

# REUNION TECNICA PREPARATORIA DE LA XLII REUNION ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES" DEL MERCOSUR

Página 21 de 60



presidencia  
PRO TEMPORE  
**Uruguay**  
sentí  
mercosur

---

**28, 29 Y 30 DE SETIEMBRE DE 2011**

**MONTEVIDEO - URUGUAY**



## ACTA

Entre los días 28 y 30 de setiembre de 2011 se realizó en la ciudad de Montevideo, la Reunión Técnica Preparatoria de la XLII Reunión del Subgrupo de Trabajo N°5 Transportes del MERCOSUR con la presencia de las Delegaciones de la República Argentina, la República Federativa del Brasil, y la República Oriental del Uruguay. Participó en su calidad de asociado la Delegación de la República de Chile.

La lista de participantes se incluye en el Anexo I de la presente Acta.

El Director Nacional de Transporte y Coordinador Nacional por Uruguay del SGT N°5 Señor Felipe Martín, dio la bienvenida a las Delegaciones participantes e informó que la Delegación de Paraguay por nota de fecha 27 del corriente, comunicó que no asistiría a la reunión por motivos de fuerza mayor.

A continuación se aprobó el temario de la Reunión que consta en el Anexo II del Acta. En el Anexo III se incluye una copia de la nota remitida por el Señor Coordinador Nacional por Paraguay ante el SGT N°5.

Los resultados obtenidos en el tratamiento de cada uno de los items del temario aparecen en los siguientes apartados.

### **1.- INSPECCION TECNICA VEHICULAR (ITV)**

#### **1.1 Seguimiento de la Resolución GMC 52/10**

La Delegación de Uruguay hizo entrega de un ejemplar del certificado de inspección técnica vehicular impreso según las especificaciones técnicas y adaptaciones de contenido acordadas en la XLI Reunión Ordinaria del SGTN°5.

En cuanto al holograma que debe ubicarse en el lateral superior izquierdo del documento, técnicamente fue factible, en las dimensiones previstas, disponer en él sólo la Cruz del Sur del logo oficial del MERCOSUR acordándose completar el mismo con la impresión en tinta negra de la línea curva y el término MERCOSUR.

Todas las Delegaciones destacaron que se vienen realizando las acciones necesarias para implantar el nuevo certificado de inspección técnica estimándose que al 31 de marzo de 2012 ya estará en uso en toda la región.

Con relación a la oblea, las Delegaciones acordaron los siguientes lineamientos de diseño preliminares:

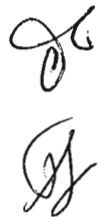
1. Será entregada exclusivamente a los vehículos automotores para ser pegadas en el lado interior de los parabrisas por parte de los funcionarios de la planta de inspección técnica.

2. Será hecha en papel de gramaje 50gr/m<sup>2</sup>-90gr/ m<sup>2</sup>, autoadhesivo en su cara principal (anverso). Sobre el autoadhesivo tendrá un papel o plástico de respaldo de fácil desprendimiento.
3. Tendrá la forma de un rectángulo de 120mm de base y 70mm de altura.
4. El autoadhesivo a utilizar deberá tener alta calidad de pegamento, alta resistencia a la radiación solar y a la condensación de humedad, sí como ser resistente a solventes orgánicos, alcoholes y otros elementos químicos.
5. El material de las obleas deberá ser tal que si se pretendiera desprender las mismas del parabrisas se rompan; para ello deberán tener cortes transversales en ambos sentidos sin llegar a cortarlas.
6. Las obleas se numerarán en forma correlativa debiendo la planta de inspección técnica correlacionar en su base de datos el número de oblea con el número del certificado de inspección técnica.
7. La oblea será impresa a tres-cuatro tintas; contendrá en el anverso el logo del MERCOSUR, la identificación del País y de la Autoridad Competente responsable, el número correlativo y la validez, según el diseño que se establezca.

## **1.2 Unificación de criterios de nomenclatura de ítems del Certificado de ITV**

Las Delegaciones acordaron presentar, a efectos de ser incluida en el Acta de la próxima reunión plenaria del SGT N°5, la nomenclatura que emplearán en los siguientes campos del certificado de inspección técnica vehicular:

1. PARA VEHICULOS DE PASAJEROS
  - 36 CLASE DE SERVICIO
  - 37 TIPO
2. PARA VEHICULOS DE CARGA
  - 39 CLASE DE CARGA
  - 40 TIPO DE VEHICULO
  - 41 TIPO DE CAJA



### **1.3 Criterios técnicos de calificación de talleres de revisión técnica**

En una primera etapa las Delegaciones acordaron incluir en los siguientes sitios web, la identificación de los centros de revisión habilitados para realizar inspecciones técnicas vehiculares y emitir los nuevos certificados:

ARGENTINA: [www.cent.gov.ar](http://www.cent.gov.ar)

BRASIL: [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br)

URUGUAY: [www.dnt.gub.uy](http://www.dnt.gub.uy)

## **2.- RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS**

La Delegación de Brasil expresó que sigue teniendo observaciones que realizar al texto del proyecto de Acuerdo y se comprometió a presentar en la próxima reunión plenaria del SGT N°5 un nuevo texto con los ajustes que serían necesarios realizar a su criterio.

El resto de las Delegaciones se comprometieron a analizar dicha propuesta en la referida reunión a efectos que los Señores Coordinadores Nacionales del SGT N°5 evalúen la adopción de algunas de las siguientes opciones:

- Elevarlo a consideración del GMC como proyecto de Resolución.
- Solicitar al GMC que el proyecto de Acuerdo junto con las discrepancias que persistan, sea remitido al SGT N°2 para su consideración.
- Quitarlo de la agenda de trabajo del SGT N°5.

## **3.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS**

### **3.1 Elaboración del Documento Cartilla sobre Transporte de Mercancías Peligrosas y su interface con el GHS**

La Delegación de Brasil entregó la versión en español del documento incluyendo los aportes contenidos en el acta de la XLI Reunión del SGT N°5.

Las Delegaciones efectuaron la revisión del mismo, realizando los ajustes finales necesarios para la presentación del documento en la próxima reunión plenaria del SGT N°5.

### **3.2 Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR**



De conformidad con lo dispuesto en la XLI Reunión del SGTN°5, las Delegaciones de Brasil y de Uruguay presentaron las versiones consolidadas del Acuerdo con todos sus Anexos, en idiomas portugués y español respectivamente.

En cumplimiento de las instrucciones contenidas en el documento MERCOSUR/GMC/ACTA N°02/11, las Delegaciones proponen elevar al GMC mediante nota los textos consolidados de las dos versiones de la Decisión N°32/07 para tramitar su correspondiente Fe de Erratas a fin de continuar con el trámite de protocolización ante ALADI de dicha norma.

### **3.3 Procedimiento para la actualización de los Anexos I y II del Acuerdo**

Las Delegaciones destacaron la importancia de llevar adelante esta iniciativa. No obstante entienden que ello requiere previamente concretar alguna de las opciones que se desarrollan en el ítem siguiente.

### **3.4 Contratación de Consultoría Técnica**

La Delegación de Brasil informó que no tiene anuncios adicionales que efectuar respecto a la viabilidad de concretar con la Agencia Brasileña de Cooperación (ABC) del Ministerio de Relaciones Exteriores, el proyecto de apoyo a las actividades del SGT N°5 relativas a la actualización del Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR.

En ese sentido se comprometió a informar en la próxima reunión plenaria del SGT N°5 la factibilidad de llevar adelante el proyecto con la asistencia financiera de la mencionada Agencia.

La Delegación Argentina sugiere que el SGT N°5 plantee por nota al Comité de Cooperación Técnica del MERCOSUR, analizar la viabilidad de financiar el proyecto en el marco de alguno de los programas cooperación existentes, teniendo en cuenta que es el Foro adecuado para canalizar esta solicitud.

## **4. PESOS Y DIMENSIONES DE VEHICULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

### **4.1 Empleo de neumáticos del tipo “superancho” en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus**

La Delegación de Uruguay recordó que planteó esta iniciativa como forma de superar los problemas observados relativos a la asignación de pesos por eje en ómnibus de dos y tres ejes, donde se aprecia sobrecargas frecuentes en los ejes delanteros de dichos vehículos.

A estos efectos presentó el análisis siguiente sobre la base teórica del estudio COST 334.



El Factor de Deterioro de un eje o conjunto de ejes se expresa a través de la siguiente fórmula:

$FDE = FEC \times FCE \times FCP \times FCS$ , donde:

FEC= Factor de equivalencia de carga respecto al eje simple de 18kips. El factor de equivalencia da el número de aplicaciones que habría que aplicar la carga básica para obtener el mismo efecto destructivo que la de un eje determinado.

FCE=Factor de Configuración del eje o grupo de ejes.

FCP=Factor de configuración del neumático

FCS=Factor de configuración de la suspensión.

Los primeros dos factores se obtienen del resultado del ensayo de la AASHO ROAD TEST y dependen del tipo de pavimento, del número estructural y del nivel de servicio final.

El factor de configuración del neumático surge del estudio COST 334 y el de configuración de la suspensión del estudio DIVINE realizado en el ámbito de la OECD.

Para una carga para el eje direccional de 6t se tiene:  $FDE = 0.287 \times 1 \times 5,72 \times 1 = 1,64$ , o bien 1,312 si se dispone de suspensión neumática.

Admitiendo un factor de deterioro por eje de 1,64 o 1,312 en el caso de disponer de suspensión neumática, se obtuvieron los siguientes pesos máximos de ejes direccionales para diferentes tipos de neumáticos:

**385/55R22.5: 7,01t**

**385/65R22.5: 6,23t**

**315/80R22,5: 6,12t**

**315/70R22,5: 6,06t**

En conclusión la única diferencia apreciable con los valores de pesos máximos actuales se lograría, a igual deterioro por eje de pavimentos flexibles, con el uso en el eje direccional de neumáticos superanchos del tipo **385/55R22.5**, pudiéndose admitir en ese caso 7t.

#### **4.2 Revisión del largo total de los ómnibus de doble piso y configuración 8x2, pasando de 14m a 15m**



La Delegación de Argentina expresó que esta propuesta pretende mejorar las condiciones de seguridad en la circulación de los ómnibus carrozados sobre

chasis 8x2 de 14m de longitud. Agregó que dicho tipo de vehículos presentan una posición del Centro de Gravedad que no resulta favorable para una eficiente distribución de los pesos por eje, y una inadecuada estabilidad en determinadas condiciones de circulación.

En ese sentido comunicó que en forma concomitante con la entrada en vigencia de la Disposición de la SSTA N° 294/11 que establece, a partir del 1° de enero de 2012, la instalación obligatoria en vehículos de transporte por carretera de cargas y pasajeros, de motores que cumplan con la norma de emisión EURO V, se ha dispuesto que los ómnibus del tipo 6x2 de 14m de longitud que se habiliten a partir de dicha fecha, deberán estar provistos de Limitador eléctrico de velocidad, ABS – Control de bloqueo de frenos, neumáticos superanchos en el eje delantero, ensayo de vuelco en pendiente lateral de 28° y ESP – Control de estabilidad dinámica.

Agregó que los ómnibus del tipo 8x2, de 15 m de longitud, en función de la distancia entre ejes poseen un radio de giro exterior (de cordón a cordón) de 12,5m similar a los ómnibus del tipo 6x2 y 14m de longitud aunque generan un radio de giro de pared a pared ligeramente superior, lo cual entiende se mitigará por las características de los itinerarios que cumplirán estos ómnibus en el transporte internacional.

Por su parte la Delegación de Uruguay expresó que preocupa las posibles restricciones que podrían tener estos vehículos cuando circularan por infraestructuras de características geométricas menos adecuadas para dichos ómnibus, de existencia habitual en plantas urbanas del interior del país. Agregó que correspondería que se distribuyeran entre todas las Delegaciones los documentos técnicos existentes que contuvieran las hipótesis de cálculos con los pesos esperables en los ejes de los vehículos así como las diferentes pruebas y resultados obtenidos con los prototipos de los ómnibus ensayados.

Las Delegaciones acordaron continuar el tratamiento de este tema en las próximas reuniones.

#### **4.3 Análisis de la posibilidad de regular los largos de las cajas de carga de los vehículos del tipo tractor con semirremolque, cambiando el criterio actual de longitud máxima para dichos equipos, independizándolo del tipo de vehículo tractor a utilizar (frontales o de motor delantero)**

La Delegación de Argentina expresó que esta propuesta fue planteada porque a su juicio permitiría que ante impactos graves que pudieran ocurrir entre vehículos, el conductor tendría una menor posibilidad de recibir lesiones severas.

Sin perjuicio de que no se ha relevado en su país una opinión única sobre el tema existiendo en general una opinión contraria a la iniciativa, igualmente va a

presentar en las próximas reuniones una propuesta a efectos de regular sólo el largo de la caja de carga en vehículos del tipo tractor con semirremolque.

Por su parte la Delegación de Uruguay expresó que existen antecedentes a nivel internacional de reglamentos en materia de pesos y dimensiones de vehículos que adoptan el criterio propuesto como una forma de regular la relación entre el peso bruto total y la longitud mínima de los vehículos más pesados para que su peso bruto total o su peso bruto total combinado sea compatible con los límites estructurales de los puentes.

Agregó que se debería aportar información acerca de las longitudes que se podrían obtener en vehículos del tipo tractor con semirremolque en caso de aceptarse el planteamiento realizado, destacando que dichos tipos de vehículos tienen peores desempeños en materia de radios de giro, y requieren mayores sobrecargas en empalmes, que otras configuraciones como por ejemplo los camiones con acoplado.

Asimismo los vehículos más largos pueden afectar la seguridad de la circulación (en las intersecciones o en la circulación en curvas), por lo que el aumento del largo de los tractores con semirremolques debería realizarse tomando en cuenta otros estándares de desempeño de los vehículos.

Por lo expuesto las Delegaciones acordaron seguir analizando la propuesta que presentará la Delegación de Argentina.

#### **4.4 Establecimiento de tolerancias en las mediciones de pesos por eje y peso bruto total de los vehículos de transporte por carretera**

La Delegación de Uruguay planteó que una vez que ha sido aprobada en el MERCOSUR la Resolución 65/08 que establece límites de peso por eje y peso bruto total uniformes en el transporte internacional de pasajeros y cargas por carretera, entiende que debería avanzarse hacia la obtención de un sistema armonizado de control de pesos y sanciones.

En ese sentido destacó su propuesta tiene por objeto propender a una definición consensuada del término "tolerancias en las mediciones de peso", toda vez que se aprecia que en la región se ha convergido hacia sistemas de control de pesos con balanzas dinámicas, que es habitual adoptar este término como sinónimo de una sobrecarga no sancionable incluso durante la homologación de tipos de vehículos, y porque entiende que debería avanzarse hacia la definición un sistema de control de pesos en la región basado en los mismos principios metrológicos.

Actualmente la situación en materia de tolerancias en las mediciones de peso en la región es la siguiente:

<b>PAIS</b>	<b>Tolerancia en las medidas de los pesos por ejes</b>	<b>Tolerancias en las medidas del peso bruto total</b>
<b>Argentina</b>	<b>Variable según tipo de</b>	<b>500kg</b>



	eje, de acuerdo a Dec. 79/98	
Brasil(*)	7,5%	5%
Uruguay	5%	3%

(\*) Se está proponiendo llevar la tolerancia en las mediciones de los pesos por eje al 5%.

Las Delegaciones acordaron avanzar en el tema presentando los reglamentos técnicos metrológicos que regulan en cada Estado Parte el funcionamiento de las balanzas de pesaje dinámico de los vehículos de transporte por carretera, como primera etapa para definir cursos de acción posibles en la materia.

#### 4.5 Análisis de las cuestiones de altura de los ómnibus

La Delegación de Brasil expresó que en su País la altura máxima permitida en los ómnibus es de 4,40 m, destacando que no puede considerarse que ese hecho haya aumentado el número de accidentes durante la circulación de dichos vehículos.

Entiende que debería también adoptarse para los ómnibus el valor 4,30m como límite máximo permitido en materia de altura, autorizándose su circulación en los mismos corredores habilitados en el MERCOSUR para la circulación de vehículos de transporte de cargas con una altura máxima de 4,30m.

Por su parte la Delegación de Argentina reiteró la opinión expresada en otras reuniones en el sentido de no estar de acuerdo en admitir la circulación de ómnibus con 4,30m de altura, pues entiende que ello afectaría la seguridad de los pasajeros transportados.

La Delegación de Uruguay expresó que el posible incremento de la altura de los ómnibus debería aceptarse o rechazarse en función de las evidencias técnicas existentes a nivel internacional y naturalmente de la experiencia adquirida por las autoridades de los Estados Partes.

En ese sentido indicó que un vehículo circulando por una curva está sometido a una fuerza y a un momento que es proporcional a la aceleración lateral que experimenta el vehículo. El vuelco ocurre cuando la aceleración lateral es suficiente para exceder el límite de vuelco de la unidad.

La medida básica de estabilidad al vuelco es el límite de vuelco que se expresa habitualmente como fracción de la aceleración debida a la gravedad en unidades de g (1g es una aceleración de  $9.807\text{m/s}^2$ ). Altos valores de ese límite implica mayor resistencia al vuelco.

Agregó que a nivel internacional existen Directivas de Autobuses que establecen unas prescripciones técnicas mínimas en relación con la estabilidad lateral, consistente en elevar lateralmente el vehículo cargado, sobre una plataforma rígida, hasta  $28^\circ$  sin que se produzca la inestabilidad del mismo. Asimismo destacó que para obtener límites de vuelco adecuados es

fundamental que los vehículos cuenten con dispositivos de frenos ABS/EBS y sistema de estabilidad lateral ESP.

A nivel regional existen también estudios que deberían atenderse en esta materia como por ejemplo el realizado por la Universidad Tecnológica Nacional de Argentina sobre los efectos de las condiciones ambientales sobre los ómnibus de doble piso.

## **5.- HORAS DE CONDUCCION DEL CONDUCTOR**

La Delegación de Uruguay informó que las Autoridades de Argentina y de su país acordaron realizar un operativo conjunto en el Paso de Frontera Salto-Concordia respecto a las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos de transporte internacional de carga por carretera.

Destacó que hasta el momento el SGT N°10 no ha analizado el tema y comunicó el compromiso de la Presidencia Pro Témpore de Uruguay de incluir el tratamiento del mismo en la próxima reunión de dicho Sub Grupo de Trabajo.

## **6.- PROFESIONALIZACION DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA**

Todas las delegaciones estuvieron de acuerdo en que los permisos para realizar transporte internacional sólo pueden expedirse a empresas establecidas en un Estado Parte que satisfagan requisitos mínimos en relación con la honorabilidad, la capacidad técnica y la capacidad financiera.

El intercambio de opiniones dejó en evidencia que la armonización de los requisitos en esa materia debe realizarse en forma progresiva ya que existen diferentes interpretaciones y mecanismos para verificar que se cumplen esos principios.

Se realiza a continuación un punteo sobre lo manifestado en relación a los principios mencionados:

### **HONORABILIDAD**

- Es la ausencia en todos los socios de la empresa, de condenas por actos dolosos, lo que se prueba presentando certificados de antecedentes policiales.
- Es acreditar por parte de la empresa estar libre de deudas fiscales y previsionales y que los socios no hayan sido procesados por deudas o irregularidades de tipo fiscal.



- Como se promueve el concepto de honorabilidad sin afectar las disposiciones constitucionales en materia de libertad de trabajo.

## CAPACIDAD FINANCIERA

- Debe definirse si la exigencia de este requisito tiene como objetivo garantizar la cobertura de deudas del transportista resultantes de sus actividades, cobro de tasas, impuesto o deudas atrasadas.
- Esta exigencia sería complementaria de demostrar la propiedad efectiva de los vehículos establecidos por la Resolución GMC 14/06.
- Es un concepto relacionado con la capacidad de responder lo que podría probarse por ejemplo a través de disponer de un aval bancario.
- Operaría de una manera similar a la de una garantía de fiel cumplimiento de un contrato.

## IDONEIDAD TECNICA

- Se probaría con la existencia dentro de la empresa de una persona que actúa como responsable o representante técnico y que demuestre tener conocimientos mínimos esenciales para el buen desempeño de la actividad del transporte.
- Se acreditaría a través de antigüedad o la aprobación de un curso. Debe poseer conocimientos sobre legislación, costos, gestión financiera, características de vehículos, etc.
- Debe determinarse cuáles son las obligaciones del responsable o representante técnico. En cualquier caso es una persona que debe conocer y estar involucrado en la gestión de la empresa.

Una vez que estos aspectos sean definidos y concensuados, se elevaría al GMC un Proyecto de Resolución que establecerá la exigencia de estos requisitos para acceder a la condición de transportista internacional por carretera en el MERCOSUR.

Cabe destacar que el mencionado Proyecto de Resolución haría referencia sólo a los principios antes enunciados. Otros aspectos técnico operativos como la capacidad de carga útil de los vehículos, exigencia de cabina dormitorio, antigüedad de vehículos entre otros o la suspensión del ejercicio de la actividad de transportista por reiteración de sanciones o infracciones gravísimas, no corresponde que sean incluidas en dicha Resolución sino que formarán parte de otros desarrollos regulatorios.



## **7.- INTEGRACION DE LAS INFORMACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGAS SISTEMATIZACION DE DATOS DEL SGTN°5 DEL MERCOSUR**

### **7.1 Evaluación del modelo de webservices para intercambiar informaciones entre los Estados Partes**

Las delegaciones ratificaron la opción de empleo de webservices para el intercambio de información realizada en la XL Reunión de Joao Pessoa, señalando que los resultados pruebas que se están comenzando a realizar sobre los dos casos concretos acordados en la pasada XLI Reunión realizada en Asunción, permitirán confirmar la conveniencia de dicha herramienta.

### **7.2 Evaluación del Diccionario de Datos para intercambio de informaciones entre los Estados Partes**

La delegación de Brasil manifestó su total acuerdo con lo discutido y definido por las delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay en la pasada Reunión, tanto en lo referente a los ajustes en el Diccionario de datos y tablas anexas como sobre las dos webservices iniciales a implementar. Asimismo, adelantó que presentará estas últimas en la Reunión plenaria a desarrollarse a fines de octubre en Montevideo.

La delegación de Argentina manifestó que si bien aún no ha desarrollado las referidas webservices, en la próxima reunión acompañará el proceso al que adhirió.

La delegación de Uruguay informó que ha implementado a nivel interno para prueba, las dos webservices acordadas, las que permitirán a los demás países acceder a la información sobre la totalidad de los permisos Originarios otorgados por Uruguay, con el detalle de la flota autorizada por empresa, así como a los permisos complementarios. Para mejor visualización, realizó una prueba para las delegaciones presentes, adelantando que en los próximos días les hará llegar la clave de acceso para que cada una pueda realizar la consulta de prueba por Internet.

La delegación de Chile manifestó su beneplácito por el avance observado, adelantando que tomará las providencias necesarias para incorporarse al sistema.

Las delegaciones coincidieron en que de las dos futuras aplicaciones que se previeron en la XLI Reunión luego de que sea implementada y evaluada esta experiencia por todos los países, sería prioritaria la asociada a servicios regulares de transporte de pasajeros.



### **7.3 Elaboración de cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de informaciones entre los Estados Partes**

Las delegaciones coincidieron en avanzar sobre este punto en la próxima reunión de octubre, a efectos de tomar en cuenta los avances que se logren en la implementación de las dos webservices acordadas.

### **7.4 Desarrollo de una Base de Datos Operacionales con un Portal de Transporte del MERCOSUR**

La delegación brasileña, que planteó esta iniciativa en la Reunión de Joao Pessoa, analizará las posibilidades actuales de su concreción, teniendo en cuenta las dificultades observadas en el intercambio de ideas realizado en aquella oportunidad.

### **8.- CABINA DORMITORIO EN LOS VEHÍCULOS DE CARGA**

Las delegaciones acordaron elevar al plenario del SGT N°5 el proyecto de Resolución que aparece en el Anexo IV de la presente Acta.

### **9.- SISTEMA NORMALIZADO DE MEDICIÓN DE LA CARGA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS**

Por Resolución GMC N°14/06- "Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista", se consagró el criterio mediante la cual se comprobaría el cumplimiento del requisito de disponer de una capacidad transportativa mínima de 80 t para poder acceder a la profesión de transportista de cargas en el MERCOSUR.

Dicho criterio surgió del Acuerdo 1.50 de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur. El Acuerdo fue aprobado en el año 1987 por lo que no se contemplan nuevas configuraciones de ejes de vehículos ni tampoco a semirremolques con mas de tres ejes.

Al respecto las delegaciones acordaron elevar al plenario del SGT N°5 el proyecto de Acuerdo que aparece en el Anexo V de la presente Acta.

### **10.- DIRECTRICES PARA EL CONTROL SANITARIO DE VEHÍCULOS TERRESTRES DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS QUE TRANSITAN EN LOS ESTADOS PARTE DEL MERCOSUR**

A efectos de disponer de la información actualizada sobre el tratamiento de este punto en el SGT N° 11, se contó con la presencia del Dr. Mario Vilar,



representante de Uruguay ante dicho Sub Grupo "Salud"/Comisión de Vigilancia en Salud/Subcomisión de Control Sanitario en Frontera, quien hizo entrega del Acta de la reunión de dicha Subcomisión realizada en Montevideo entre los días 19 y 21 de setiembre de 2011, la que se agrega en el Anexo VI.

En el Unido IV de la misma se recoge lo conversado en la reunión virtual conjunta desarrollada mediante videoconferencia el día 12 de mayo de 2011, en la que participaron representantes de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela para tratar los comentarios realizados por el SGT5 al proyecto de resolución 05/08 "Directrices para el control de vectores y otros animales transmisores de enfermedades en puertos, aeropuertos, pasos de frontera terrestres en el MERCOSUR y para los medios de transporte que por ellos circulan".

El representante del SGT N° 11 hizo referencia a la incidencia del transporte terrestre en la propagación de enfermedades, a las particularidades del mismo respecto al modo aéreo o acuático y a la necesidad de buscar un punto de equilibrio que permita desarrollar las acciones preventivas buscando, tal como señala el Reglamento Sanitario Internacional, que las actuaciones se realicen con la menor interferencia posible.

Las delegaciones presentes refirieron a la preocupación respecto a los puntos que se plantearon en la nota elaborada en la Reunión de Joao Pessoa y analizada en la videoconferencia, en particular a los registros a exigir y la responsabilidad del conductor.

Sobre el primer punto se señaló que una vez que la autoridad sanitaria determine, dónde, cuándo y cómo realizar los registros, se analizará la posibilidad práctica de llevar a cabo esas acciones así como que los mismos sean portados en el ómnibus.

En cuanto al segundo punto, se reiteró que se entiende que no puede exigirse al conductor más que reportar si algún pasajero comunica determinada situación, correspondiendo a la autoridad sanitaria otras actuaciones.

Finalmente, el Dr. Mario Vilar se puso a disposición de las delegaciones para recibir eventuales aportes complementarios como insumo para la elaboración de una nueva propuesta del texto en los temas conversados, que la Sub Comisión del SGT11 analizará en su próxima reunión bajo la PPT de Argentina. Según se adelantó, se elevaría como propuesta de "procedimientos".

## **11.- PREVENCIÓN DE ENFERMEDADES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE**

Las Delegaciones consideraron conveniente la difusión de la Cartilla denominada "Prevención de Enfermedades en el Sector del Transporte de



Cargas y Pasajeros”, a los conductores de vehículos de transporte internacional por carretera.

En ese sentido acordaron sugerir al Plenario del SGT N°5 elevar al GMC una solicitud para que el SGT N°11 evalúe el documento y la conveniencia de que se proceda a su entrega al personal de conducción.

## **12.- INSTRUCCIONES DEL GMC A LOS FOROS DEPENDIENTES**

### **12.1 Temas derivados al SGT 3- Comisión Automotriz-**

De conformidad con las instrucciones recibidas del GMC en el documento MERCOSUR/GMC/ACTA N°02/11, se eleva a consideración del plenario del SGT N°5, el documento que se incluye en el Anexo VII conteniendo una justificación técnica de los temas que se solicita sean tratados en el ámbito del SGT N°3, Comisión de la Industria Automotriz.

### **12.2 Acuerdo sobre Comercio de Servicios**

De conformidad con las instrucciones recibidas del CMC en el documento MERCOSUR/CMC/DEC. N° 54/10, se eleva a consideración del plenario del SGT N°5, el documento que se incluye en el Anexo VIII conteniendo un informe sobre las condiciones para la prestación transfronteriza de servicios de transporte de cargas y pasajeros por carretera por parte de un proveedor establecido en un Estado Parte a un consumidor de otro Estado Parte. Asimismo se informa acerca de las condiciones para el establecimiento en los Estados Partes de empresas de transporte por carretera de los demás Estados Partes.

Se destaca que el documento contenido en el mencionado Anexo debe ser completado antes de su elevación al CMC con informes similares referidos al Transporte Ferroviario y al Transporte Marítimo.

### **12.3 Acuerdo sobre Localidades Fronterizas**

Las Delegaciones están de acuerdo con la flexibilización en el transporte de cargas para vehículos livianos en localidades fronterizas vinculadas. Asimismo entienden que debe facilitarse el transporte de pasajeros en ciudades muy integradas y que debe haber un involucramiento de las Autoridades locales.

A efectos de expedirse sobre el Proyecto presentado por el Grupo Ad Hoc de Integración de Localidades Fronterizas Vinculadas, en la XL Reunión del SGT N°5 se presentaron dos propuestas por parte de las Delegaciones de Brasil y Uruguay, las que habían quedado en análisis por parte de las demás Delegaciones.

La Delegación de Argentina concuerda en líneas generales con los documentos elaborados, por lo que se acordó que las Delegaciones de

Uruguay y Brasil propondrán al plenario del SGT N°5 una versión final consolidada de los mismos.

#### **12.4 Análisis del Informe de la Subcomisión de Provisión y Armonización de Combustible (SGT N° 9)**

La delegación de Argentina se comprometió a presentar un informe consolidado sobre la materia en la próxima reunión plenaria del SGT N°5 a efectos de ser elevado al GMC.

#### **12.5 Análisis del borrador del Programa de Trabajo 2011 resultado del ajuste realizado por el GMC**

De conformidad con las instrucciones recibidas del GMC en el documento MERCOSUR/GMC/ACTA N° 02/11, se eleva a consideración del plenario del SGT N°5, los documentos que se incluyen en el Anexo IX referidos a los siguientes aspectos:

- Ajustes de contenido al borrador de Programa de Trabajo 2011 elaborado por el GMC en el marco de la Decisión CMC N°36/10.
- Grado de cumplimiento del Plan de Trabajo 2011.
- Propuesta de Plan de Trabajo 2012.

### **13.- OTROS ASUNTOS**

#### **13.1 Patente MERCOSUR- Decisión CMC N°53/10**

Este tema si bien esta fuera del ámbito del SGT N°5, fue colocado en agenda en la medida que las delegaciones acordaron plantear la pertinencia que el SGT N°5 permanezca informado sobre el mismo.

Al haberse creado un Grupo Ad-Hoc el que ya cuenta con un cronograma de actividades se estará a la espera de las conclusiones a las que arribe dicho Grupo.

#### **13.2 Daño Ambiental y Transporte Internacional**

En cumplimiento de lo acordado en la XL Reunión del SGT N°5, la Delegación de Uruguay entregó una copia de la normativa aplicable en casos de accidentes ambientales en su país - Ley 17283 del año 2000 que establece en el Artículo 15 las sanciones posibles a aplicar y la Ley 16112 por la que se creó el Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y se definieron sus competencias, los que se agregan en el Anexo X.




## 14.- TRANSPORTE FERROVIARIO

Al no contarse con representantes del sector ferroviario, este tema no fue analizado en esta oportunidad, correspondiendo su tratamiento en la Reunión Ordinaria.

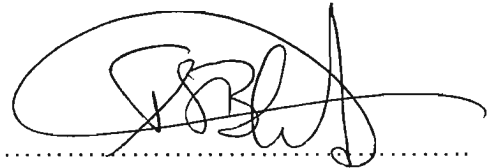
Finalizada la discusión del Temario previsto, las delegaciones manifestaron su satisfacción por los resultados alcanzados.

Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

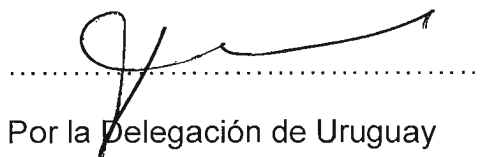
- Anexo I      Lista de Participantes
- Anexo II     Temario
- Anexo III    Nota de la Coordinación Nacional de Paraguay
- Anexo IV    Proyecto de Res. sobre Adopción de cabina dormitorio en aquellos vehículos afectados al transporte automotor de cargas de carácter internacional.
- Anexo V     Proyecto de Res. sobre Sistema normalizado de medición de la carga útil de los vehículos de transporte internacional de carga.
- Anexo VI    Acta de la Reunión del Subgrupo de Trabajo N°11 "Salud"
- Anexo VII   Justificación Técnica a elevar al GMC para remisión al SGT N°3 "Normas Técnicas".
- Anexo VIII  Requisitos para la prestación de servicios transfronterizos de transporte por carretera en el MERCOSUR.
- Anexo IX    Programa de Trabajo 2011, Grado de Cumplimiento del Programa de Trabajo 2011, Programa de Trabajo 2012
- Anexo X     Legislación ambiental de Uruguay



Por la Delegación de Argentina



Por la Delegación de Brasil



Por la Delegación de Uruguay

# **ANEXO I**

**REUNION TECNICA PREPARATORIA DE LA XLII REUNION  
ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N°5  
“TRANSPORTES” DEL MERCOSUR**

**28, 29 y 30 de Setiembre de 2011  
Montevideo - Uruguay**

**ARGENTINA**

**JEFE DE DELEGACION:**

**Antonio Raúl Cuence  
Subsecretaría de Transporte Automotor**

**DELEGADOS:**

Orlando Grasseti  
Ricardo Francisco Pèrez  
Carlos Sánchez Vargas  
Paula Favier

**ORGANISMO:**

Subsecretaría de Transporte Automotor -  
CNTSV  
CENT  
Cancillería  
Cancillería

**BRASIL**

**JEFE DE DELEGACION:**

**Francisco Luiz Baptista Da Costa  
Ministerio de Transportes**

**DELEGADOS:**

Marcos Antonio Lima Das Neves  
Sonia Rodrigues Haddad  
Marcelo Vinaud Prado  
Pablo Bourbom Soares  
Wanderley Francisco Soares

**ORGANISMO:**

ANTT  
ANTT  
ANTT  
Ministerio de Transporte  
DPRF/MJ

## URUGUAY

### JEFE DE DELEGACION:

Felipe Martin  
Dirección Nacional de Transporte

### DELEGADOS:

Eliana Embid  
José Larramendi  
Javier Garagorry  
Liliana Dearmas  
Mario Vilar  
Laura Dighiero  
Mayra Pérez

### ORGANISMO:

DNT - MTOP  
DNT - MTOP  
DNT - MTOP  
DNT - MTOP  
MSP  
DNA  
DNA

## CHILE

### JEFE DE DELEGACION:

PABLO ORTIZ MENDEZ  
Subsecretaría de Transporte

### GRUPO DE APOYO:

Amalia Engelbrecht  
Sylvia Camarri  
María Noel Rousserie  
Mercedes Mieres

# **ANEXO II**



**TEMARIO DE LA REUNION TECNICA PREPARATORIA DE LA  
XLII REUNION ORDINARIA DEL SGT N° 5  
-TRANSPORTES- DEL MERCOSUR**

1. Inspección Técnica Vehicular (ITV).
  - 1.1. Seguimiento de la Resolución GMC N°52/10.
  - 1.2. Unificación de criterios de nomenclatura de ítems del Certificado de ITV
  - 1.3. Criterios técnicos de calificación de talleres de Revisión Técnica
2. Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Terrestre de Pasajeros.
3. Transporte de Mercancías Peligrosas.
  - 3.1. Elaboración del Documento Cartilla sobre Transporte de Mercancías Peligrosas y su interface con el GHS.
  - 3.2. Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.
  - 3.3. Procedimiento para la actualización de los Anexos I y II del Acuerdo.
  - 3.4. Contratación de Consultoría Técnica
4. Pesos y dimensiones de vehículos de transporte por carretera.
  - 4.1. Empleo de neumáticos del tipo “superancho” en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus.
  - 4.2. Revisión del largo total de los ómnibus de doble piso y configuración 8X2, pasando de 14,00m a 15,00m.
  - 4.3. Análisis de la posibilidad de regular los largos de las cajas de cargas de los vehículos del tipo tractor con semirremolque, cambiando el criterio actual de longitud máxima para dichos equipos, independizándolo del tipo de vehículo tractor a utilizar (frontales o de motor delantero).
  - 4.4. Establecimiento de tolerancias en las mediciones de pesos por eje y peso bruto total de los vehículos de transporte por carretera.
  - 4.5. Análisis las cuestiones de altura de los ómnibus.
5. Horas de Conducción del Conductor.
6. Profesionalización de la Actividad de Transporte Internacional por Carretera.
7. Integración de las Informaciones de Transporte de Pasajeros y Cargas Sistematización de Datos del SGT N°5 del MERCOSUR.



- 7.1. Evaluación del modelo de webservices para intercambiar informaciones entre los Estados Partes.
  - 7.2. Evaluación del Diccionario de Datos para intercambio de informaciones entre los Estados Partes.
  - 7.3. Elaboración de cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de informaciones entre los Estados Partes.
  - 7.4. Desarrollo de una Base de Datos Operacionales con un Portal de Transporte del MERCOSUR.
8. Cabina Dormitorio en los Vehículos de Carga.
  9. Sistema Normalizado de Medición de la Carga Útil de los Vehículos de Transporte Internacional de Cargas.
  10. Directrices para el Control Sanitario de Vehículos Terrestres de Transporte Colectivo de Pasajeros que Transitan en los Estados Parte del MERCOSUR
  11. Prevención de Enfermedades en el Transporte Terrestre.
  12. Instrucciones del GMC a los Foros Dependientes.
    - 12.1. Temas derivados al SGT 3- Comisión Automotriz-
    - 12.2. Acuerdo sobre Comercio de Servicios.
    - 12.3. Acuerdo sobre Localidades Fronterizas.
    - 12.4. Análisis del Informe de la Subcomisión de Provisión y Armonización de Combustible (SGT N°9).
    - 12.5. Análisis del borrador del Programa de Trabajo 2011 resultado del ajuste realizado por el GMC.
  13. Otros Asuntos.
    - 13.1. Patente MERCOSUR- Decisión CMC N°53/10.
    - 13.2. Daño Ambiental y Transporte Internacional.
  14. Transporte Ferroviario.

# **ANEXO III**





*Bicentenario de la Independencia Nacional 1811-2011*

San Lorenzo, 26 de septiembre de 2011.-  
002 598 2 9158762/9158882/9164254.-

Nota DNT N° 271

Señor  
**FELIPE MARTÍN**  
Director Nacional de Transporte  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas  
**Montevideo – República Oriental del Uruguay**

De mi consideración:

**Ref.:** Reunión Preparatoria del SGT 5 del MERCOSUR.-

Atento a la Reunión Preparatoria de la XLII Reunión del SGT 5: TRANSPORTES del MERCOSUR, prevista para la presente semana en Montevideo, cumplimos en informarle que muy lamentablemente, por razones de fuerza mayor ajenas a nuestra voluntad, no será posible nuestra asistencia al aludido encuentro, tal como lo pretendíamos.

Seguros de que la organización de la reunión habrá de ser exitosa, considerando la siempre proverbial diligencia de la Delegación Uruguaya, saludamos respetuosamente a todos y agradecemos desde ya, vuestra comprensión.

Muy atentamente.



# **ANEXO IV**

**MERCOSUR/GMC/RES. N°**

**ADOPCIÓN DE CABINA DORMITORIO EN AQUELLOS VEHÍCULOS AFECTADOS AL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS DE CARÁCTER INTERNACIONAL**

**VISTO:** El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto.

**CONSIDERANDO:**

Que en los servicios de transporte automotor de cargas de carácter internacional, es habitual que el descanso de los conductores se efectúa en el habitáculo del vehículo destinado a la conducción.

Que no siempre se dispone de infraestructura en las rutas a fin que el descanso de los conductores pueda efectuarse fuera de la unidad de transporte, existiendo en muchos casos disposiciones de las autoridades de tránsito que impiden el ingreso de los vehículos destinados al transporte automotor de cargas en determinadas localidades o poblados.

Que se ha constatado una práctica en algunos Estados Partes que consiste en la incorporación de la cabina dormitorio en un espacio perteneciente a la caja de carga sin que se garantice la adecuada hermeticidad de dicha cabina.

**EL GRUPO MERCADO COMUN**

**RESUELVE:**

Art. 1 - Aprobar el "Acuerdo sobre Adopción de Cabina Dormitorio en aquellos Vehículos Afectados al Transporte Automotor de Cargas de Carácter Internacional", que figura como Anexo y forma parte de la presente Resolución.

Art. 2 – Hasta la entrada en vigencia de la presente Resolución, serán aplicables las normas que sobre la materia rigen en cada Estado Parte.

Art. 3 – Todos los vehículos que se incorporen al transporte internacional de cargas por carretera en el MERCOSUR deberán contar con la cabina dormitorio a partir del 01/01/2012.

Art. 4– Todos los vehículos que actualmente se encuentran habilitados para el transporte internacional de cargas por carretera deberán cumplir con el requerimiento de disponer de cabina dormitorio a partir del 01/01/2013.

## ANEXO

### ADOPCIÓN DE CABINA DORMITORIO EN AQUELLOS VEHÍCULOS AFECTADOS AL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS DE CARÁCTER INETERJURISDICCIONAL E INTERNACIONAL.

**Artículo 1º** - Los vehículos afectados al transporte automotor de cargas de carácter internacional, deberán contar con Cabina Dormitorio.

En el caso de las unidades tractores, la cabina dormitorio deberá formar parte de la misma. En el caso del chasis con cabina o camión, la cabina dormitorio no podrá formar parte de la estructura de carga.

**Artículo 2º**- En los vehículos ya habilitados que cuenten con la cabina dormitorio como parte de la estructura de carga deberá garantizarse que aquella se encuentre aislada totalmente de la estructura de carga a través de los mecanismos técnicos que se adecuen a los aspectos de seguridad activa y pasiva que requiere la legislación vigente en la materia.

**Artículo 3º** — Las adecuaciones que deban efectuarse a los vehículos usados que ya estén operando en el sistema como consecuencia de la aplicación de la presente Resolución, deberán cumplir con las exigencias establecidas por la normativa aplicable, en especial, los aspectos de seguridad activa y pasiva que requiere la legislación vigente en cada Estado Parte.

**Artículo 4º** — A los fines de verificar el cumplimiento de los requisitos mencionados anteriormente, las modificaciones estructurales que se realicen en los vehículos deberán certificarse por un profesional competente y someterse a una inspección obligatoria en las plantas de revisión técnica habilitadas.

# **ANEXO V**

## MERCOSUR/GMC/RES. N°

### SISTEMA NORMALIZADO DE MEDICIÓN DE LA CARGA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS

**VISTO:** El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, y la Resolución N° 14/06 del Grupo Mercado Común.

#### **CONSIDERANDO:**

Que es pertinente contemplar las nuevas configuraciones de ejes de vehículos de transporte de cargas por carretera en el MERCOSUR en el momento de asignar la carga útil convencional en el marco de lo establecido en el numeral 6 literal a) del Anexo de la Resolución GMC N° 58/94 "Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su Ejercicio en el Ámbito del MERCOSUR", con la redacción dada en el artículo 1 de la Resolución GMC N° 14/06.

#### **EL GRUPO MERCADO COMÚN RESUELVE:**

Art. 1 - Sustitúyase el numeral 6 literal a) del Anexo de la Resolución GMC N° 58/94 "Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su Ejercicio en el Ámbito del MERCOSUR", con la redacción dada por el Artículo 1° de la Resolución GMC N° 14/06, por el siguiente texto:

"Ser propietaria de una flota que tenga una capacidad transportativa dinámica total mínima de 80 (ochenta) toneladas, la cual podrá integrarse a través de equipos del tipo tractor con semiremolque, camiones con acoplado, o vehículos del tipo camión, que se determinará tomando en cuenta los valores de carga útil convencional que se indican a continuación:

- Camión de 2 ejes: 8 t
- Camión de 3 ejes: 14 t
- Remolque de 2 ejes: 13 t
- Remolque de 3 ejes: 19 t.
- Semiremolque de 1 eje: 12 t.
- Semiremolque de 2 ejes: 18 t.
- Semiremolque de 3 ejes: 23 t.
- Semirremolque de 2 ejes separados una distancia mayor a 2,40m: 19t.
- Semirremolque de un eje simple de cuatro ruedas y un eje doble de ocho ruedas separados una distancia mayor a 2,40m: 23t
- Semirremolque de cuatro ejes o más: 25t.

Cada tractor de tres ( 3 ) ejes implicará un aumento de cinco ( 5 ) toneladas a los efectos del cálculo de la capacidad transportativa.

Los valores indicados anteriormente serán independientes del tipo de carrocería, no existiendo por lo tanto diferencia entre vehículos de carga general, refrigerada, líquida y otras especializadas.

Art. 2 - Los Estados Partes deberán incorporar la presente Resolución a sus ordenamientos jurídicos nacionales antes del...

# **ANEXO VI**



**MERCOSUR/XXXVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SUBGRUPO DE TRABAJO N° 11 “SALUD”/COMISIÓN DE VIGILANCIA EN SALUD/SUBCOMISIÓN DE CONTROL SANITARIO DE PUERTOS, AEROPUERTOS, TERMINALES Y PASOS DE FRONTERAS/ACTA N° 02/11.**

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República del Oriental del Uruguay, entre los días 19 y 21 de setiembre de 2011, la XXXVII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N° 11 “Salud”/Comisión Vigilancia en Salud/Subcomisión de Control Sanitario de Puertos, Aeropuertos, Terminales y Puntos de Frontera, con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile como país asociado.

La Lista de Participantes consta en el **Unido I**.

La Agenda de la presente reunión consta en el **Unido II**.

Los temas tratados fueron los siguientes:

**1. REQUISITOS MÍNIMOS PARA ELABORAR PLANES DE CONTINGENCIAS PARA EMERGENCIAS DE SALUD PÚBLICA DE IMPORTANCIA INTERNACIONAL (ESPII) EN PUNTOS DE ENTRADA DESIGNADOS POR LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR SEGÚN EL RSI (2005).**

Dando continuidad a la PPTP sobre los “Requisitos Mínimos para la Elaboración de los Planes de Contingencia para Emergencias de Salud Pública de Importancia Internacional en Puntos de Entrada Designados por los Estados Parte del MERCOSUR según el RSI (2005)”, se consensuó los puntos esenciales para la aprobación de la propuesta de resolución que obra en el **Unido III**.

En este sentido, se solicita a la Comisión de Vigilancia que requiera a los Coordinadores Nacionales que eleven ante el GMC el presente documento para su debida aprobación.

## **2. DIRECTRICES PARA EL CONTROL SANITARIO DE LOS VEHICULOS TERRESTRES DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS QUE TRANSITAN EN LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR**

Vista la videoconferencia realizada el 12 de mayo del corriente, con el SGT -5 Transporte – ante la consulta del P.RES N° 05/08 REV. 1, se acordaron los puntos que constan en el **Unido IV**.

Sin perjuicio de eso, participó de la reunión, del día de hoy, el Sr. Ingeniero Javier Garagorry, delegado de Uruguay en SGT-5, que informó que en la semana del 25 de septiembre habrá una reunión preparatoria de la Reunión Ordinaria de ese subgrupo. Allí se invita al delegado de Uruguay para que transmita las necesidades de la subcomisión.

El delegado de Uruguay de esta subcomisión de SGT-11 se encargara de circular los informes de los avances de la reunión del SGT-5 y elaborar una nueva propuesta para discusión en la PPTA.

Se deja constancia que las directrices serán aprobadas como procedimientos mínimos.

## **3. DIRECTRICES PARA EL CONTROL SANITARIO EN LA PREPARACION, ACONDICIONAMIENTO, ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCION DE ALIMENTOS EN PUERTOS, AEROPUERTOS, PASOS DE FRONTERA TERRESTRE EN EL MERCOSUR Y PARA LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE POR ELLOS CIRCULAN.**

Sobre el particular, esta subcomisión recibió respuesta de sus consultas al SGT N°3 – Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad– que remiten a la RES. GMC N° 80/96 y hacen sugerencias de redacción al texto que figura en el **Unido V**.

Se propone analizar las sugerencias al nivel interno, teniendo en cuenta las normas específicas de IATA u otras para ser tratadas en la PPTA.

Se deja constancia que las directrices serán aprobadas como procedimientos mínimos.

Se recibió a la Coordinadora alterna del SGT-3 de Uruguay María Borthagaray quien expresa proponer a ese subgrupo seguir con el estudio, de esos procedimientos mínimos. En tal sentido se acordó que el delegado de Uruguay de esta subcomisión del SGT-11 participe de la próxima reunión del SGT-3 al tratar este tema.

#### **4. DIRECTRICES PARA EL CONTROL DE VECTORES Y OTROS ANIMALES TRANSMISORES DE ENFERMEDADES EN PUERTOS, AEROPUERTOS, PASOS DE FRONTERA TERRESTRE EN EL MERCOSUR Y PARA LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE POR ELLOS CIRCULAN.**

La subcomisión reitera la solicitud de que se eleve a los Coordinadores Nacionales para que se remita en consulta al SGT-8 – Agricultura – el documento de trabajo aprobado en la PPTP, para incluir en el Plan de Trabajo de 2012.

Haciendo constar que serán aprobadas como procedimientos mínimos se agrega como **Unido VI** el texto aprobado.

#### **5. SEGUIMIENTO DE LA INCORPORACIÓN EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO DE LOS PAISES DE LAS DIRECTRICES PARA EL CONTROL DE DESECHOS SÓLIDOS Y LÍQUIDOS.**

Con respecto a la instrucción recibida sobre el tratamiento de las resoluciones GMC N° 51/07 Directrices para el Manejo Sanitario de Desechos Líquidos y Aguas Servidas en Puertos, Aeropuertos, Terminales Internacionales de Cargas y Pasajeros y Pasos Fronterizos Terrestres en el MERCOSUR, y 53/07 Directrices para el Manejo Sanitario de Desechos Sólidos en Puertos, Aeropuertos, Terminales Internacionales de Cargas y Pasajeros y Pasos Fronterizos Terrestres en el MERCOSUR, que son de carácter recomendatorio a fin de evaluar la posibilidad de ser incorporadas al ordenamiento jurídico nacional de los Estados Parte, esta subcomisión reitera sus anteriores consideraciones efectuadas en la PPTP, en el sentido que no pueden ser internalizadas en su totalidad.

Por eso, las delegaciones expresan la necesidad de derogación de las directrices y que se incluyan como documento del plan de trabajo de 2012 para su tratamiento como procedimientos mínimos con las modificaciones que correspondan.

#### **6. OTROS**

##### **6.1 Recomendaciones No Obligatorias**

Las delegaciones analizarán la pertinencia de encaminar las recomendaciones que no pueden ser aprobadas por el SGT-11 a la CIRSI, que sí puede emitir las.

##### **6.2 Pauta Negociadora**

Las Delegaciones revisaron a solicitud de la Coordinación Nacional la Pauta Negociadora correspondiente a la Subcomisión y aprobaron el documento que consta como **Unido VII**

### **6.3 Grado de cumplimiento del Programa de Trabajo 2011**

Las Delegaciones revisaron el grado de avance del Plan de Trabajo 2011 y aprobaron el documento que consta como **Unido VIII**

### **6.4 Plan de Trabajo 2012**

Las Delegaciones revisaron el Plan de Trabajo 2012 y aprobaron el documento que consta como **Unido IX**

## **7. PARTICIPACION DE CHILE**

La participación de Chile consta como **Unido X**

## **8. AGENDA DE LA PRÓXIMA REUNIÓN**

La Agenda de la próxima reunión consta como **Unido XI**

### **LISTA DE UNIDOS**

Los Unidos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

Unido I	Lista de Participantes
Unido II	Agenda
Unido III	Proyecto De Resolución "Plan De Contingencia" Requisitos Mínimos Para Elaborar Planes De Contingencias Para Emergencias De Salud Pública De Importancia Internacional (ESPII) En Puntos De Entrada Designados Por Los Estados Partes Del Mercosur Según El Rsi (2005)
Unido IV	Informe Videoconferencia con SGT N° 5
Unido V	Informe del SGT N° 3
Unido VI	Procedimientos mínimos para el control de vectores y otros animales transmisores de enfermedades en puertos, aeropuertos, terminales y pasos de frontera terrestres en Mercosur y para los medios de transporte que por ellos circulan.
Unido VII	Pauta Negociadora
Unido VIII	Grado de cumplimiento del Programa de Trabajo
Unido IX	Plan de Trabajo 2012
Unido X	Participación de Chile
Unido XI	Agenda de la Próxima Reunión

---

Por la Delegación de Argentina  
**CLAUDIA VIVIANA MADIES DE  
MAFFEI**

---

Por la Delegación de Brasil  
**MARIA HELENA FIGUEIREDO  
DA CUNHA**

---

Por la Delegación de Paraguay  
**AGUEDA CABELLO**

---

Por la Delegación de Uruguay  
**MARIO VILAR GABOR**

## UNIDO IV

:

### **MERCOSUR/XXXVI SGT N° 11 “SALUD” /COMISIÓN DE VIGILANCIA EN SALUD/SUBCOMISIÓN DE CONTROL SANITARIO DE PUERTOS, AEROPUERTOS, TERMINALES Y PUNTOS DE FRONTERAS/Acta n° 01/11**

#### **REUNION VIRTUAL CONJUNTA ENTRE LA COMISIÓN DE VIGILANCIA EN SALUD/SUBCOMISIÓN DE CONTROL SANITARIO DE PUERTOS, AEROPUERTOS, TERMINALES Y PUNTOS DE FRONTERA Y EL SGT5 /COMISION TRANSPORTE**

Fue realizada por medio de Videoconferencia en el día 12 de mayo de 2011, a las 13 y 30 hasta las 15:00H, bajo la Presidencia Pro Tempore del Paraguay, la reunión virtual conjunta entre la Subcomisión De Control Sanitario De Puertos, Aeropuertos, Terminales y Puntos De Frontera y el SGT5 /Comisión Transporte.

Participaron en la videoconferencia los representantes de los siguientes países: Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

La reunión tuvo inicio con las palabras de bienvenida por parte del representante de la Presidencia Pro Tempore – Paraguay – PPTP, seguida de la presentación de los participantes.

Posteriormente se dio lectura a la agenda, aprobación y desarrollo de la misma:

#### **DIRECTRICES PARA EL CONTROL SANITARIO DE VEHÍCULOS TERRESTRES DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS QUE TRANSITAN EN LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR**

Conforme lo acordado en la reunión ordinaria Vista la respuesta del SGT -5 ante la consulta del P.RES N° 05/08 REV. 1, se toma conocimiento que el sub grupo se puso a disposición para reunirse con esta subcomisión para debatir más profundamente el tema, a fin de que el texto de la resolución sea lo más próximo posible a la realidad de la operativización de los servicios de transportes internacionales colectivos de pasajeros. Por este motivo se lleva a cabo la presente videoconferencia conjunta con el SGT N° 5 con el objeto de analizar en forma conjunta el documento de trabajo en los ítems 2.3, 2.4 y 3.3 a 3.8 de la P.Res. en cuestión.

**1. Punto 2.3. – “Documentación Sanitaria a ser Evaluada mediante comprobante o registro” (conforme especificado en la P.Res.):**

El SGT-11 acordó que este punto debe aclararse mejor, pero señala que los registros y comprobantes relacionados con estos procedimientos se deberían exigir sistemáticamente, de rutina, durante las inspecciones de vehículos. En caso de pandemias, ese requisito se controlaría con más rigor. Se estableció crear un modelo único de certificado, con el mismo contenido y periodo de vigencia para todos los países, que será de porte obligatorio en el autobús y deberá ser presentado a las autoridades sanitarias cuando así lo soliciten. La redacción de la P.Res Debe ser modificado contemplando lo consensuado por ambas comisiones.

**2 - Punto 2.4. - "Verificado la presencia de una condición de riesgo que puede perjudicar a la salud individual o colectiva, en un vehículo terrestre de transporte de pasajeros, se podrá denegar la entrada o tránsito en los Estados miembros del MERCOSUR, mientras que se mantiene la condición de riesgo".**

Aunque no fue la interpretación de la SGTN ° 5 que otros agentes podrían tener la tarea de identificar posibles factores de riesgo que afectan a la salud individual o colectiva, que se establece en la P.Res. Se establece que cuando el conductor tenga conocimiento de cualquier anomalía clínica a bordo, siendo él la persona responsable de la empresa en ese momento, deberá informar el caso a las autoridades fronterizas. La evaluación del riesgo será llevada a cabo únicamente por la autoridad sanitaria. También se acordó que los Estados Partes intercambien información con las direcciones de los servicios de salud más próximos de cada país (ciudades constantes en el itinerario del viaje), así que si algún evento a bordo (casos considerados explícitos, en los cuales, cualquiera puede percibir de que necesita atención médica inmediata). Además de proporcionar la transferencia a un servicio de salud del pasajero enfermo, el conductor debe informar al caso en el siguiente cruce fronterizo

**3 - Los puntos listados como "Directrices específicas" (numerales 3.3 a 3.8)**

Sobre estos puntos, tras un amplio debate, se acordó que el SGT-11, a través de la Coordinación Nacional de Uruguay, trabajaría en una propuesta a fin de ordenar la norma y encaminar a la Presidencia Pro Tempore de Paraguay a mediados de junio. La PPTP se compromete a enviar a otros países para sugerencias, consideraciones, etc.

Por otro lado la delegación de Uruguay propone capacitar a los encargados de los vehículos terrestres para que puedan diferenciar un posible riesgo, para así poder Notificar a la autoridad sanitaria más cercana, que se encargara de Evaluar el riesgo y tomar Medidas de Control



# **ANEXO VII**

## LIMITADOR DE VELOCIDAD

**Objetivo:** Disponer de una norma que establezca los requisitos técnicos que deben cumplir los dispositivos que permitan limitar la velocidad máxima de vehículos a 100 kilómetros/hora.

**Alcance:** Los vehículos destinados al transporte internacional de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas (categoría M3) y cuyo peso máximo autorizado sea superior a 10 toneladas, así como los vehículos de transporte de cargas del tipo N3 con peso máximo superior a 10 toneladas.

**Contenido:** Se necesita disponer de definiciones de tipo de dispositivos aceptables no manipulables y sus características técnicas especialmente en lo que tiene relación con su instalación y comprobación de funcionamiento.

**Fundamentos:** Coadyuvar al aumento de la seguridad vial en el transporte internacional por carretera de pasajeros a través de la disminución de la gravedad de los accidentes de tránsito donde intervengan los vehículos antes mencionados, caracterizados por disponer de elevada capacidad de carga y potencia de los motores. Asimismo con la entrada en vigencia en el MERCOSUR de una norma sobre limitadores de velocidad se contribuirá a limitar las emisiones de los motores, a propender a una mayor eficiencia energética de los vehículos, y a posibilitar el libre intercambio de los vehículos.

**Referencias:** Resolución N° 102/008 de la República Argentina.

## CINTURON DE SEGURIDAD PARA OMNIBUS

**Objetivo:** Disponer de una norma que establezca los requisitos técnicos que deben cumplir los dispositivos cinturones de seguridad para que contengan a los ocupantes de un vehículo bajo condiciones de impacto, facilitar un correcto cierre y ajuste, asistir al conductor a permanecer en su asiento y así mantener el control del vehículo en una situación de emergencia, y proveer protección contra la eyección en una situación de accidente.

**Alcance:** Los vehículos destinados al transporte internacional de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas (categoría M3) y cuyo peso máximo autorizado sea superior a 10 toneladas.

**Contenido:** Definir tipos de cinturones a utilizar, características de sus componentes, los ensayos a que serán sometidos, y los requisitos de instalación.

El cinturón o sistema de retención deberá diseñarse y construirse de manera que, cuando esté correctamente instalado y el ocupante lo utilice adecuadamente, quede garantizado su buen funcionamiento y reduzca el riesgo de heridas corporales en caso de accidente.

**Fundamentos:** No es discutido a nivel internacional que el uso de cinturones de seguridad puede contribuir a disminuir de manera significativa el número de

muerdes y la gravedad de las heridas en caso de accidente, incluso cuando se produce el vuelco del vehículo. La obligación de instalar y utilizar los cinturones de seguridad permitirá una mejora sustancial de la seguridad vial en el transporte internacional de pasajeros en el MERCOSUR, reducirá el número de víctimas de los accidentes de tráfico donde intervengan estos vehículos, contribuirá a armonizar progresivamente los reglamentos técnicos existentes y a suprimir los vacíos normativos sobre la materia actualmente existente en algunos Estados Partes del MERCOSUR.

**Referencias:** Resolución 757/006 de la República Argentina y Resolución CONTRAN 14/98 de la República Federativa del Brasil.

## **SISTEMA DE LUCES DE VEHICULOS**

**Objetivo:** Disponer de una norma que establezca los dispositivos de iluminación y señalización óptica, junto con una indicación del número, color y situación, para las categorías de vehículos de transporte internacional de cargas y pasajeros.

**Alcance:** Los vehículos destinados al transporte internacional de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas (categoría M3) y cuyo peso máximo autorizado sea superior a 10 toneladas, los vehículos de transporte de cargas del tipo N3 con peso máximo superior a 10 toneladas y los vehículos de transporte de cargas del tipo O4 con peso bruto superior a 10 toneladas.

**Contenido:** Se definirán tipos, número, colores, esquema de montaje, obligatoriedad de uso y prescripciones técnicas a cumplir por los proveedores de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos automotores y remolcados de transporte de cargas y pasajeros en el MERCOSUR.

**Fundamentos:** Se pretende mejorar la seguridad de los ocupantes de los vehículos de transporte de cargas y pasajeros del MERCOSUR y de los demás usuarios de las vías de circulación, contemplar los avances tecnológicos recientes en materia de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de vehículos autopropulsados y remolcados, armonizar las exigencias reglamentarias en los Estados Partes del MERCOSUR para facilitar las actividades de los organismos de fiscalización del tránsito y evitar los perjuicios a los transportistas derivados de la aplicación de normas con exigencias diferentes.

**Referencias:** Documento elaborado por la Delegación de Brasil en el SGT N°5 sobre la base de las exigencias a que deben ajustarse en cada Estado Parte, los vehículos de transporte internacional de cargas y pasajeros en materia de luces y dispositivos retrorreflectantes.

# **ANEXO VIII**

## **REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA EN EL MERCOSUR**

Para realizar transporte transfronterizo de cargas o de pasajeros las empresas deben estar autorizadas en los términos del Acuerdo sobre el Transporte Internacional Terrestre (ATIT) firmado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay en Montevideo, el 1° de enero de 1990 como Acuerdo de Alcance Parcial al amparo del Tratado de Montevideo.

En particular, el artículo 22 inciso 3 del ATIT establece que: “Más de la mitad del capital social y el efectivo control de la empresa, estarán en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso originario”.

Toda persona física o jurídica que dedique su actividad a la prestación de servicios de transporte transfronterizo de cargas o pasajeros por carretera en forma regular debe cumplir los requisitos indicados a continuación:

- Disponer de los permisos originarios y complementarios para la realización del transporte bilateral o en tránsito dentro de los límites de su territorio.
- Presentar prueba de la designación, en el territorio del país en que se solicita el permiso complementario, de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta debe intervenir en la jurisdicción del país.

También se admite el transporte propio u ocasional de cargas y pasajeros estableciéndose en forma bilateral las condiciones para su realización.

### **TRANSPORTE DE CARGAS**

Para realizar transporte transfronterizo regular de cargas las empresas deben cumplir además con las Resoluciones GMC N°58/94-“Principios generales de acceso a la profesión de transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR” y GMC N°14/06- “Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista”.

En el MERCOSUR el transporte transfronterizo de cargas por carretera se desarrolla a través de tráficos bilaterales, o en tránsito por un tercer país, establecidos sobre la base del principio de Reciprocidad.

En general, los prestadores de servicios de transporte internacional de cargas por carretera de un país no tienen acceso al mercado bilateral de transporte transfronterizo de otros dos países diferentes. Asimismo, las empresas habilitadas para realizar transporte transfronterizo de cargas no pueden realizar transporte local en un tercer país.

Actualmente en cada tráfico bilateral no existen restricciones que limiten:

- i) El número de proveedores de servicios.
- ii) El valor de las transacciones de los servicios que cumpla un prestador.
- iii) El número total de operaciones que realice un prestador.
- iv) El número total de personas físicas que puedan emplearse por cada prestador.

## **TRANSPORTE DE PASAJEROS**

El transporte transfronterizo regular de pasajeros entre los países signatarios se distribuye mediante acuerdos bilaterales de negociación directa entre los Organismos Nacionales Competentes, sobre la base de reciprocidad. Para efectuar este tipo de transporte, las empresas no necesitan estar establecidas en el territorio de los demás Estados Partes.

Dichos acuerdos contienen disposiciones operativas (origen/destino, recorridos, frecuencias).

Los vehículos de transporte por carretera habilitados por uno de los países signatarios no podrán realizar transporte local en territorio de los otros.

Una parte significativa del transporte transfronterizo de pasajeros se realiza en la modalidad ocasional y corresponde a servicios de turismo. En estos casos el País de origen extiende para cada viaje autorizaciones, determinándose origen/destino, fechas de realización del viaje, recorridos y puntos de entrada y salida de los Países.

En el caso del transporte internacional por carretera de pasajeros se puede afirmar que son garantizados a los usuarios, independientemente de su nacionalidad, todos los derechos previstos en las legislaciones de cada Estado Parte.

Asimismo los usuarios del transporte internacional por carretera de pasajeros están cubiertos y protegidos por seguros válidos internacionalmente, de acuerdo a lo previsto en el Anexo III del ATIT.

No existen condiciones especiales de prestación del servicio de transporte según la nacionalidad del usuario, sólo deben respetarse las reglas de emigración de cada Estado Parte.

## **CONDICIONES PARA EL ESTABLECIMIENTO EN LOS ESTADOS PARTES DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE LOS DEMAS ESTADOS PARTES**

El establecimiento en los Estados Partes de empresas de transporte de los demás Estados Partes se realiza a través de la instalación de oficinas o sucursales en similares condiciones que las empresas nacionales.

# ANEXO IX

PROGRAMA DE TRABAJO 2011  
SUB GRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES"  
GMC

Tema	Actividad	Tipo	Origen	Fecha de conclusión estimada
Profesionalización de actividades del transporte internacional por carretera en el ámbito del MERCOSUR	Negociación	Específico	SGT5	12/12
Internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Implementación	Específico	SGT5	12/12
Actualización de los Anexos II y III del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Negociación	Permanente	SGT5	Permanente
Documento-Cartilla GHS en el ámbito del MERCOSUR	Seguimiento	Específico	SGT5	12/11
Certificado de Inspección Técnica Vehicular (Unificación de Criterios de Nomenclatura de items)	Negociación	Específico	SGT5	12/12
Inspección Técnica Vehicular (Criterios Técnicos de Calificación de Talleres)	Diagnóstico	Específico	SGT5	12/11
Sistema Normalizado de Medición de la Carga útil de los vehículos de transporte internacional de cargas	Negociación	Específico	SGT5	06/12



Transporte Marítimo	Negociación	Permanente	SGT5	Permanente
Evaluación del modelo de webservices para intercambiar informaciones entre los Estados Partes	Seguimiento	Específico	SGT5	12/11
Evaluación del Diccionario de Datos para intercambio de informaciones entre los Estados Partes	Implementación	Específico	SGT5	12/11
Elaboración de cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de informaciones entre los Estados Partes.	Negociación	Específico	SGT5	06/12
Evaluación de desarrollo de un Portal del SGT5	Negociación	Específico	SGT5	12/11
Identificación de las bases actuales de cálculo y reajuste de tarifas del transporte de pasajeros de los Estados Partes	Diagnóstico	Específico	SGT5	06/11
Identificación de las Características de los Vehículos de Transporte de Pasajeros (antigüedad, peso y dimensiones) de los Estados Partes	Diagnóstico	Específico	SGT5	12/11
Revisión de las Directrices para el control sanitario en vehículos de Transporte de Pasajeros	Negociación	Específico	SGT11	12/11
Revisión de las Directrices para Manejo de Alimentos	Seguimiento	Específico	SGT11	12/11

Transporte Ferroviario	Diagnóstico	Específico	SGT5	12/12
Proyecto de Acuerdo de Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Carretero de pasajeros	Negociación	Específico	SGT5	12/11
Proyecto de Acuerdo de Localidades Fronterizas Vinculadas (Redacción de artículo referente al transporte)	Negociación	Específico	GAHIF	12/11
Proyecto de Resolución sobre Adopción de Cabina dormitorio en vehículos afectados al transporte internacional de cargas por carretera	Negociación	Específico	SGT5	12/11
Prevención de enfermedades de los trabajadores del sector transporte en el MERCOSUR	Implementación	Específico	SGT5	06/12
Acuerdo sobre nuevos aspectos vinculados a pesos y dimensiones de vehículos de transporte por carretera de pasajeros y cargas (Res. GMC N° 65/08).	Negociación	Específico	SGT5	12/12
Horas de Conducción del Conductor – Coordinación con SGT 10	Diagnóstico	Específico	SGT5	06/12
Análisis de aspectos vinculados con la Seguridad Vial (Luces de identificación, Limitador de velocidad, Cinturón de seguridad en ómnibus)	Diagnóstico	Específico	REC CPC 05/04	12/11

GRADO DE CUMPLIMIENTO PROGRAMA DE TRABAJO 2011  
SUB GRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES"  
GMC

Tema	Actividad	Tipo	Origen	Estado de situación
Profesionalización de actividades del transporte internacional por carretera en el ámbito del MERCOSUR	Negociación	Específico	SGT5	En desarrollo
Internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Implementación	Específico	SGT5	En desarrollo
Actualización de los Anexos II y III del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Negociación	Permanente	SGT5	Permanente
Documento-Cartilla GHS en el ámbito del MERCOSUR	Seguimiento	Específico	SGT5	Concluido
Certificado de Inspección Técnica Vehicular (Unificación de Criterios de Nomenclatura de ítems)	Negociación	Específico	SGT5	En desarrollo
Inspección Técnica Vehicular (Criterios Técnicos de Calificación de Talleres)	Diagnóstico	Específico	SGT5	Concluido
Sistema Normalizado de Medición de la Carga útil de los vehículos de transporte internacional de cargas	Negociación	Específico	SGT5	Concluido

Transporte Marítimo	Negociación	Permanente	SGT5	Permanente
Evaluación del modelo de webservices para intercambiar informaciones entre los Estados Partes	Seguimiento	Específico	SGT5	Concluido
Evaluación del Diccionario de Datos para intercambio de informaciones entre los Estados Partes	Implementación	Específico	SGT5	Concluido
Elaboración de cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de informaciones entre los Estados Partes.	Negociación	Específico	SGT5	En desarrollo
Evaluación de desarrollo de un Portal del SGT5	Negociación	Específico	SGT5	Concluido
Identificación de las bases actuales de cálculo y reajuste de tarifas del transporte de pasajeros de los Estados Partes	Diagnóstico	Específico	SGT5	Concluido
Identificación de las Características de los Vehículos de Transporte de Pasajeros (antigüedad, peso y dimensiones) de los Estados Partes	Diagnóstico	Específico	SGT5	Concluido
Revisión de las Directrices para el control sanitario en vehículos de Transporte de Pasajeros	Negociación	Específico	SGT11	Concluido
Revisión de las Directrices para Manejo de Alimentos	Seguimiento	Específico	SGT11	Concluido

Transporte Ferroviario	Diagnóstico	Específico	SGT5	En desarrollo
Proyecto de Acuerdo de Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Carretero de pasajeros	Negociación	Específico	SGT5	En desarrollo
Proyecto de Acuerdo de Localidades Fronterizas Vinculadas (Redacción de artículo referente al transporte)	Negociación	Específico	GAHIF	Concluido
Proyecto de Resolución sobre Adopción de Cabina dormitorio en vehículos afectados al transporte internacional de cargas por carretera	Negociación	Específico	SGT5	Concluido
Prevención de enfermedades de los trabajadores del sector transporte en el MERCOSUR	Implementación	Específico	SGT5	En desarrollo
Acuerdo sobre nuevos aspectos vinculados a pesos y dimensiones de vehículos de transporte por carretera de pasajeros y cargas (Res. GMC N° 65/08).	Negociación	Específico	SGT5	En desarrollo
Horas de Conducción del Conductor – Coordinación con SGT 10	Diagnóstico	Específico	SGT5	En desarrollo
Análisis de aspectos vinculados con la Seguridad Vial (Luces de identificación, Limitador de velocidad, Cinturón de seguridad en ómnibus)	Diagnóstico	Específico	REC CPC 05/04	Concluido

PROGRAMA DE TRABAJO 2012  
SUB GRUPO DE TRABAJO N° 5 "TRANSPORTES"  
GMC

Tema	Actividad	Tipo	Origen	Fecha de conclusión estimada
Profesionalización de actividades del transporte internacional por carretera en el ámbito del MERCOSUR	Negociación	Específico	SGT5	12/12
Internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Implementación	Específico	SGT5	12/12
Actualización de los Anexos II y III del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de mercancías Peligrosas en el MERCOSUR	Negociación	Permanente	SGT5	Permanente
Certificado de Inspección Técnica Vehicular (Unificación de Criterios de Nomenclatura de items)	Negociación	Específico	SGT5	12/12
Oblea correspondiente al certificado de inspección técnica vehicular	Negociación	Específico	SGT5	12/12
Sistema Normalizado de Medición de la Carga útil de los vehículos de transporte internacional de cargas	Negociación	Específico	SGT5	06/12
Transporte Marítimo	Negociación	Permanente	SGT5	Permanente

Elaboración de cronograma de acciones para la implementación del modelo de intercambio de informaciones entre los Estados Partes.	Negociación	Específico	SGT5	06/12
Procedimiento para el intercambio de información referente a la actualización de los valores de las tarifas de transporte regular internacional de pasajeros.	Negociación	Específico	SGT5	12/12
Transporte Ferroviario	Diagnóstico	Específico	SGT5	12/12
Proyecto de Acuerdo de Responsabilidad Civil Contractual en el Transporte Carretero de pasajeros	Negociación	Específico	SGT5	06/12
Prevención de enfermedades de los trabajadores del sector transporte en el MERCOSUR	Implementación	Específico	SGT5	06/12
Acuerdo sobre nuevos aspectos vinculados a pesos y dimensiones de vehículos de transporte por carretera de pasajeros y cargas (Res. GMC N° 65/08).	Negociación	Específico	SGT5	12/12
Horas de Conducción del Conductor – Coordinación con SGT 10	Diagnóstico	Específico	SGT5	06/12

# ANEXO X



## Ley Nº 17.283

### DECLARASE DE INTERES GENERAL, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 47 DE LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA, QUE REFIERE A LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, DECRETAN:

---

#### CAPITULO I

#### DISPOSICIONES INTRODUCTORIAS

Artículo 1º. (Declaración).- Declárase de interés general, de conformidad con lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República:

- A) La protección del ambiente, de la calidad del aire, del agua, del suelo y del paisaje.
- B) La conservación de la diversidad biológica y de la configuración y estructura de la costa.
- C) La reducción y el adecuado manejo de las sustancias tóxicas o peligrosas y de los desechos cualquiera sea su tipo.
- D) La prevención, eliminación, mitigación y la compensación de los impactos ambientales negativos.
- E) La protección de los recursos ambientales compartidos y de los ubicados fuera de las zonas sometidas a jurisdicciones nacionales.
- F) La cooperación ambiental regional e internacional y la participación en la solución de los problemas ambientales globales.
- G) La formulación, instrumentación y aplicación de la política nacional ambiental y de desarrollo sostenible.

A los efectos de la presente ley se entiende por desarrollo sostenible aquel desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades.

La presente declaración es sin perjuicio de lo establecido por las normas específicas vigentes en cada una de las materias señaladas.

Artículo 2º. (Derecho de los habitantes).- Los habitantes de la República tienen el derecho a ser protegidos en el goce de un ambiente sano y equilibrado.

Artículo 3º. (Deber de las personas).- Las personas físicas y jurídicas, públicas y privadas, tienen el deber de abstenerse de cualquier acto que cause depredación, destrucción o contaminación graves del medio ambiente.

Declárase por vía interpretativa que, a efectos de lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República y en la presente disposición, se consideran actos que causan depredación, destrucción o contaminación graves del medio ambiente, aquellos que contravengan lo establecido en la presente ley y en las demás normas regulatorias de las

materias referidas en el artículo 1º. Asimismo, se entiende por daño ambiental toda pérdida, disminución o detrimento significativo que se infiera al medio ambiente.

Artículo 4º. (Deber del Estado).- Es deber fundamental del Estado y de las entidades públicas en general, propiciar un modelo de desarrollo ambientalmente sostenible, protegiendo el ambiente y, si éste fuere deteriorado, recuperarlo o exigir que sea recuperado.

Artículo 5º. (Finalidad).- El objetivo de la presente ley general de protección del ambiente es, en cumplimiento del mandato previsto en el artículo 47 de la Constitución de la República, establecer previsiones generales básicas atinentes a la política nacional ambiental y a la gestión ambiental coordinada con los distintos sectores públicos y privados.

## CAPITULO II

### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 6º. (Principios de política ambiental).- La política nacional ambiental que fije el Poder Ejecutivo se basará en los siguientes principios:

- A) La distinción de la República en el contexto de las naciones como "País Natural", desde una perspectiva económica, cultural y social del desarrollo sostenible.
- B) La prevención y previsión son criterios prioritarios frente a cualquier otro en la gestión ambiental y, cuando hubiere peligro de daño grave o irreversible, no podrá alegarse la falta de certeza técnica o científica absoluta como razón para no adoptar medidas preventivas.
- C) Constituye un supuesto para la efectiva integración de la dimensión ambiental al desarrollo económico y social, la incorporación gradual y progresiva de las nuevas exigencias, sin que por ello deba reconocerse la consolidación de situaciones preexistentes.
- D) La protección del ambiente constituye un compromiso que atañe al conjunto de la sociedad, por lo que las personas y las organizaciones representativas tienen el derecho-deber de participar en ese proceso.
- E) La gestión ambiental debe partir del reconocimiento de su transectorialidad, por lo que requiere la integración y coordinación de los distintos sectores públicos y privados involucrados, asegurando el alcance nacional de la instrumentación de la política ambiental y la descentralización en el ejercicio de los cometidos de protección ambiental.
- F) La gestión ambiental debe basarse en un adecuado manejo de la información ambiental, con la finalidad de asegurar su disponibilidad y accesibilidad por parte de cualquier interesado.
- G) El incremento y el fortalecimiento de la cooperación internacional en materia ambiental promoviendo la elaboración de criterios ambientales comunes.

Los principios antes mencionados servirán también de criterio interpretativo para resolver las cuestiones que pudieran suscitarse en la aplicación de las normas y competencias de protección del ambiente y en su relación con otras normas y competencias.

Artículo 7º. (Instrumentos de gestión ambiental).- Constituyen instrumentos de gestión ambiental los siguientes:

- A) La presente ley, demás normas legales y reglamentarias, las normas departamentales y otras disposiciones de protección del ambiente, así como los instructivos, directrices o guías metodológicas que se dictaren.
- B) Los programas, planes y proyectos de protección ambiental.

- C) La información ambiental y la sensibilización, educación y capacitación ambiental.
- D) El establecimiento de parámetros y estándares de calidad ambiental.
- E) Las declaraciones juradas, la evaluación del impacto ambiental previa convocatoria de audiencia pública con arreglo y en los casos establecidos por los artículos 13 y 14 de la Ley N° 16.466, de 19 de enero de 1994, y los procesos de autorización correspondientes.
- F) Los análisis y las evaluaciones de riesgo, las auditorías y certificaciones ambientales y el ordenamiento ambiental.
- G) El sistema de áreas naturales protegidas.
- H) Los planes de recuperación y recomposición de oficio que se aprueben.
  - I) Los incentivos económicos y los tributos.
  - J) Las sanciones administrativas y otras medidas complementarias.
- K) La organización institucional ambiental.
- L) El conjunto de Ministerios, Gobiernos Departamentales, Entes Autónomos y otros organismos del Estado, actuando coordinadamente.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y condiciones en que se aplicarán por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente los instrumentos de gestión no contenidos en la presente ley ni en leyes específicas de protección del ambiente.

Artículo 8º. (Coordinación).- Corresponde al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, la coordinación exclusiva de la gestión ambiental integrada del Estado y de las entidades públicas en general.

Además de las competencias asignadas en forma específica a ese Ministerio, corresponderán al mismo todas aquellas materias ambientales, aun sectoriales, no asignadas legalmente a otra entidad pública.

Dicho Ministerio podrá delegar en autoridades departamentales o locales el cumplimiento de los cometidos de gestión ambiental, previo acuerdo con el jerarca respectivo y en las condiciones que en cada caso se determinen.

Artículo 9º. (Apoyo y asesoramiento).- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente apoyará la gestión ambiental de las autoridades departamentales y locales y de las entidades públicas en general, especialmente mediante la creación y desarrollo de unidades o áreas ambientales especializadas dependientes de las mismas.

Los Gobiernos Departamentales podrán requerir el asesoramiento del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente a efectos de la elaboración de normas referidas a la protección del ambiente.

Artículo 10. (Relacionamiento).- La competencia de las autoridades nacionales, departamentales y locales queda sujeta a lo establecido en el artículo 47 de la Constitución de la República y a lo dispuesto por la presente ley y las demás leyes reglamentarias del mismo.

Ninguna persona podrá desconocer las exigencias derivadas de normas nacionales o departamentales de protección y/o conservación ambiental, de igual jerarquía, dictadas en el marco de sus respectivas competencias, al amparo de normas menos rigurosas de los ámbitos departamentales o nacional, respectivamente.

Artículo 11. (Educación ambiental).- Las entidades públicas fomentarán la formación de la conciencia ambiental de la comunidad a través de actividades de educación, capacitación,

información y difusión tendientes a la adopción de comportamientos consistentes con la protección del ambiente y el desarrollo sostenible.

A tales efectos, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente priorizará la planificación y ejecución de actividades coordinadas con las autoridades de la educación, las autoridades departamentales y locales y las organizaciones no gubernamentales.

Artículo 12. (Informe ambiental anual).- El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, elaborará anualmente un informe nacional sobre la situación ambiental, que deberá contener información sistematizada y referenciada, organizada por áreas temáticas.

El mencionado informe será remitido por el Poder Ejecutivo a la Asamblea General, al Congreso de Intendentes y a los Gobiernos Departamentales.

Se dará amplia difusión pública y quedarán ejemplares del mismo en el Ministerio a disposición de los interesados.

Artículo 13. (Beneficios fiscales).- Facúltase al Poder Ejecutivo a incluir dentro del alcance del artículo 7° de la Ley N° 16.906, de 7 de enero de 1998, lo siguiente:

- A) Los bienes muebles destinados a la eliminación o mitigación de los impactos ambientales negativos del mismo o a recomponer las condiciones ambientales afectadas.
- B) Mejoras fijas afectadas al tratamiento de los efectos ambientales de las actividades industriales y agropecuarias.

Artículo 14. (Medidas complementarias).- Para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley y en las demás normas de protección del ambiente, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente podrá:

- A) Dictar los actos administrativos y realizar las operaciones materiales para prevenir, impedir, disminuir, vigilar y corregir la depredación, destrucción, contaminación o el riesgo de afectación del ambiente.
- B) Imponer el tratamiento de los desechos o de las emisiones, cualquiera sea su fuente, así como el automonitoreo de los mismos por los propios generadores.
- C) Exigir la constitución de garantía real o personal suficiente a juicio de la Administración, por el fiel cumplimiento de las obligaciones derivadas de las normas de protección ambiental o por los daños que al ambiente o a terceros eventualmente se pudiera causar.
- D) Disponer la suspensión preventiva de la actividad presuntamente peligrosa, mientras se realicen las investigaciones para constatarla o los estudios o trabajos dirigidos a analizar o impedir la contaminación o afectación ambiental.
- E) Adoptar medidas cautelares de intervención de los objetos o del producto de la actividad presuntamente ilícita y constituir secuestro administrativo si así lo considera necesario, cuando según la naturaleza de la infracción pudiera dar lugar al decomiso de los mismos.

Artículo 15. (Sanciones).- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 6° de la Ley N° 16.112, de 30 de mayo de 1990, en los artículos 453 y 455 de la Ley N° 16.170, de 28 de diciembre de 1990 y en el artículo 4° de la Ley N° 16.466, de 19 de enero de 1994, cuando corresponda la imposición de sanciones por infracción a las normas de protección del ambiente, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente podrá:

- A) Sancionar con apercibimiento cuando el infractor carezca de antecedentes en la comisión de infracciones de la misma o similar naturaleza y éstas sean consideradas como leves.

- B) En forma acumulativa con otras sanciones que correspondiera, cuando se trate de infracciones que no sean consideradas leves, proceder a la difusión pública de la resolución sancionatoria, la cual será a costa del infractor cuando se realice a través de la publicación en dos diarios de circulación nacional y uno del departamento donde se cometió la infracción.
- C) En forma acumulativa con otras sanciones que correspondiera, cuando se trate de infracciones que no sean consideradas leves, proceder al decomiso de los objetos o del producto de la actividad ilícita, así como de los vehículos, naves, aeronaves, instrumentos y dispositivos directamente vinculados a la comisión de la infracción o al tránsito de los objetos o productos, sin que resulte relevante el titular de la propiedad de los mismos.

En los casos en que por distintas razones los objetos decomisados deban ser destruidos, el infractor podrá optar por hacerlo él mismo, según indicaciones y a entera satisfacción de la Administración o dejarlo a cargo de la misma, en cuyo caso los gastos en que se incurra serán de cargo del infractor.

Cuando los decomisos efectivos resulten imposibles, se procederá al decomiso ficto a valores de plaza al momento de constatarse la infracción.

- D) Cuando se trate de infracciones que sean consideradas graves o de infractores reincidentes o continuados, disponer la suspensión hasta por ciento ochenta días de los registros, habilitaciones, autorizaciones o permisos de su competencia para el ejercicio de la actividad respectiva.

Además de las sanciones que correspondieran, cuando se trate de infracciones cometidas por entidades públicas, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente dará cuenta de la infracción al Poder Ejecutivo y a la Asamblea General.

Artículo 16. (Recomposición de oficio).- Cuando el responsable se demorare o resistiere a dar cumplimiento a la recomposición, reducción o mitigación previstas en el artículo 4° de la Ley N° 16.466, de 19 de enero de 1994, se podrá solicitar la imposición judicial de astreintes o hacerlo de oficio, siendo de cargo del infractor los gastos que ello ocasione.

### CAPITULO III

#### DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 17. (Calidad del aire).- Queda prohibido liberar o emitir a la atmósfera, directa o indirectamente, sustancias, materiales o energía, por encima de los límites máximos o en contravención de las condiciones que establezca el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

A tales efectos, dicho Ministerio tendrá en cuenta los niveles o situaciones que puedan poner en peligro la salud humana, animal o vegetal, deteriorar el ambiente o provocar riesgos, daños o molestias graves a seres vivos o bienes.

Artículo 18. (Capa de ozono).- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, como autoridad nacional competente a efectos de la instrumentación y aplicación del Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono (1985), aprobado por la Ley N° 15.986, de 16 de noviembre de 1988, y del Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono (1987) y sus enmiendas, aprobado por la Ley N° 16.157, de 12 de noviembre de 1990, establecerá los plazos, límites y restricciones a la producción, comercialización y uso de las sustancias que afectan la capa de ozono.

Artículo 19. (Cambio climático).- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, como autoridad nacional competente a efectos de la instrumentación y aplicación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (1992), aprobada por

la Ley N° 16.517, de 22 de julio de 1994, establecerá las medidas de mitigación de las causas y de adaptación a las consecuencias del cambio climático y, en forma especial, reglamentará las emisiones de los gases de efecto invernadero.

Cuando así corresponda, coordinará con facultades suficientes los cometidos y funciones de otras entidades públicas y privadas que tengan relación con lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 20. (Sustancias químicas).- Es de interés general la protección del ambiente contra toda afectación que pudiera derivarse del uso y manejo de las sustancias químicas, incluyendo dentro de las mismas, los elementos básicos, compuestos, complejos naturales y las formulaciones, así como los bienes y los artículos que las contengan, especialmente las que sean consideradas tóxicas o peligrosas.

El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente determinará, en virtud de la presente ley y de la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo, las condiciones aplicables para la protección del ambiente, a la producción, importación, exportación, transporte, envasado, etiquetado, almacenamiento, distribución, comercialización, uso y disposición de aquellas sustancias químicas que no hubieran sido reguladas en virtud de los cometidos sectoriales asignados al propio Ministerio o a otros organismos nacionales.

En cualquier caso, dichos organismos incorporarán en sus regulaciones, en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, disposiciones que aseguren niveles adecuados de protección del ambiente contra los efectos adversos derivados del uso normal, de accidentes o de los desechos que pudieran generar o derivar.

Artículo 21. (Residuos).- Es de interés general la protección del ambiente contra toda afectación que pudiera derivarse del manejo y disposición de los residuos cualquiera sea su tipo.

El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente -en acuerdo con los Gobiernos Departamentales, en lo que corresponda y de conformidad con el artículo 8° de esta ley- dictará las providencias y aplicará las medidas necesarias para regular la generación, recolección, transporte, almacenamiento, comercialización, tratamiento y disposición final de los residuos.

Artículo 22. (Diversidad biológica).- Es de interés general la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica, como parte fundamental de la política nacional ambiental y a los efectos de la instrumentación y aplicación del Convenio sobre Diversidad Biológica (1992), aprobado por la Ley N° 16.408, de 27 de agosto de 1993.

El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente establecerá medidas de identificación, seguimiento y conservación de la biodiversidad; así como asegurará la sostenibilidad de la utilización que de sus componentes se realice; y coordinará con facultades suficientes los cometidos y funciones de otras entidades públicas y privadas en materia de conservación y uso de las especies y sus hábitat.

Artículo 23. (Bioseguridad).- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, de conformidad con la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo, dictará las providencias y aplicará las medidas necesarias para prevenir y controlar los riesgos ambientales derivados de la creación, manipulación, utilización o liberación de organismos genéticamente modificados como resultado de aplicaciones biotecnológicas, en cuanto pudieran afectar la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica y el ambiente.

Cuando así corresponda, coordinará con otras entidades públicas y privadas las medidas a adoptar respecto de otros riesgos derivados de tales actividades, pero relacionados con la

salud humana, la seguridad industrial y laboral, las buenas prácticas de laboratorio y la utilización farmacéutica y alimenticia.

La introducción de organismos vivos modificados resultantes de la biotecnología en las zonas sometidas a la jurisdicción nacional, cualquiera sea la forma o el régimen bajo el cual ello se realice, estará sujeto a la autorización previa de la autoridad competente. En tanto esa autoridad no fuera designada o cuando la introducción pudiera ser riesgosa para la diversidad biológica o el ambiente será competente el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Artículo 24. (Otras normas).- Las materias contenidas en el artículo 1º de la presente ley y no incluidas en este Capítulo se regirán por las normas específicas respectivas.0

## CAPITULO IV

### OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 25. (Inventario hídrico).- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente llevarán conjuntamente el inventario a que refiere el artículo 7º del Decreto-Ley N° 14.859, de 15 de diciembre de 1978, responsabilizándose cada uno de ellos, por las áreas que respectivamente les corresponden como Ministerio competente a efectos de la aplicación del Código de Aguas.

Artículo 26. (Costas).- Declárase por vía interpretativa que, a efectos de lo dispuesto por los artículos 153 y 154 del Decreto-Ley N° 14.859, de 15 de diciembre de 1978, en la redacción dada por los artículos 192 y 193 de la Ley N° 15.903, de 10 de noviembre de 1987, se entiende:

- A) Por "modificación perjudicial a la configuración y estructura de la costa" toda alteración exógena del equilibrio dinámico del sistema costero o de alguno de sus componentes o factores determinantes.
- B) Por "expediente que se instruirá con audiencia de los interesados" la concesión de vista de las actuaciones a los interesados, en forma previa a la adopción de resolución, de conformidad con las normas generales de actuación administrativa y procedimiento en la Administración Central.

Artículo 27. (FONAMA).- Agrégase al artículo 454 de la Ley N° 16.170, de 28 de diciembre de 1990, por el que se creó el Fondo Nacional de Medio Ambiente, los siguientes literales:

- F) El importe de los decomisos fictos y del producido de la venta de los decomisos efectivos dispuestos por infracción a las normas de protección del ambiente.
- G) El producido de la imposición de astreintes, según lo previsto en el artículo 16 de la ley general de protección del ambiente".

Artículo 28. (Cobro judicial).- Quedarán comprendidos en lo dispuesto por el artículo 455 de la Ley N° 16.170, de 28 de diciembre de 1990, los gastos derivados de la imposición de sanciones por infracción a las normas de protección del ambiente y los gastos originados en la recomposición, reducción o mitigación de impactos ambientales de oficio o en la restitución de la configuración o estructura original de la faja de defensa de costas.

Las resoluciones firmes que los establecen, así como las que imponen multas, constituirán título ejecutivo. Será competente para su cobro, cualquiera sea el monto, el Juzgado Letrado de Primera Instancia correspondiente al domicilio del demandado, determinado según la fecha en que se hubiera dictado la resolución, salvo en el departamento de Montevideo, donde el turno se establecerá de acuerdo con las normas de procedimiento vigentes.

Cuando el demandado sea el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente serán competentes los Juzgados radicados en Montevideo.

Artículo 29. (Derogación).- Derógase el artículo 11 de la Ley N° 16.112, de 30 de mayo de 1990.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 15 de noviembre de 2000.

**WASHINGTON ABDALA,**  
**Presidente.**  
**Horacio D. Catalurda,**  
**Secretario.**

**MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO  
AMBIENTE**  
**MINISTERIO DE INTERIOR**  
**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES**  
**MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS**  
**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL**  
**MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS**  
**MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA**  
**MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL**  
**MINISTERIO DE SALUD PUBLICA**  
**MINISTERIO DE GANADERIA, AGRICULTURA Y PESCA**  
**MINISTERIO DE TURISMO**  
**MINISTERIO DE DEPORTE Y JUVENTUD**

**Montevideo, 28 noviembre de 2000.**

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

**BATLLE.**  
**OSCAR GOROSITO.**  
**GUILLERMO STIRLING.**  
**DIDIER OPERTTI.**  
**ALBERTO BENSION.**  
**ROBERTO YAVARONE.**  
**ANTONIO MERCADER.**  
**LUCIO CACERES.**  
**SERGIO ABREU.**  
**ALVARO ALONSO.**  
**HORACIO FERNANDEZ.**  
**MARTIN AGUIRREZABALA.**  
**ALFONSO VARELA.**  
**JAIME TROBO.**



## Ley N° 16.112

# CREASE EL MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE Y FIJA SUS COMPETENCIAS

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

### DECRETAN:

---

Artículo 1º.- Créase el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, que tendrá competencia sobre las materias indicadas.

Artículo 2º.- El Poder Ejecutivo fijará las políticas nacionales de vivienda, ordenamiento territorial y medio ambiente y las ejecutará a través del Ministerio creado por la presente ley.

Artículo 3º.- Al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, corresponde lo concerniente a:

- 1) La formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes de vivienda y la instrumentación de la política nacional en la materia.
- 2) La reglamentación de las condiciones que deban reunir las áreas urbanas y suburbanas para el afincamiento de viviendas que se construyan de acuerdo a la Ley 13.728, de 17 de diciembre de 1968.
- 3) La regulación y control de las actividades de las entidades que actúan en materia de vivienda, procurando su coordinación y la promoción de las de interés social.
- 4) El otorgamiento de la personalidad jurídica y la promoción y control de las cooperativas de vivienda e instituciones afines.
- 5) La centralización de toda la información relativa al mercado de arrendamiento urbano y, especialmente confeccionar el Registro Patronímico de Propietarios de Inmuebles Urbanos.
- 6) La formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes nacionales de desarrollo urbano y territorial y la instrumentación de la política nacional en la materia.
- 7) La formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes nacionales de protección del medio ambiente y la instrumentación de la política nacional en la materia.

- 8) La coordinación con los demás organismos públicos, nacionales o departamentales, en la ejecución de sus cometidos.
- 9) La celebración de convenios con personas públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para el cumplimiento de sus cometidos, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- 10) La relación con los organismos internacionales de su especialidad.

Artículo 4º.- El Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente administrará y dispondrá de los recursos provenientes de tributos, transferencias de Rentas Generales o endeudamientos externo, que tengan por destino el financiamiento de proyectos relativos a los cometidos atribuidos por la presente ley a la referida Secretaría de Estado.

Artículo 5º.- A los efectos del cumplimiento de sus cometidos en materia de vivienda el Ministerio podrá:

- A) Requerir toda clase de información a los organismos públicos y privados que operen en materia de vivienda. Tomar conocimiento y observar, en su caso, previamente a su entrada en vigencia, las normas que dicten los organismos públicos para regular su forma de operar en materia de vivienda. A este fin dichos organismos remitirán al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente esa información en la forma que éste establezca.
- B)

Artículo 6º.- El Ministerio controlará si las actividades públicas o privadas cumplen con las normas de protección al medio ambiente. Los infractores serán pasibles de multas afijarse entre 10 UR (diez unidades reajustables) y 5.000 UR (cinco mil unidades reajustables) en los términos que establezca la reglamentación.

Asimismo el Ministerio podrá ejercer la acción prevista en el artículo 42 del Código General del Proceso.

Artículo 7º.- El Poder Ejecutivo enviará a la Asamblea General, dentro del primer año de su período de gobierno, el Plan Quinquenal de Vivienda.

Artículo 8º.- Desaféctanse de su actual destino y aféctanse al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, los bienes inmuebles pertenecientes al dominio público o privado del Estado, Entes Autónomos, Servicios Descentralizados o Gobiernos Departamentales necesarios para la ejecución de los planes o programas referidos en el artículo 3º de la presente ley, y para la instalación de sus oficinas administrativas. El Poder Ejecutivo, previo asesoramiento de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto procederá a la designación de los bienes alcanzados por la desafectación conforme a lo establecido por el artículo 2º de decreto ley 15.069, de 16 de octubre de 1980. Para la utilización de este procedimiento será necesario el previo consentimiento del Organismo al que los mismos se encontraren afectados actualmente.

Artículo 9º.- Declárase de utilidad pública la expropiación de los bienes inmuebles para la ejecución de los proyectos, planes y obras de competencia del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, así como para la instalación de sus oficinas administrativas.

Artículo 10.- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente constituirá una Comisión Técnica Asesora de la Protección del Medio Ambiente, integrada por delegados de los organismos públicos

y privados, de acuerdo con lo que establezca la reglamentación, entre los que estarán comprendidos la Universidad de la República y el Congreso Nacional de Intendentes Municipales.

Artículo 11.- El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, promoverá la preparación de un proyecto de Código del Medio Ambiente.

Artículo 12.- Transfiérense al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente los recursos humanos y materiales del Banco Hipotecario del Uruguay afectados a la ejecución de los cometidos referidos en el artículo 3º de la presente ley. El Poder Ejecutivo, a propuesta del Banco Hipotecario del Uruguay, determinará los recursos materiales y humanos a transferir.

Los funcionarios del Banco Hipotecario del Uruguay que se redistribuyen al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, conservarán la afiliación a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Bancarias, el Servicio Médico Integral y demás derechos de cualquier naturaleza que gozan actualmente en el referido Banco.

Artículo 13.- El Poder Ejecutivo transferirá al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente los programas de funcionamiento y los proyectos de inversión, con sus créditos correspondientes, y unidades ejecutoras respectivas, pertenecientes a los diversos Incisos de la Administración Central, cuyos cometidos y atribuciones se correspondan con los que la presente ley asigna a dicho Ministerio. El Poder Ejecutivo establecerá cuales de sus locales y funcionarios pasarán a depender del Ministerio.

La adecuación presupuestal de los funcionarios que se transfieran al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente se efectuará conforme a las normas que regulan la redistribución de funcionarios públicos.

Artículo 14.- Sustitúyese el numeral 4º del artículo 76 de la ley 13.728, de 17 de diciembre de 1968, en la redacción dada por el artículo 1º del decreto ley 14.666, de 9 de junio de 1977, por el siguiente:

"4º Entender en lo relativo al sistema público dentro de los límites que establezca el Plan Nacional de Vivienda."

Artículo 15.- Agrégase al artículo 8º de la ley 16.107, de 31 de marzo de 1990, el siguiente literal:

"f) A partir de la vigencia de la presente ley, los actos en los que el Banco Hipotecario del Uruguay intervenga como parte otorgante".

Artículo 16.- Decláranse vigentes los procedimientos judiciales y extrajudiciales previstos en la ley 5.343, de 22 de octubre de 1915 y sus modificativas (Carta Orgánica del Banco Hipotecario del Uruguay).

Artículo 17.- Deróganse los artículos 4º y 5º de la ley 13.728, de 17 de diciembre de 1968, en la redacción dada por el artículo 2º del decreto ley 14.666, de 9 de junio de 1977 y los artículos 74, 75, 76 numeral 3º y 78 de la misma ley, en la redacción dada por el artículo 1º del decreto ley 14.666, de 9 de junio de 1977, así como la ley 14.053, de 30 de diciembre de 1971.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 23 de mayo de 1990

**GONZALO AGUIRRE RAMIREZ, Presidente. Juan Harán Urioste, Secretario.**

MINISTERIO DEL INTERIOR MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES MINISTERIO DE  
ECONOMIA Y FINANZAS MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y  
OBRAS PUBLICAS MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA MINISTERIO DE TRABAJO Y  
SEGURIDAD SOCIAL MINISTERIO DE SALUD PUBLICA MINISTERIO DE GANADERIA,  
AGRICULTURA Y PESCA MINISTERIO DE TURISMO

**Montevideo, 30 de mayo de 1990.**

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos

**LACALLE HERRERA. JUAN ANDRES RAMIREZ. HECTOR GROS ESPIELL. ENRIQUE BRAGA SILVA.  
MARIANO R. BRITO. GUILLERMO GARCIA COSTA. WILSON EL SO GOÑI. AUGUSTO MONTESDEOCA.  
CARLOS A. CAT. ALFREDO SOLARI. ALVARO RAMOS. JOSE VILLAR GOMEZ.**

*Montevideo, Uruguay. Poder Legislativo.*