHIPERO SIDER AUXILIO DE VEHÍCULOS			
-----------------------------------	--	--	--	--

ANEXO VIII

MERCOSUR/ GMC/DT. N°/09

MERCOSUR/CMC/P. DEC. N° /09

**ACUERDO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL
TRANSPORTE INTERNACIONAL CARRETERO DE PASAJEROS ENTRE
LOS PAISES PARTES DEL MERCOSUR**

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Recomendación emanada de la XXXVIII Reunión del Subgrupo N° 5 Transportes del MERCOSUR.

CONSIDERANDO: Que es conveniente establecer un marco jurídico regulatorio de la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional carretero de pasajeros.

Que la importancia de la materia para el normal desarrollo de la actividad, determina la necesidad de aprobar las normas correspondientes.

**EL CONSEJO DEL MERCADO COMÚN
DECIDE:**

Art. 1 – Aprobar el “Acuerdo sobre Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Internacional Carretero de Pasajeros entre los Estados Partes del Mercosur”, que figura en Anexo y forma parte de la presente Decisión.

Art. 2 – Solicitar a los Estados Parte que instruyan a sus respectivas Representaciones ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que protocolicen el texto aprobado en la presente Decisión como Acuerdo de Alcance Parcial en el ámbito del Tratado de Montevideo de 1980, incluyendo una cláusula de vigencia en los términos del art. 2° del Anexo I de la Resolución GMC N° 43/03.

Art. 3 – Esta Decisión no* requiere ser incorporada al ordenamiento jurídico interno de los Estados Partes.

*Aclaración: lo que no requiere incorporación es la Decisión. Sí requiere aprobación legislativa y posterior ratificación, de acuerdo a la Constitución, el propio Acuerdo.

ACUERDO SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL CARRETERO DE PASAJEROS

CAPITULO I

Del Objeto y de la Naturaleza

Art. 1° - El presente Acuerdo tiene por objeto regular entre los Estados Partes del Mercosur la responsabilidad civil contractual en el transporte internacional carretero para los pasajeros y equipajes, en el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

Se considera pasajero a toda persona transportada, excepto los empleados de la empresa prestadora del servicio que se encuentren cumpliendo las funciones derivadas del contrato de trabajo.

Se considera equipaje a los objetos nuevos o usados que, un pasajero, en consideración a las circunstancias de su viaje, pudiere destinar para su uso o consumo personal, o bien para ser obsequiados, siempre que por su cantidad, naturaleza o variedad no permitieren presumir que se importan o exportan con fines comerciales o industriales.

Art. 2° - Las normas del presente Acuerdo se aplicarán a las empresas prestadoras de servicios internacionales de transporte carretero de pasajeros internacionales concedidos, permitidos o autorizados por su país de origen.

CAPITULO II

De la Responsabilidad de la Empresa Transportadora

Art. 3° - La Empresa Transportadora será responsable objetivamente por los daños y perjuicios a los pasajeros, derivados del accidente ocurrido durante el transporte o en las operaciones de embarque y desembarque, salvo caso de culpa exclusiva del pasajero.

Independientemente de la ocurrencia del accidente, la responsabilidad incluye la reparación de los daños y perjuicios relacionados con la pérdida o avería del equipaje registrado, desde el inicio al final del viaje.

Art. 4° - Nos casos de danos causados exclusivamente por ação ou omissão dolosa ou culposa de terceiro, caso fortuito ou força maior, a responsabilidade de que trata o Art. 3° será limitada a 30.000 (treinta mil) DEG (Derechos Especiales de Giro) por persona transportada, y de 700 (setecientos) DEG por el equipaje registrado a su nombre.

El valor unitario del Derecho Especial de Giro es el establecido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de los valores a las monedas nacionales, en caso de acciones judiciales, será de acuerdo al valor de tales monedas en Derechos Especiales de Giro, a la fecha de la sentencia. El valor en DEG de la moneda nacional de un Estado Parte, que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, será calculado en concordancia con el método de evaluación asumido por el FMI, para sus operaciones y transacciones, vigentes a la fecha de la sentencia.

CAPITULO III

De la Nulidad

Art. 5° - Toda cláusula de exoneración de responsabilidad o toda aquella que fije un límite inferior al establecido en el presente Acuerdo, será nula de pleno derecho teniéndose por no puesta.

La nulidad de tal cláusula no implica la nulidad del contrato de transporte.

CAPITULO IV

De la Jurisdicción

Art. 6° - La acción de la responsabilidad civil se podrá deducir, a criterio del demandante:

i) en el lugar del accidente;

ii) en el domicilio sede de la Empresa Transportadora o de su representante legal, designado conforme a lo previsto en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT); o

iii) en otro lugar previsto por la legislación nacional, para los pasajes adquiridos en su territorio.

Lo dispuesto en el inciso iii) se aplicará solamente si el origen o destino fuera el país de residencia del usuario.

CAPITULO V

De la ley aplicable

Art. 7° - Se aplicará a la acción referida en el Artículo 6°, la ley vigente en el Estado cuyas autoridades tengan jurisdicción para entender en el asunto y ante las que se deduzca la demanda.

CAPITULO VI

De la Prescripción

Art. 8° - La acción de la Responsabilidad Civil contra la Empresa Transportadora prescribirá transcurridos 5 (cinco) años de la ocurrencia del evento dañoso en lo que hace relación a la responsabilidad contractual.

CAPITULO VII

Entrada en vigor y depositario

Art. 9° - El presente Acuerdo entrará en vigor el trigésimo día contado a partir de la fecha en que el cuarto Estado Parte haya depositado su instrumento de ratificación.

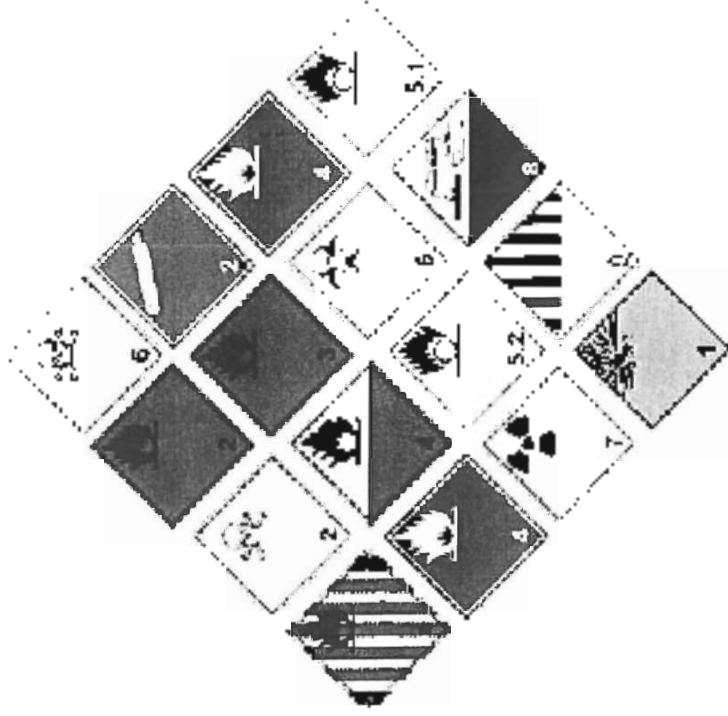
La República del Paraguay será depositaria del presente Acuerdo y de los instrumentos de ratificación y notificará a los demás Estados Partes la fecha de

los depósitos de esos instrumentos, enviando copia debidamente autenticada de este Acuerdo a los demás Estados Partes.

Hecho en la ciudad de XXXXX, a los XX días del mes de XXXX de XXXX, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos.

ANEXO IX

El Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en MERCOSUL



Clasificación
Etiquetas de Peligro y Paneles de Riesgo

Vinculación con el Sistema Globalmente Armonizado de
Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos - SGH
2011

Mercosur



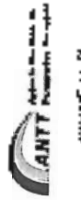
Ministerio de
Salud Pública y
Consumo
República Argentina



Entidad Nacional de Regulación de Servicios de Salud



Ministerio de
Salud
República Argentina



Asociación Nacional de Usuarios Consumidores

0275 4811001117

00549370000000

1. **Introducción**
2. **Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas**
 - 2.1 ¿Qué es una Mercancía Peligrosa?
 - 2.2 Concepto de Riesgo x Peligro
 - 2.3 Clases de Riesgo y Números ONU
 - 2.4 Exigencias aplicables
 - 2.4.1 Documentación
 - 2.4.2 Embalajes y Bultos
 - 2.4.3 Señalización de los Vehículos de Transporte
 - 2.5 Objetivos de las Etiquetas de Riesgo y de los Paneles de Seguridad
 - 2.5.1 En los Embalajes y Bultos
 - 2.5.2 En los Vehículos de Transporte
3. **Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos-SGA**
 - 3.1 Que es el SGA
 - 3.2 Objetivos
 - 3.3 Peligros y Pictogramas
4. **Comparación entre los parámetros utilizados para la clasificación de productos químicos a los fines del Transporte y del SGA.**
5. **¿Los productos tendrán la misma clasificación e igual simbología desde el punto de vista del SGA y de las normas sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas?**
6. **¿Donde se colocarán los Rótulos o Etiquetas de Riesgo según las normas para el Transporte y donde las Etiquetas para el SGA?**
7. **Conclusiones**
8. **Referencias**

1. Introduccion

Este documento tiene como objetivo informar a los diferentes agentes involucrados en la cadena de transporte terrestre de mercancías peligrosas sobre la clasificación y la señalización de riesgos aplicables a tal actividad. En el MERCOSUR, este tipo de transporte está regulado por el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas que aplica a los modos por carretera y ferrocarril. Este Acuerdo está complementado por las Resoluciones MERCOSUR/GMC/RES N° 10/00 y N° 82/00 sobre Fiscalización del Transporte por Carretera y del Transporte Ferroviario de Mercancías Peligrosas, respectivamente.

El Acuerdo está basado en las Recomendaciones del Comité de Expertos de las Naciones Unidas-ONU-, contenidas en el conocido Libro Naranja, y en el Acuerdo Europeo sobre Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas (ADR).

Asimismo, se presenta una breve introducción al Sistema Globalmente Armonizado-SGA, que también es desarrollado en el ámbito de la ONU, destacando sus objetivos, aplicaciones y la manera como se relaciona con el transporte de mercancías peligrosas.

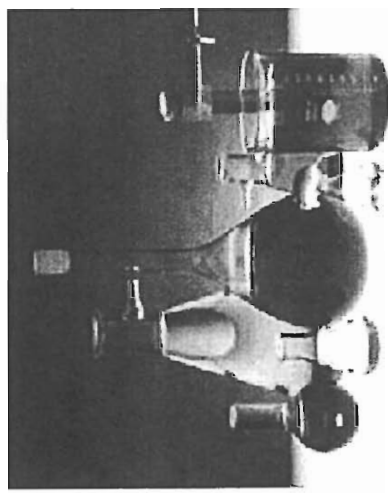


2. Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas

2.1 - ¿Que es una Mercancía Peligrosa?

Una mercancía peligrosa es toda aquella que presente un riesgo para la salud de las personas, el medio ambiente o la seguridad pública, sea que se encuentre en la naturaleza o se produzca mediante cualquier proceso.

La clasificación de una mercancía como peligrosa para el transporte debe ser hecha por el fabricante de la misma, o el expedidor orientado por el fabricante.



2.2 - Concepto de Riesgo x Peligro

El peligro asociado a determinada sustancia depende de su composición química. El riesgo se obtiene teniendo en cuenta la manera como el peligro de la sustancia se relaciona con otro factor que puede ser: exposición, transporte, contacto, etc.

$$\text{Peligro} \times \text{Factor} = \text{Riesgo}$$

A los fines del transporte, la clasificación está dada en función del peligro asociado a la sustancia, ponderado con las actividades comprendidas en una operación de transporte. Así, se concluye:



Peligro x Transporte = Riesgo asociado al transporte

Los ensayos a ser efectuados para la clasificación de mercancías peligrosas a los fines del transporte son los

2.3 - Clases de Riesgo y Número ONU

A los fines del transporte, las mercancías peligrosas se asignan a una de las Clases de Riesgo presentadas en la Tabla siguiente. También, se incluyen en ella las respectivas Etiquetas de Riesgo

Clase de Riesgo	Etiquetas de Riesgo
1 - Explosivo	
2 - Gases	
3 - Líquidos Inflamables	

Clase de Riesgo	Etiquetas de Riesgo
4 - Sólidos Inflamables, Sustancias Sujetas a Combustión Espontánea, Sustancias que en Contacto con el Agua Desprenden Gases Inflamables	
5 - Sustancias Oxidantes y Peróxidos Orgánicos	
6 - Sustancias Tóxicas y Sustancias Infecciosas	
7 - Sustancias Radiactivas	
8 - Sustancias Corrosivas	
9 - Sustancias y Objetos Peligrosos Varios	

Al ser asignado a determinada Clase de Riesgo la mercancía peligrosa también recibe un número ONU, que la identifica internacionalmente. Por ejemplo:

- GASOLINA Nº ONU 1203
- GASES DE PETRÓLEO, LICUADOS Nº ONU 1075

2.4 - Exigencias aplicables

Una operación de transporte terrestre con mercancías peligrosas debe cumplir diversas exigencias, en especial las relativas a:

2.4.1 - Documentación

Trenes y vehículos transportando mercancías peligrosas solamente pueden circular portando los documentos exigidos.

• Declaración de carga emitida por el expedidor conteniendo la descripción correcta de la mercancía transportada.

Ejemplo: ALCOHOL ALILICO, 6.1, N° ONU 1098.I

- Instrucciones escritas proporcionadas por el expedidor de la carga, que indique los procedimientos a adoptar en caso de emergencia.
- Documento que compruebe la formación específica para el conductor de vehículos de transporte de mercancías peligrosas.
- Certificado de habilitación del vehículo para el Transporte de Mercancías Peligrosas a Granel
- Documento de inspección técnica vehicular.
- Demás declaración y documentación previstas

2.4.2 - Embalajes y Bultos

Las Mercancías peligrosas deben ser acondicionadas en embalajes o bultos de buena calidad y resistentes para soportar los golpes y las fuerzas que se producen normalmente durante el transporte.

Exigencias aplicables:

- Ensayos de acuerdo con programas de validación de conformidad según reglamentación de cada Estado Parte.

Marcado:

- Exhibición de la denominación apropiada para el transporte y el número ONU correspondiente, precedido de las letras "UN" u "ONU" en cada bulto.
Ejemplo: ONU 3265 LIQUIDO CORROSIVO, ACIDO, ORGANICO, N.E.P
- Indicación de que el embalaje corresponde a un modelo aprobado por la autoridad competente.

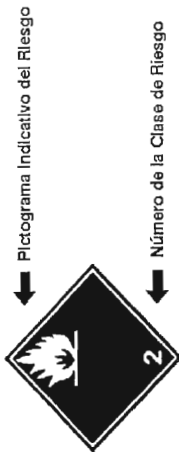
Etiquetado:

- Las Etiquetas de Riesgo deben ser colocadas próximas a la denominación apropiada para el transporte, sin ser cubiertas por cualquier parte del embalaje o cualquier otra etiqueta o marca.

2.4.3 - Señalización de los Vehículos de Transporte

La señalización de los vehículos de transporte se realiza, básicamente, por medio de la utilización de rótulos de riesgo y paneles de seguridad.

• Rótulos de Riesgo- Fijados al vehículo de transporte para indicar el riesgo presentado por la mercancía peligrosa transportada.



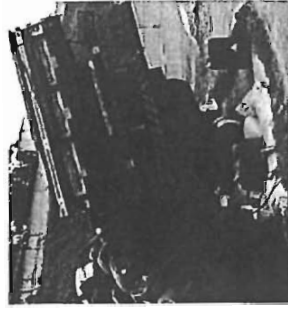
• Paneles de Seguridad- Fijados al vehículo de Transporte para indicar los números de riesgo y el número ONU de la mercancía peligrosa transportada.



2.5 - Objetivos de los Rótulos o Etiquetas de Riesgo y de los Paneles de Seguridad

2.5.1 En los Embalajes y Bultos

- Las Etiquetas de Riesgo son fundamentales para informar al transportista y al personal involucrado en las operaciones de carga y descarga que se trata de una mercancía peligrosa.
- Durante el almacenamiento en sitios y locales locales adecuados, evidencian los riesgos de las mercancías y permiten aumentar las precauciones.
- En accidentes con derrame de la carga, alertan sobre el contenido peligroso de los bultos y embalajes.



2.5.2 - En los Vehículos de Transporte

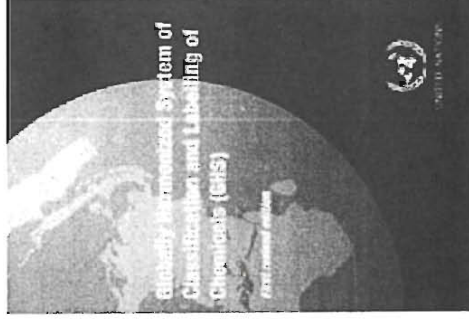
- Los Rótulos de Riesgo y los Paneles de Seguridad permiten la identificación inmediata y eficiente, tanto para los agentes de fiscalización como para el resto de la sociedad, de un vehículo de transporte cargado con mercancías peligrosas.

- Permiten también una eficiente atención en casos de emergencias o accidentes por parte de los equipos especializados, que pueden identificar rápidamente y a distancia el riesgo y la mercancía involucrada.

3. Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos-SGA

3.1 - ¿Qué es el SGA?

En el ámbito de la Organización de Naciones Unidas-ONU-, fue publicado en 2003 la primera edición del GHS- Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals (Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos, SGA), bajo la premisa de que debieran ser armonizados los sistemas existentes, que rigen la clasificación de sustancias químicas, sus rótulos y hojas de datos de seguridad. Consciente de la importancia y de la complejidad de la adopción de este sistema, en cada Estado Parte del MERCOSUR se están promoviendo acciones tendientes a su implementación.



3.2 - Objetivos del SGA

- Armonizar los criterios de clasificación de los productos químicos para facilitar la importación y exportación y también para agregar confiabilidad a los datos declarados por las empresas.
- Armonizar los datos contenidos en las Hojas de Información de Seguridad de Productos Químicos.
- Suministrar la información sobre los peligros de las mercancías a todos los involucrados en la utilización de los mismos. Comprende desde trabajadores industriales, investigadores, técnicos de laboratorios hasta los consumidores finales.
- Suministrar información sobre los daños a la salud humana y al medio ambiente debido a la utilización de las mercancías.

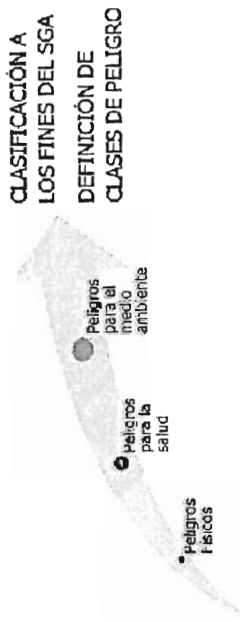
- Armonizar a nivel global los pictogramas a ser utilizados en embalajes destinados al consumidor final para la identificación rápida de los peligros asociados a la mercancía.

3.3 - Peligros e Pictogramas

Peligros	Pictogramas
Explosivos	
Gases Inflamables, Aerosoles Inflamables, Líquidos Inflamables, Sólidos Inflamables, Líquidos Pirofóricos, Sólidos Pirofóricos, Sustancias y Mezclas que Experimentan Calentamiento Espontáneo, Sustancias y Mezclas que en Contacto con el agua Desprenden Gases Inflamables.	
Gases Oxidantes, Líquidos Oxidantes, Sólidos Oxidantes	
Gases bajo presión	
Sustancias e Mezclas Autoreactivas; Peróxidos Orgánicos	
Corrosivo para Metales	

Pictogramas	
Peligros para la Salud	
Toxicidad Acuática	

4. Comparación entre los criterios utilizados para la clasificación de productos químicos a los fines del Transporte y del SGA.



Producto a ser clasificado

CLASIFICACIÓN PARA FINES DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS
DEFINICIÓN DE CLASES DE RIESGO

5. Los productos tendrán la misma clasificación e igual simbología desde el punto de vista del SGA y de las normas sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas?

No. Al principio esta respuesta puede parecer incoherente, pero es simple su aclaración tomando como base los conceptos ya explicitados anteriormente en este documento.

Es importante comprender que pese a que la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas y el SGA tratan de clasificación y señalización de riesgos, el objetivo de ambos sistemas es diferente.

También es importante comprender que, a los fines del transporte, la asignación en clases de riesgo se da principalmente en función del único riesgo físico presente, o del más grave en el caso de haber riesgos múltiples. Para los fines del SGA, deben ser presentados los peligros correspondientes a los peligros físicos, en igual formato del utilizado en la clasificación para el transporte, y también los peligros para la salud y el medio ambiente.

A continuación aparecen ejemplos prácticos:

Para el objetivo del SGA, los líquidos son considerados inflamables en función de su punto de inflamación. En este sentido, el SGA clasifica un líquido inflamable en cuatro categorías a saber:

Categoría	Criterio
1	Punto de inflamación <23°C y temperatura inicial de ebullición ≤35°C
2	Punto de inflamación <23°C y temperatura inicial de ebullición >35°C
3	Punto de inflamación ≥23°C ≤60°C
4	Punto de inflamación >60°C ≤93°C



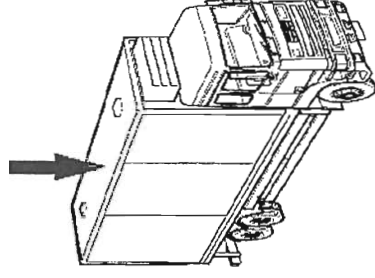
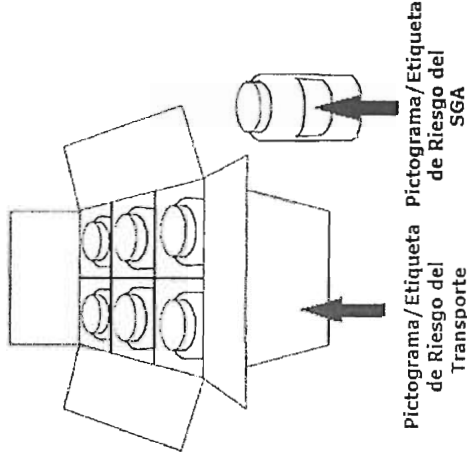
Para los fines del transporte, la categoría 4 no siempre es considerada como peligrosa, y tampoco los líquidos que presentan un punto de inflamación mayor a 35°C y no mantengan la combustión.

Teniendo en cuenta la salvedad efectuada por la legislación sobre transporte, se entiende que no hay incoherencia en el caso de que cierto líquido fuera clasificado como inflamable en términos del SGA y no inflamable para el transporte.

Cabe analizar también la cuestión de los riesgos para la salud y el medio ambiente, que son considerados para que se proceda a la clasificación de acuerdo con el SGA. Ciertas Mercancías pueden presentar no solo peligros para la salud (como irritación de la piel y de los ojos), como también peligro para el medio ambiente (como toxicidad acuática) sin ser, por tal motivo, peligrosos para el transporte.

Por último, sin cerrar todas las posibilidades, cabe destacar el caso de un producto que presente peligro físico y peligro para la salud en términos del SGA, pero solamente el peligro físico es considerado en términos del transporte.

6. ¿Donde se colocarán los Rótulos o Etiquetas de Riesgo según las normas del Transporte y donde las Etiquetas para el SGA?



7. Conclusiones

La responsabilidad en las actividades que involucran mercancías peligrosas es fundamental.

Las exigencias aplicables a las actividades de transporte de mercancías peligrosas apuntan a agregar el mayor nivel de seguridad posible tanto para la población como para el medio ambiente.

Así, es necesario que los involucrados en este sector adquieran la conciencia de la necesidad de cumplir con la legislación.

En este sentido, los responsables por la regulación de esta actividad no miden esfuerzos para mantenerla actualizada, coherente y correctamente aplicable.

También, proyectos innovadores en la región, como la implementación del SGA, acompañan la tendencia global y son imprescindibles tanto para el

mantenimiento de los países del MERCOSUR en el mercado internacional como para agregar confiabilidad al consumidor y al usuario en lo que respecta a la información proporcionada por los fabricantes.

Como la legislación aplicable al transporte de mercancías peligrosas ya se encuentra consolidada y ampliamente divulgada entre los involucrados, es importante que tales normas, al tratar de asuntos relacionados, no parezcan incoherentes. En verdad, ellas se complementan.

Lo importante es entender como ambos sistemas trataron la clasificación y se presentaron en términos visuales (comunicación de de los riesgos por medio de pictogramas).

También, cabe aclarar a los expedidores, a los fabricantes y a los transportistas de mercancías peligrosas, a los cuerpos inspectivos en rutas y al mercado consumidor de sustancias químicas peligrosas, el diferente objetivo de cada uno y la coherencia entre ellos.

El entendimiento de ambos sistemas por parte de la cadena de transporte de mercancías peligrosas y de los consumidores de sustancias químicas y peligrosas ayuda a los países en su desarrollo económico, además de colocarlos en la misma escala de los países desarrollados en lo que respecta a la claridad y rapidez en la información disponible para la población.

8. Referencias

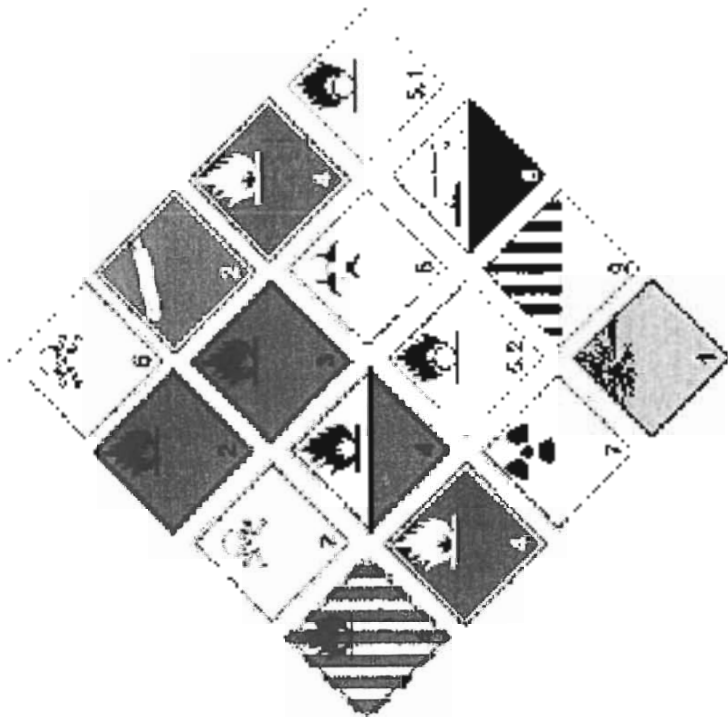
La información aquí presentada pretenda aclarar conceptos fundamentales a los interesados.

Es necesario consultar los textos legales aplicables para la obtención de las informaciones completas y detalladas correspondientes a cada caso en particular.

Este documento no substituye a la legislación contenida em publicaciones oficiales.

- Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.
- Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y etiquetado de Productos Químicos (SGA) - ONU.
- Alvim, T; Amorim, R; El Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos – SGA y la legislación brasileña de transporte de productos peligrosos; Revista ANTT; Vol. 2; 2010 (www.antt.gov.br/revistaantt/tp/_asp/ArtigosCientificos.asp)

O Transporte Terrestre de Produtos Perigosos no MERCOSUL



Classificação
Rótulos de Risco e Faleiros de Sequência

Interface com o Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e
Rotulagem de Substâncias Químicas - GHS
2011

Mercosul



Ministerio de
Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios
Presidencia de la Nación



CONSEJO NACIONAL DE TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR



Dinatran
Dirección Nacional
de Transporte

dnt@dinatran.gov.py



DIRECCION
NACIONAL DE
TRANSPORTE

info@dnt.gub.uy



Agencia Nacional de
Transporte Terrestre

www.antt.gov.br

1. Introdução

2. Transporte Terrestre de Produto Perigoso

- 2.1 O que é Produto Perigoso
- 2.2 Conceito de Risco x Perigo
- 2.3 Classes de Risco e Números ONU
- 2.4 Exigências aplicáveis
 - 2.4.1 Documentação
 - 2.4.2 Embalagens e Volumes
 - 2.4.3 Sinalização das Unidades de Transporte
- 2.5 Objetivos dos Rótulos de Risco e dos Painéis de Segurança
 - 2.5.1 Nas Embalagens e Volumes
 - 2.5.2 Nas Unidades de Transporte

3. Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Rotulagem de Produtos Químicos – GHS

- 3.1 O que é o GHS
- 3.2 Objetivos
- 3.3 Perigos e Pictogramas

4. Comparação entre os parâmetros utilizados para a classificação de produtos para fins de transporte e do GHS

5. Os produtos terão a mesma classificação e mesmos símbolos tanto para o GHS como para o Transporte de Produtos Perigosos?

6. Onde serão utilizados os rótulos de transporte e os rótulos do GHS

7. Conclusões

8. Referências