

**REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA  
LVIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”**

**23 y 24 Septiembre de 2020**

**ANEXO I**

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**DELEGACIÓN DE ARGENTINA**

<b>NOMBRE</b>	<b>ÓRGANO</b>	<b>E-MAIL</b>
Damiana Ruffa	SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:druffa@transporte.gob.ar">druffa@transporte.gob.ar</a>
Orlando Grasseti	CNTySV - SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:ograsseti@transporte.gob.ar">ograsseti@transporte.gob.ar</a>
Guadalupe Menga	SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:gmenga@transporte.gob.ar">gmenga@transporte.gob.ar</a>
Hernán Corna	CNTySV - SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:hcorna@transporte.gob.ar">hcorna@transporte.gob.ar</a>
Yanina Praglia	DNTAC - SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:ypraglia@transporte.gob.ar">ypraglia@transporte.gob.ar</a>
Anabella Burgos	SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:aburgos@transporte.gob.ar">aburgos@transporte.gob.ar</a>
Carlos Gutiérrez	SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:cgutierrez@transporte.gob.ar">cgutierrez@transporte.gob.ar</a>
Eduardo Mestre	CNTySV - SSTA - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:emestre@transporte.gob.ar">emestre@transporte.gob.ar</a>
Victoria Gazze	Institucionales - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:vgazze@transporte.gob.ar">vgazze@transporte.gob.ar</a>
Belén Fera	Institucionales - Ministerio de Transporte	<a href="mailto:mbfera@transporte.gob.ar">mbfera@transporte.gob.ar</a>
Mariano Schumacher	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	<a href="mailto:mschumacher@cnrt.gob.ar">mschumacher@cnrt.gob.ar</a>
Juan Amoros	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	<a href="mailto:jamoros@cnrt.gob.ar">jamoros@cnrt.gob.ar</a>
Romina Saidman	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	<a href="mailto:rsaidman@cnrt.gob.ar">rsaidman@cnrt.gob.ar</a>
Fernando Álvarez	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	<a href="mailto:falvarez@cnrt.gob.ar">falvarez@cnrt.gob.ar</a>
Martín Grosvald	Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto	<a href="mailto:ngv@mrecic.gov.ar">ngv@mrecic.gov.ar</a>
Leopoldo Garade	Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto	<a href="mailto:ljq@mrecic.gov.ar">ljq@mrecic.gov.ar</a>
Esteban Moreno	Dirección Nacional de Migraciones	<a href="mailto:emoreno@migraciones.gov.ar">emoreno@migraciones.gov.ar</a>
Alejandro Acosta	Dirección Nacional de Migraciones	<a href="mailto:aacosta@migraciones.gov.ar">aacosta@migraciones.gov.ar</a>
Javier Desideri	Gendarmería Nacional	<a href="mailto:javierdesideri@gna.gob.ar">javierdesideri@gna.gob.ar</a>
Claudia Madies	Ministerio de Salud	<a href="mailto:cmadies@msal.gov.ar">cmadies@msal.gov.ar</a>

### DELEGACIÓN DE BRASIL

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Noboru Ofugi	ANTT	noboru.ofugi@antt.gov.br
Marcos Antônio Lima das Neves	ANTT	marcos.neves@antt.gov.br
André Dulce Gonçalves Maia	ANTT	andre.maia@antt.gov.br
Silvana Lúcia Castro Barros	ANTT	silvana.barros@antt.gov.br
João Paulo de Souza	ANTT	joao.souza@antt.gov.br
Tatiana Furtado Alvim de Amorim	ANTT	tatiana.alvim@antt.gov.br
Rodrigo Lucius de Amorim	ANTT	rodrigo.amorim@antt.gov.br
Janaína dos Santos	ANTT	janaina.santos@antt.gov.br
Henrique de Amorim Leite	ANTT	henrique.leite@antt.gov.br
Gizelle Coelho Netto	ANTT	gizelle.netto@antt.gov.br
Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira	ANTT	alexandre.oliveira@antt.gov.br
Rosana Silva	SUSEP	rosana.silva@susep.gov.br
Maxwell Moraes	PRF	maxwell.moraes@prf.gov.br
Yara Tânia Nunes	PRF	cgo.dsv@prf.gov.br
Anderson Schmitz	PRF	anderson.schmitz@prf.gov.br
Antonival Lima Albuquerque Júnior	DENATRAN	<a href="mailto:antonival.junior@infraestrutur&lt;br/&gt;a.gov.br">antonival.junior@infraestrutur a.gov.br</a>

### DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Juan José María Vidal Bonín	DINATRAN	jjvidal@dinatran.gov.py
Juan Ramon Velazquez Vera	DINATRAN	jvelazquez@dinatran.gov.py
Carlos Raúl Peralta Raggini	DINATRAN	cperalta@dinatran.gov.py
Victor Macchi	DINATRAN	<a href="mailto:vmacchi@dinatran.gov.py">vmacchi@dinatran.gov.py</a>
Marcos Gamarra	DINATRAN	mgamarra@dinatran.gov.py
Christian Monges	DINATRAN	cmonges@dinatran.gov.py
Roberto Pauly	Ministerio de Relaciones Exteriores	rpaully@mre.gov.py
Montserrat Samaniego	Ministerio de Relaciones Exteriores	msamaniego@mre.gov.py
Silvia Ozuna	MOPC	<a href="mailto:Silviaozuna2016@gmail.com">Silviaozuna2016@gmail.com</a>
Evelyn Narvaez	MOPC	
Juan Segales	MOPC	
Luis Escobar	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial	luisescobar@antsv.gov.py
Diego Moran	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial	
Rafael Orrego	Dirección General de Migraciones	

### DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Pablo Labandera	MTOP-DNT	<a href="mailto:pablo.labandera@mtop.gub.uy">pablo.labandera@mtop.gub.uy</a>
José Larramendi	MTOP-DNT	<a href="mailto:jose.larramendi@mtop.gub.uy">jose.larramendi@mtop.gub.uy</a>
Javier Garagorry	MTOP-DNT	<a href="mailto:javier.garagorry@mtop.gub.uy">javier.garagorry@mtop.gub.uy</a>
Susana Pons	MTOP-DNT	<a href="mailto:susana.pons@mtop.gub.uy">susana.pons@mtop.gub.uy</a>
Liliana Dearmas	MTOP-DNT	<a href="mailto:liliana.dearma@mtop.gub.uy">liliana.dearma@mtop.gub.uy</a>

### DELEGACIÓN DE CHILE

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Pablo Ortiz	Subsecretaría de Transporte / Jefe de Dpto. de Asuntos Internacionales	<a href="mailto:pablo.ortiz@mtt.gob.cl">pablo.ortiz@mtt.gob.cl</a>
Alejandro Dorna	Subsecretaría de Transporte / Jefe de Dpto. de Asuntos Internacionales	

### DELEGACIÓN DE PERU

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Jesús José Tapia Tarrillo	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	<a href="mailto:jtapia@mtc.gob.pe">jtapia@mtc.gob.pe</a>

### SECTOR PRIVADO

#### SECTOR PRIVADO DE ARGENTINA

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Silvia Sudol	ATACI	<a href="mailto:ataci@ataci.org.ar">ataci@ataci.org.ar</a> / <a href="mailto:sudols@fibertel.com.ar">sudols@fibertel.com.ar</a>
Esteban Canteros	ATACI	<a href="mailto:ataci@ataci.org.ar">ataci@ataci.org.ar</a>
Juan José Mininni	Casimiro - Zbikoski	<a href="mailto:jjmininni@gmail.com">jjmininni@gmail.com</a>
Roberto García	CEAP / Grupo Plaza	<a href="mailto:robertojaimegarcia@hotmail.com">robertojaimegarcia@hotmail.com</a>
Ricardo Gómez	CELADI	<a href="mailto:celadi@celadi.org.ar">celadi@celadi.org.ar</a>
Fernando Boulin	CELADI	<a href="mailto:fernandoboulin@andesmar.com.ar">fernandoboulin@andesmar.com.ar</a>
Karina Teramo	CETTOL	<a href="mailto:cettol@hotmail.com">cettol@hotmail.com</a> / <a href="mailto:kst@indateramo.com.ar">kst@indateramo.com.ar</a>
Flavio Nicolino	Crucero del Norte / Celadi	<a href="mailto:flavio.nicolino@crucerodelnorte.com.ar">flavio.nicolino@crucerodelnorte.com.ar</a>
Gladys Rizzi	DGM (Dangerous goods management)	<a href="mailto:info@dgm-argentina.com.ar">info@dgm-argentina.com.ar</a>
Guillermo Canievsky	FADEEAC	<a href="mailto:guillermocanievsky@gmail.com">guillermocanievsky@gmail.com</a>
Rubén Ruocco	FADEEAC / CATAMP	<a href="mailto:internacional@fadeeac.org.ar">internacional@fadeeac.org.ar</a>
Hernán Touriño	FADEEAC / CARAT	<a href="mailto:hernan.cargas@hotmail.com">hernan.cargas@hotmail.com</a>
Edgardo Aniceto	FETRA	<a href="mailto:fetranacional@hotmail.com">fetranacional@hotmail.com</a>

**SECTOR PRIVADO DE BRASIL**

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>E-MAIL</b>
Alexandre Leal Rodrigues	FENSEG	alexandre.rodrigues@hdi.com.br
Gladys Vinci	ABTI	internacional@abti.org.br
Douglas Oliveira Seefeldt	MARCOPOLO	douglas.seefeldt@marcopolo.com.br
Cassiano Daniel Bridi	MARCOPOLO	cassiano.bridi@marcopolo.com.br

**SECTOR PRIVADO DE PARAGUAY**

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>E-MAIL</b>
Ricardo Svec	Vicepresidente Gremio CAPATIT	
Humberto Rodas	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre – CAPATIT-AGETRAPAR.	<a href="mailto:humbertorodas1766@gmail.com">humbertorodas1766@gmail.com</a>
Soledad Amarilla	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre - CAPATIT	
Luis Zuccolillo	AGETRAPAR	
Sofía Gamarra.	AGETRAPAR	

**SECTOR PRIVADO DE URUGUAY**

<b>NOMBRE</b>	<b>ORGANISMO</b>	<b>E-MAIL</b>
Gastón Landa	CATIDU	<a href="mailto:gerencia@catidu.com.uy">gerencia@catidu.com.uy</a>



**LVIII REUNIÓN ORDINARIA del**  
**Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte” del MERCOSUR**  
**24 y 25 de noviembre de 2020 (videoconferencia)**

**AGENDA Tentativa**

**1.- Armonización de los Procedimientos de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional**

- 1.1 – Perfeccionamiento de la Resolución GMC N° 34/19
- 1.2 – Lista de Pasajeros Web

**2.- Transporte de Mercancías Peligrosas**

- 2.1 – Estado de situación del proceso de actualización del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas luego de la aprobación de la Decisión CMC N°15/19.
- 2.2 – Requisitos para la Elaboración de las Fichas de Emergencia
- 2.3 – Armonización de los procedimientos de control del transporte por carretera de mercancías peligrosas.
- 2.4.- Cartilla informativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas
- 2.5. Reglamento para el control periódico de cisternas y equipamiento de transporte a granel de mercancías peligrosas

**3.- Pesos y Dimensiones de vehículos de transporte terrestre**

- 3.1 – Empleo de neumáticos superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus
- 3.2 - Ómnibus MERCOSUR
- 3.3 – Establecimiento de tolerancias en las mediciones de peso por eje y peso bruto total en los vehículos de transporte por carretera.
- 3.4 – CITV para vehículos especiales

**4.- Temas derivados del Subgrupo de Trabajo N° 3 “Reglamentos Técnicos” y Evaluación de Conformidad – Comisión de la Industria Automotriz**

- 4.1 – Luces de identificación Vehicular
- 4.2 - Clasificación de Vehículos Automotores y Remolques
- 4.3 – Cinturón de Seguridad
- 4.4.- Frenos ABS

**5.- Integración de la Información de transporte de pasajeros y carga**

- 5.1 – Informe del estado de situación del proyecto, de parte de la Comisión
- 5.2 – Creación de un sitio web del SGT N° 5 (Propuesta de Paraguay)

## **6.- Identificación Electrónica de Vehículos - RFID**

## **7.- Seguros en el ámbito del MERCOSUR**

7.1 – Análisis de la posibilidad de contratación en el país de destino, de los seguros exigidos por el ATIT

7.2 – Seguro de salud para choferes en viajes internacionales (Propuesta de Brasil)

## **8.- Otros Asuntos**

8.1 – Operador Económico Autorizado (OEA)

8.2 – Sistema de carga de vehículos eléctricos

8.3 - Licencia de conducir

8.4 – Régimen de Propiedad de los vehículos que integran la flota autorizada

8.5 – Creación de una Subcomisión de “Seguridad de Transporte” (Propuesta de Brasil)

8.6 – No obligatoriedad del CITV para vehículos con hasta un año de fabricación (Propuesta de Brasil)

8.7 – CITV – Cambio de Matrícula (Matrícula MERCOSUR) (Propuesta de Brasil)

8.8. – Presentación de Brasil

## **9.- COVID-19**

## **10.- ESTATUTO DE LA CIUDADANÍA DEL MERCOSUR**

## **11.- TRANSPORTE MARÍTIMO**

## **12.- TRANSPORTE FERROVIARIO**

## **13.- INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2019 – 2020 Y PROPUESTA DE PROGRAMA DE TRABAJO 2021 – 2022**

## **14.- APORTES DEL SECTOR PRIVADO**

## **ANEXO III**

### **REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”**

**ACTA N° 02/20**

**Videoconferencia, 24 y 25 de septiembre de 2020**

#### **RESUMEN DEL ACTA**

##### **I- BREVE INDICACIÓN DE LOS TEMAS TRATADOS**

Fueron tratados todos los temas de la Agenda, que consta en el Anexo II del Acta N° 02/20.

##### **II- PROYECTOS DE RESOLUCIÓN ELEVADOS AL GMC**

- P. Res N° 01/20 y Formulario de la “Adenda Resolución GMC N°34/19”

##### **III- DOCUMENTOS ELEVADOS A CONSIDERACIÓN DEL GMC**

- Informe de Cumplimiento del Programa de Trabajo 2019-2020

##### **IV- SOLICITUDES**

No se elevan.

**MERCOSUR/LVIII SGT N° 5 /P.RES. N° 01/20**

**MERCOSUR/GMC/P.RES. N° \_\_ /20**

### **ADENDA RESOLUCIÓN GMC N°34/19**

**VISTO:** El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Resolución GMC N° 34/19

#### **CONSIDERANDO:**

Que, a efectos de agilizar y ofrecer mayores garantías en los procedimientos de Fiscalización, los Estados Parte avanzan en la utilización de medios electrónicos para la prueba de los requisitos exigidos para la realización de los servicios de transporte internacional de pasajeros y de carga por carretera, a los que refieren los documentos de porte obligatorio citados en la Resolución GMC N° 34/19.

Que es conveniente establecer, en forma explícita, en la referida Resolución, la posibilidad de contemplar el empleo de dichas modalidades, en los casos en los que sean aplicables, siempre que otorguen las garantías necesarias y en la medida en que los países involucrados se encuentren en condiciones de implementarlas.

#### **EL GRUPO MERCADO COMÚN**

#### **RESUELVE:**

Art. 1 – Aprobar la siguiente adenda al texto de la Resolución N° 34/2019 del Grupo Mercado Común “Los documentos de porte obligatorio, en el transporte de pasajeros y de cargas por carretera, podrán ser exhibidos en formato papel impreso, o digital a través de dispositivos electrónicos –siempre que incluyan un medio de verificación electrónico-, en la medida en que ello sea acordado en forma bilateral o multilateral por los Estados Partes involucrados”

**xxxxGMC xx/XI/20**

**LVIII SGT N° 5 – Montevideo, 25/XI/2020**

**MERCOSUL/LVIII SGT N° 5 /P.RES. N° 01/20**

**MERCOSUL/GMC/P.RES. N° \_\_\_/20**

### **ADENDO À RESOLUÇÃO GMC N° 34/19**

**TENDO EM VISTA:** O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto e a Resolução GMC N° 34/19.

#### **CONSIDERANDO:**

Que, a fim de agilizar e oferecer maiores garantias nos procedimentos de Fiscalização, os Estados Partes avançam na utilização de meios eletrônicos para comprovar os requisitos exigidos para a realização dos serviços de transporte rodoviário internacional de passageiros e de cargas, aos quais se referem os documentos de porte obrigatório citados na Resolução GMC N° 34/19.

Que é conveniente estabelecer, de forma explícita, na referida Resolução, a possibilidade de contemplar o emprego das referidas modalidades, nos casos em que forem aplicáveis, quando ofereçam as garantias necessárias e na medida em que os países envolvidos estejam em condições de implementá-las.

#### **O GRUPO MERCADO COMUM**

#### **RESOLVE:**

Art. 1º - Aprovar o seguinte adendo ao texto da Resolução N° 34/2019 do Grupo Mercado Comum: “Os documentos de porte obrigatório no transporte rodoviário de passageiros e de cargas poderão ser exibidos em formato impresso ou digital por meio de dispositivos eletrônicos - quando for incluído um meio de verificação eletrônico - na medida em que isso seja acordado de forma bilateral ou multilateral pelos Estados Partes envolvidos”

**xxxxGMC xx/XI/20**

**LVIII SGT N° 5 – Montevideu, 25/XI/2020**

**FORMULARIO PARA LA PRESENTACIÓN DEL RESULTADO DE LAS CONSULTAS PREVISTAS EN LA DEC.CMC N° 20/02 art. 2**

**Proyecto de Resolución N°1/20**

**Título: "ADENDA RESOLUCIÓN GMC N°34/19"**

**Foro Negociador: SGT N°5**

	<b>Argentina</b>	<b>Brasil</b>	<b>Paraguay</b>	<b>Uruguay</b>
1.- Acto necesario para incorporar la norma al ordenamiento nacional.	Resolución Secretaría de Gestión de Transportes Ministerio de Transporte	Resolucao ANTT	Resolución Consejo DINATRAN	Decreto del Poder Ejecutivo
2.-Plazo necesario para la incorporación de la norma en los respectivos ordenamientos jurídicos.	180 días	180 días	180 días	180 días
3.- Órgano/s Interno/s responsable/s de la incorporación.	Secretaría de Gestión de Transportes Ministerio de Transporte	Ministerio da Infraestrutura	DINATRAN	Ministerio de Transporte y Obras Publicas (MTOB)

**MERCOSUR/LVIII SGT N°5/P.RES. N° 1/20**

**ADENDA RESOLUCIÓN GMC N°34/19**

**VISTO:** El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Resolución GMC N° 34/19

**CONSIDERANDO:**

Que, a efectos de agilizar y ofrecer mayores garantías en los procedimientos de Fiscalización, los Estados Parte avanzan en la utilización de medios electrónicos para la prueba de los requisitos exigidos para la realización de los servicios de transporte internacional de pasajeros y de carga por carretera, a los que refieren los documentos de porte obligatorio citados en la Resolución GMC N° 34/19.

Que es conveniente establecer, en forma explícita, en la referida Resolución, la posibilidad de contemplar el empleo de dichas modalidades, en los casos en los que sean aplicables, siempre que otorguen las garantías necesarias y en la medida en que los países involucrados se encuentren en condiciones de implementarlas.

**EL GRUPO MERCADO COMÚN**

**RESUELVE:**

Art. 1 –Aprobar la siguiente adenda al texto de la Resolución N° 34/2019 del Grupo Mercado Común “Los documentos de porte obligatorio, en el transporte de pasajeros y de cargas por carretera, podrán ser exhibidos en formato papel impreso, o digital a través de dispositivos electrónicos –siempre que incluyan un medio de verificación electrónico-, en la medida en que ello sea acordado en forma bilateral o multilateral por los Estados Partes involucrados”

**LVIII SGT N°5 –VC PPTU, 25/XI/20**



Montevideo, 09 de octubre de 2020

SM/496/20

<b>Destinatario:</b>	<b>Emb. Sergio Abreu Bonilla</b> <b>Secretario General de la ALADI</b>
<b>C/C:</b>	<p><b>Embajadora Valeria Csukasi</b> Coordinadora Nacional de Uruguay en el Grupo Mercado Común En ejercicio de la Presidencia <i>Pro Tempore</i> del MERCOSUR Ministerio de Relaciones Exteriores</p> <p><b>Embajador Jorge Neme</b> Coordinador Nacional de Argentina en el Grupo Mercado Común Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto</p> <p><b>Embaixador Pedro Miguel da Costa e Silva</b> Coordinador Nacional do Brasil no Grupo Mercado Comum Ministério das Relações Exteriores</p> <p><b>Ministro Didier Olmedo</b> Coordinador Nacional de Paraguay en el Grupo Mercado Común Ministerio de Relaciones Exteriores</p> <p><b>Embajadora Claribel Aparicio Ferreira</b> Coordinadora Nacional de Bolivia en el Grupo Mercado Común Ministerio de Relaciones Exteriores</p> <p><b>Representaciones Permanentes ante ALADI y MERCOSUR</b></p>
<b>Asunto:</b>	<b>Fe de Erratas de la Dec. CMC N° 15/19 "Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR", versiones en español y en portugués.</b>

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en ocasión de remitir las copias certificadas de la fe de erratas del "Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR", realizada conforme lo dispuesto por el Grupo Mercado Común (GMC) en su CXVI Reunión Ordinaria, Acta N° 02/20, punto 8 Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" (SGT N° 5).

En este sentido, se solicita sustituir las páginas remitidas por las correspondientes al Acuerdo que fuera enviado por esta Secretaría por Nota SM/054/19.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para saludar a usted muy atentamente.



**María Fernanda Monti**  
**Directora**

Adj.: Fe Erratas Dec.CMC N° 15/19  
SND-Nor/JV-sl



SECRETARÍA DEL MERCOSUR  
FE DE ERRATAS - ORIGINAL - 06/10/20María Fernanda Monti  
Directora

Son aplicables al transporte ferroviario las definiciones y prohibiciones establecidas en el Artículo 11° de este Anexo.

Artículo 56° - Los vagones y contenedores deberán estar provistos de dispositivos propios para facilitar la estiba y la manipulación de las mercancías peligrosas.

1°. Los bultos que contengan mercancías peligrosas y objetos peligrosos no embalados deben estar estibados por medios capaces de retener las mercancías (tales como correas de sujeción, travesaños deslizantes, soportes regulables) en el vagón o contenedor de manera que se impida, durante el transporte, todo movimiento susceptible de modificar la orientación de los bultos o provocar el daño de estos.

2°. Cuando las mercancías peligrosas son transportadas al mismo tiempo que otras mercancías (por ejemplo, maquinaria pesada, cajones o jaulas), todas las mercancías deberán estar fuertemente sujetas o calzadas en el interior de los vagones o contenedores impidiendo que las mercancías peligrosas se derramen. Se puede igualmente evitar el movimiento de los bultos rellenando los huecos por medio de dispositivos de calce o de bloqueo y estiba. Cuando los elementos de estiba tales como flejes o cinchas sean utilizadas, no deberán apretarse hasta el punto de poder dañar o deformar los bultos.

Artículo 57° - Los bultos no deberán apilarse unos sobre otros, a menos que hayan sido diseñados para ello. Cuando diferentes tipos de bultos preparados para apilarse se carguen juntos, habrá que tener en cuenta su compatibilidad. Si fuera necesario, se utilizarán dispositivos de soporte para impedir que los bultos apilados sobre otros no dañen a éstos últimos.

Artículo 58° - Durante la carga y la descarga, los bultos que contengan mercancías peligrosas deberán protegerse para que no resulten dañados.

Deberá prestarse especial atención al manejo de los bultos durante los preparativos del transporte, al tipo de vagón o contenedor en el que se van a transportar y al método de carga o de descarga para evitar que éstos se dañen por arrastre con el suelo o por un mal trato de los bultos.

Artículo 59° - Está prohibida la apertura de bultos conteniendo mercancías peligrosas en los vehículos y dependencias de la empresa ferroviaria, excepto en los casos de emergencia.

1°. En estos casos, la empresa ferroviaria debe proceder con precaución, según las instrucciones del expedidor, a la recomposición de los bultos, garantizando las condiciones de seguridad necesarias para el manipuleo adecuado del producto peligroso. Esta operación debe ser realizada por personal habilitado, con formación acreditada y conocimiento sobre las características del producto y la naturaleza de sus riesgos.

2°. Cuando la empresa ferroviaria proceda a la apertura y recomposición de los bultos, pasará a ser responsable por el acondicionamiento, lo que implicará el cese de la responsabilidad del expedidor, salvo que mediaran instrucciones incorrectas de éste.

SECRETARIA DEL MERCOSUR  
FE DE ERRATAS - ORIGINAL - 06/10/20

María Fernanda Monti  
Directora



## APENDICE II

PROGRAMA DE CAPACITACION PARA TRIPULANTES DE VEHÍCULOS  
EMPLEADOS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE  
MERCANCIAS PELIGROSAS

1 - De las Disposiciones Preliminares

- 1.1 Los conductores de vehículos de transporte de mercancías peligrosas por carretera deben estar en posesión de un certificado de capacitación expedido por la Autoridad Competente de cualquiera de los Estados Partes, o a través de una entidad por ella designada, testimoniando que recibió formación adecuada sobre las exigencias especiales necesarias para el desempeño de su actividad.
- 1.2 En intervalos de cinco (5) años el conductor deberá recibir capacitación complementaria que le proporcione formación actualizada sobre el transporte de mercancías peligrosas.
- 1.3 Queda eximido de poseer el certificado de capacitación el conductor que transporte mercancías peligrosas en cantidades exentas, en los términos del Anexo II del Acuerdo.

2 - De los Objetivos

- 2.1 El curso de capacitación tendrá por objetivos dar al conductor condiciones para:
- transportar mercancías peligrosas con seguridad, de manera de preservar su integridad física y la de terceras personas, evitar daños a la carga y al vehículo y, además, contribuir a la protección del medio ambiente; y
  - conocer los procedimientos de seguridad preventivos y los aplicables en caso de emergencia.

3- Requisitos para los conductores

- 3.1 Para recibir la capacitación, el conductor debe contar con habilitación vigente expedida por la Autoridad Competente para conducir vehículos de transporte de cargas, de conformidad con las categorías de Licencias que establezca la normativa interna de cada Estado Parte.
- 3.2 El conductor no deberá estar privado del derecho a conducir vehículos.
- 3.3 Del Programa Básico del Curso



El programa mínimo de formación tendrá una carga mínima horaria de treinta y cinco (35) horas efectivas, las cuales podrán realizarse en la modalidad presencial, virtual o por una combinación de las mismas. Comprenderá las siguientes materias:

- 3.3.1 Manejo defensivo
  - Como evitar colisiones
  - Como adelantar y ser adelantado
- 3.3.2 Prevención de incendios
- 3.3.3 Elementos básicos sobre la legislación
  - Mercancías Peligrosas, conceptos
  - Análisis e interpretación de la legislación y normas
  - Acondicionamiento y compatibilidad
  - Responsabilidad del conductor
  - Documentación exigida
  - Infracciones y penalidades
  - Otros aspectos de la legislación.
- 3.3.4 Transporte y Manipulación de Mercancías Peligrosas
  - Clasificación de las Mercancías Peligrosas, conceptos y simbología
  - Explosivos (Clase 1)
  - Gases (Clase 2)
  - Líquidos Inflamables (Clase 3) y productos transportados a temperaturas elevadas
  - Productos de la Clase 4
  - Sustancias Oxidantes y Peróxidos Orgánicos (Clase 5)
  - Sustancias Tóxicas y Sustancias Infectantes (Clase 6)
  - Material Radiactivo (Clase 7)
  - Corrosivos (Clase 8)
  - Sustancias peligrosas diversas (Clase 9).

## APÊNDICE II

### PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO DE PROFISSIONAIS ENCARREGADOS PELO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS

#### 1 - Disposições preliminares

- 1.1 Os condutores de veículos utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos devem possuir um certificado de capacitação emitido pela Autoridade Competente de qualquer um dos Estados Partes, ou por entidade por ela designada, atestando que recebeu formação adequada sobre as exigências especiais necessárias para o desempenho de sua atividade.
- 1.2 Em intervalos de 5 (cinco) anos, o condutor deverá receber capacitação complementar que o proporcione formação atualizada sobre o transporte de produtos perigosos.
- 1.3 Fica isento de possuir o certificado de capacitação o condutor que transporte produtos perigosos em quantidades limitadas, nos termos do Anexo II do Acordo.

#### 2 - Dos objetivos

- 2.1 O curso de capacitação terá como objetivo dar ao condutor condições para:
  - transportar produtos perigosos com segurança, de maneira a preservar sua integridade física e de terceiros, evitar danos a carga e ao veículo, além de contribuir com a proteção ao meio ambiente; e
  - conhecer os procedimentos de segurança preventivos e os aplicáveis em caso de emergência.

#### 3- Requisitos para os condutores

- 3.1 Para receber a capacitação, o condutor deve ter habilitação vigente expedida pela autoridade competente para a condução de veículos de transporte de cargas, de acordo com as categorias de habilitações estabelecidas nas normativas internas de cada Estado Parte.
- 3.2 O condutor não deverá estar com o direito de conduzir veículos suspenso.
- 3.3 Do programa básico do curso
  - 3.3.1 Direção defensiva
    - Como evitar colisões

SECRETARIA DO MERCOSUL  
FÉ DE ERRATAS - ORIGINAL - 06/10/20María Fernanda Monti  
Diretora

- Como ultrapassar e ser ultrapassado
- 3.3.2 Prevenção de incêndio
- 3.3.3 Elementos básicos sobre a legislação
  - Produtos perigosos, conceitos
  - Análise e interpretação da legislação e normas
  - Acondicionamento e compatibilidade
  - Responsabilidade do condutor
  - Documentação exigida
  - Infrações e penalidades
  - Outros aspetos da legislação.
- 3.3.4 Transporte y Manipulação de Produtos Perigosos
  - Classificação dos Produtos Perigosos, conceitos e simbologia
  - Explosivos (Classe 1)
  - Gases (Classe 2)
  - Líquidos Inflamáveis (Classe 3) e produtos transportados em temperaturas elevadas
  - Produtos da Classe 4
  - Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos (Classe 5)
  - Substâncias Tóxicas e Substâncias Infectantes (Classe 6)
  - Material Radioativo (Classe 7)
  - Corrosivos (Classe 8)
  - Produtos perigosos diversos (Classe 9).
  - Comportamento em caso de emergências: medidas de proteção, de alerta e de socorro a serem realizadas pelo condutor.
- 4 - Da Habilitação
  - 4.1 O condutor que desejar obter o certificado de capacitação demonstrará seus conhecimentos em prova escrita consistente em 20 (vinte) perguntas de múltipla escolha, no mínimo.
  - 4.2° Será fornecido documento que comprove a capacitação aos condutores que alcançarem um mínimo de aprovação de 70% (setenta por cento) no curso, conforme critérios estabelecidos pela autoridade competente de cada Estado Parte.
  - 4.3 As provas avaliativas serão realizadas somente na modalidade presencial.



SECRETARIA DO MERCOSUL  
FÉ DE ERRATAS - ORIGINAL - 06/10/20Maria Fernanda Monti  
Diretora  
Subseção V**Dos Procedimentos em caso de Emergência, Acidente ou Avaria**

Artigo 66° - Em caso de acidente em um comboio que transporte produtos perigosos, independentemente de afetar ou não a carga, a tripulação deve proceder da seguinte forma:

- a) Avisar a estação mais próxima ou o setor de controle de tráfico pelo meio mais rápido a seu alcance, detalhando o ocorrido, o lugar da ocorrência, a classe a quantidade de produto transportado;
- b) tomar as precauções relativas às circunstâncias do trem; e
- c) adotar as medidas indicadas nas instruções específicas da empresa ferroviária sobre o produto transportado.

Artigo 67° - Nos casos em que os acidentes afetem ou possam afetar mananciais, áreas de proteção ambiental, reservas e estações ecológicas ou centros urbanos, deverá a empresa ferroviária:

- a) Elaborar junto aos órgãos competentes o isolamento e vigilância severa da área, até que todos os riscos para a saúde de pessoas e animais, a propriedade pública ou privada e o meio ambiente sejam eliminadas.
- b) Remeter imediatamente o ocorrido à autoridades locais, mobilizando todos os recursos necessário, inclusive por intermédio dos órgãos de defesa civil, meio ambiente, forças de segurança, corpo de bombeiros e hospitais.

Artigo 68° - Nas vias através das quais é efetuado o transporte regular de produtos perigosos, cabe à empresa ferroviária manter contato com as autoridades locais (forças de segurança, defesa civil, bombeiros, saúde pública, saneamento, meio ambiente) e entidades particulares a fim de estabelecer, junto com elas, planos para o cuidado de situações de emergência que necessitem de apoio externo ao âmbito da linha ferroviária.

1° - Em cada localização será indicado um órgão ou entidade a ser contatada pela empresa ferroviária, a qual se encarregará de aionar os outros integrantes do sistema de cuidado de emergencia.

2° - No plano de cuidado de emergencia será estabelecida a hierarquia de comando em cada situação.

Artigo 69° - Quando em razão da natureza, extensão e características da emergência for necessária a presença no local do pessoal técnico ou especializado, esta será solicitada ao expedidor, ao fabricante ou ao destinatário do produto pela empresa ferroviária.

Artigo 70° - O fabricante do produto, o expedidor e o destinatário, no caso de emergência, prestarão apoio e fornecerão os esclarecimentos que forem solicitadas pela empresa ferroviária ou as autoridades públicas.

Artigo 71° - A operações de troca em condições de emergência serão executadas em conformidade com as indicações do expedidos, fabricante ou destinatário do produto, e, se possível, com a presença da autoridade pública.

**OBSERVACIONES DE LA DELEGACION DE URUGUAY EN EL SGT N°5  
RESPECTO AL ULTIMO MODELO DE FICHA DE EMERGENCIA  
PROPUESTO POR LA DELEGACION DE ARGENTINA**

**I. Sobre la estructura de la Ficha de Emergencia**

1. El modelo de la Ficha de Emergencia propuesto tiene dos destinatarios y por tanto tiene dos partes diferentes: una destinada a las Autoridades de seguridad y respuesta en caso de accidente durante el transporte de mercancías peligrosas por carretera, y la otra destinada al conductor del vehículo que participa en la emergencia.
2. Las instrucciones dirigidas al conductor del vehículo recogen el diseño exigido en el ADR pero compactado en dos carillas. Tal como lo destacara la delegación de Uruguay en la video conferencia del 10 de junio de 2020, en el ADR las mismas instrucciones se desarrollan en un librito de cuatro carillas; en la propuesta se compactan en dos carillas que resultan poco amigables especialmente para un conductor en una situación de emergencia.

En la nueva presentación formal entregada por la Delegación de Argentina en la reciente reunión preparatoria en la PPTU, las instrucciones para el conductor aparecen ampliadas pero ese formato no será el definitivo. Debe tenerse en cuenta que las acciones prescritas para los tripulantes en el ADR ocupan una carilla entera, se leen una a continuación de la otra en vertical, mientras que en la propuesta ocupan un sector y se distribuyen a ambos lados del espacio asignado.

3. En la nueva propuesta no aparecen en el cuadro con las indicaciones adicionales para los conductores los modelos de las etiquetas y rótulos de riesgo que se incluyen en el ADR.

Cabe agregar que en el encabezado de la columna 1 se expresa: “Numeración de las Etiquetas de riesgo”. Se entiende que resultaría más adecuado mantener los diseños en color de las etiquetas o rótulos de riesgo, por lo que de aceptarse la sugerencia el título de la columna debería ser “Etiqueta o rótulo de riesgo”.

Correspondería tener en cuenta que en el Acuerdo aprobado por la Decisión 15/2019 no está prevista la etiqueta denominada 9A.

4. Con relación al equipamiento de protección general individual, no se tomaron en cuenta las notas que aparecen en el ADR. Ello es importante pues no todos los equipos que se mencionan aplican a todas las mercancías peligrosas.

## **I.1 Propuesta sobre la estructura de la ficha de emergencia**

Tomando en cuenta lo expresado en el ítem 2 del apartado anterior se presenta a consideración de las demás delegaciones la siguiente propuesta sobre la estructura de la parte de la Ficha de Emergencia destinada a los conductores:

I.1.1 Desplegar, en sentido vertical, en la primera carilla, la descripción de acciones que aparecen contenidas en la primera página del modelo de instrucciones para el conductor en casos de emergencia del ADR.

I.1.2 En el reverso de la hoja, el expedidor o fabricante deberá incluir:

- Entre una y tres filas de acuerdo a las características de riesgo de la mercancía a transportar (no se necesitarían más pues las mercancías pueden llegar a presentar en el caso más complejo un riesgo principal y hasta dos riesgos secundarios), las etiquetas y rótulos de riesgo, las características de peligro y las indicaciones complementarias.
- El equipamiento de protección general e individual para ser utilizado en casos de emergencia.

I.1.3 A esos efectos, en el instructivo para la confección de las Fichas de Emergencia deberían aparecer la tabla general con los modelos de etiquetas y rótulos, marcas, las características de peligro y las indicaciones suplementarias, así como la descripción del equipamiento de protección personal, incluyendo las leyendas de pie de página que aparecen en el ADR.

El fabricante o expedidor de la mercancía peligrosa deberá seleccionar de ese cuadro general la información que corresponda a la mercancía a transportar: etiquetas; marcas, características de peligro, e indicaciones suplmentarias.

Se entiende que esta opción resulta más amigable para el conductor, acota la información complementaria sobre etiquetas y rótulos de riesgo, e indicaciones complementarias a la mercancía a transportar, y especifica con mayor precisión el equipamiento que debe utilizar en casos de emergencia.

## **II. Sobre el contenido de las Instrucciones para completar la Ficha de Emergencia**

A continuación aparecen observaciones sobre el contenido de las Instrucciones para confeccionar las Fichas de Emergencia.

1. Corregir el error de tipeo en el título.(página 6).



2. Tal como ya fue expresado anteriormente, la Ficha de Emergencia tiene dos destinatarios: las Autoridades de seguridad y respuesta en caso de accidente y el conductor del vehículo. En el primer párrafo de la INTRODUCCION, se sugiere expresar "...con la información necesaria a utilizar como ayuda, durante una emergencia, por parte de las Autoridades de seguridad y respuesta y el conductor del vehículo".

De esa manera se logra coherencia con lo que se expresa en el ANEXO I.

3. Se entiende que podrían suprimirse el segundo y tercer párrafo de la INTRODUCCION. En particular cuando se lee el entrecomillado parece quedar inconcluso pues le falta todo el desarrollo que aparece en el 5.4.1.8.1 del Capítulo 5.4 del Anexo II del Acuerdo.
4. En OBJETIVO: se sugiere mejorar el texto pues las Fichas de Emergencia deben redactarse en los idiomas del país de origen, destino y tránsito. Es decir, no siempre deben redactarse en los dos idiomas.
5. Parte 1-Lado A-Denominación apropiada para el transporte:
  - Donde se expresa "fabricada", se entiende que correspondería indicar "transportada".
  - El Acuerdo es identificado en varias partes del instructivo como "Acuerdo para la Facilitación del Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR", cuando su denominación correcta es "Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR".
6. En el numeral 2: se entiende que debería expresarse "...Conductor del vehículo.." y no "Conductor del Transporte".

Se sugiere expresar en ese numeral: "...el conductor del vehículo y las Autoridades de seguridad y respuesta en caso de accidente, comunicarse.."

7. Numeral 3: Después del subrayado se sugiere agregar: "...peligrosos, tomando en cuenta lo dispuesto en el Capítulo 3.1 del Anexo II del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de mercancías Peligrosas en el MERCOSUR".
8. Numeral 6-Clase (o División): En el subrayado se entiende que correspondería utilizar el término riesgo en vez de peligro, tal como se emplea en todo el texto del Acuerdo.
9. Numeral 8-Etiqueta de Riesgo:
  - El numeral 5.2.2.2.2 del Anexo II del Acuerdo se denomina "Modelos de Etiquetas" y no "Etiquetado".

- No queda claro qué se debe indicar en los casos que la mercancía pueda tener asignado uno o dos riesgos secundarios: ¿se deben imprimir las etiquetas correspondientes al riesgo o riesgos secundarios?, ¿o el número o los números de las clases o divisiones correspondientes?.

Otro aspecto importante a tener en cuenta en materia de simbología es el que refiere al caso que se transporte una mercancía que presenta riesgo para el medio ambiente: según lo dispuesto en la Parte 5 del Anexo II del Acuerdo debe agregarse el símbolo que aparece en el ítem 5.2.3.1.1.

Otro tanto ocurre con las mercancías transportadas en caliente.

Se entiende que una impresión de estos dos símbolos, cuando correspondiere, debería agregarse en esta parte o en las instrucciones para los conductores.

10. Numeral 10, se entiende que sería más apropiado sustituir “RIESGOS” por el término “PELIGROS”. Los riesgos están asociados a una frecuencia y a las consecuencias del accidente.

11. Numerales 10.1 al 10.4: Se entiende que en estos campos el fabricante debe informar sobre los peligros de la mercancía, las medidas de precaución se deberían desarrollar en el campo 11.

Por ejemplo, para el caso particular del AMONIACO podría aparecer la siguiente información:

10.1 Naturaleza del peligro: Gas tóxico y corrosivo.

10.1.1 Característica de la mercancía: Gas licuado bajo presión, de olor picante.

10.1.2 Vías de Exposición: el gas envenena por inhalación y es sofocante.

10.2 Incendio: el calor generado en un incendio provoca un aumento de presión con grave riesgo de explosión.

10.3 Salud: El gas ocasiona graves lesiones en los ojos y en las vías respiratorias.

El contacto con el líquido ocasiona quemaduras en la piel y graves lesiones en los ojos.

La reacción con el aire húmedo produce una niebla que tiene efecto fuertemente irritante sobre los ojos, la piel y las vías respiratorias.

10.4 Medio Ambiente: Es altamente tóxico para animales acuáticos, y por esa razón es clasificado como "peligroso para el ambiente".

12. Numeral 11: Se entiende que los ejemplos indicados en 11.1 y 11.2, no deberían llevar a que se los considerara como medidas exclusivas, es decir se entiende que correspondería aclarar al final de los ejemplos que “Las indicaciones

anteriores fueron formuladas a modo de ejemplo y no deben entenderse, en ningún caso, sustitutivas de la información que debe incluir el fabricante para cada mercancía peligrosa en particular”.

13. Campo 11.4- Primeros Auxilios: vale la misma consideración del final del numeral anterior. Por otra parte el ejemplo “Aplicar respiración boca a boca” está contra indicado en muchos casos, y “dar de beber agua o leche a las personas que no estén inconscientes” puede no ser apropiado en muchos casos.
14. Con relación al texto introductorio del ítem 15, habría que analizarlo en el marco de la propuesta que se realizó sobre la estructura formal de la Ficha de Emergencia o en el marco del formato propuesto por la Delegación de Argentina.

En el último caso correspondería indicar que las instrucciones para el conductor se basan en las instrucciones contenidas en el ADR, pues la estructura formal adoptada y las especificaciones del equipamiento para casos de emergencia para los conductores no son idénticas a las dispuestas en el ADR (Ver ítems 3 y 4 del numeral I de este documento).

### **III. ANEXO II –REQUISITOS PARA LA PREPARACION DE LA FICHA DE EMERGENCIA**

1. Parecería que el tamaño de hoja A4 es más fácilmente manipulable y habitual que un formato oficio.
2. El título asignado a la Ficha de Emergencia que aparece en los formularios no coincide con el mencionado en las páginas 15 y 16 del instructivo.
3. El numeral 3 del ANEXO II se podría suprimir dado que refiere al campo 8 de la Ficha de Emergencia. Se podría indicar en el ítem 8 del ANEXO I la dimensión del lado de la etiqueta.

Esta dimensión debería evaluarse tomando en cuenta el caso que la mercancía transportada tenga asignada uno o dos riesgos secundarios.

PARTE 1-LADO-A-

**FICHA DE EMERGENCIA  
PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS  
POR CARRETERA  
E INFORMACIÓN ADICIONAL**

**DENOMINACIÓN APROPIADA PARA EL TRANSPORTE DE LA MERCANCÍA PELIGROSA:**

**1. RAZÓN SOCIAL DEL FABRICANTE DEL PRODUCTO O EXPEDIDOR DE LA CARGA:**

Dirección:

Teléfono:

**6. Clase (o División):**

**6.1. Número de Riesgo:**

**2. TELÉFONO DE EMERGENCIA:**

**7. Grupo de Embalaje:**

**3. COMPOSICIÓN DEL PRODUCTO:**

**8. ETIQUETA DE RIESGO:**

**4. Nº ONU:**

**5. NOMBRE COMERCIAL DE LA MERCANCÍA PELIGROSA:**

**9. PRODUCTOS INCOMPATIBLES:**

**10. RIESGOS**

10.1. Naturaleza del riesgo:

10.1.1 Característica de la Mercancía:

10.1.2 Vías de Exposición:

10.2. Incendio:

10.3. Salud:

10.4. Medio Ambiente:

<b>L A D O - B -</b>		<b>11. EN CASO DE ACCIDENTE</b>	
11.1. Fuga / Derrame / Vuelco: 11.2. Incendio: 11.3. Contaminación Ambiental: 11.4. Primeros Auxilios: 11.5. Información a Emergencia Médica:			
<b>12. MEDIDAS SUPLEMENTARIAS O ESPECIALES QUE DEBERA ADOPTAR LA AUTORIDAD DE EMERGENCIA</b>			
12.1.- Precauciones fundamentales para la recuperación del producto: 12.2.- Precauciones que deberán adoptarse después de la intervención:			
<b>13. PROCEDIMIENTOS PARA EL TRANSBORDO Y RESTRICCIONES PARA EL MANIPULEO.</b>			
<b>14.- TELÉFONOS DE LA AUTORIDAD INTERVINIENTE EN LA EMERGENCIA -Teléfonos de emergencia-</b>			
<b>14.1. País de Origen</b> Policía:  Bomberos:  Defensa Civil:  Emergencia Ambiental:  Emergencias Médicas:	<b>14.2. País de Tránsito</b> Policía:  Bomberos:  Defensa Civil:  Emergencia Ambiental:  Emergencias Médicas:	<b>14.3. País de Destino</b> Policía:  Bomberos:  Defensa Civil:  Emergencia Ambiental:  Emergencias Médicas:	

PARTE 2

**INFORMACIÓN ADICIONAL  
A LA FICHA DE EMERGENCIA**

**15. INSTRUCCIONES PARA EL TRANSPORTISTA O CONDUCTOR**

15.1. En caso de accidente o emergencia que puede producirse o surgir durante el transporte, los miembros de la tripulación del vehículo llevarán a cabo las siguientes acciones cuando sea seguro y practicable hacerlo:

- Aplicar el sistema de frenado, apagar el motor y desconectar la batería accionando el interruptor cuando exista;
- Evitar fuentes de ignición, en particular, no fumar ni usar cigarrillos electrónicos o dispositivos similares o activar ningún equipo eléctrico;
- Informar a los servicios de emergencia apropiados, proporcionando tanta información como sea posible sobre el incidente o accidente y las materias involucradas;
- Ponerse el chaleco fluorescente y colocar las señales de advertencia autoportantes como sea apropiado;
- Mantener los documentos de transporte disponibles para los receptores a su llegada;
- No andar sobre las materias derramadas, no tocarlas y evitar la inhalación de gases, humo, polvo y vapores manteniéndose en el lado desde donde sopla el viento;
- Siempre que sea posible hacerlo con seguridad, emplear los extintores para apagar incendios pequeños/iniciales en neumáticos, frenos y compartimento del motor;
- Los miembros de la tripulación del vehículo no deberán actuar contra los incendios en los compartimentos de carga;
- Siempre que sea posible hacerlo con seguridad, emplear el equipo de a bordo para evitar fugas al medio ambiente acuático o al sistema de alcantarillado y para contener los derrames;
- Apartarse de las proximidades del accidente o emergencia, aconsejar a otras personas que se aparten y seguir el consejo de los servicios de emergencias;
- Quitarse toda ropa y equipos de protección contaminados después de su utilización y deshacerse de estos de forma segura.

15.2. Indicaciones adicionales para los miembros de la tripulación del vehículo sobre las características de peligro de las mercancías peligrosas por clase y sobre las acciones a realizar en función de las circunstancias predominantes

Numeración de las Etiquetas de riesgo (1)	Características de peligro (2)	Indicaciones suplementarias (3)
Materias y objetos explosivos  1      1.5      1.6	Presentan una amplia gama de propiedades y efectos tales como la detonación en masa, proyección de fragmentos, incendios/flujos de calor intenso, formación de resplandor intenso, ruido fuerte o humo. Sensible a los choques y/o a los impactos y/o al calor.	Refugiarse y alejarse de las ventanas.
Materias y objetos explosivos  1.4	Ligero riesgo de explosión e incendio.	Refugiarse.
Gases inflamables  2.1	Riesgo de incendio. Riesgo de explosión. Puede estar bajo presión. Riesgo de asfixia. Puede provocar quemaduras y/o congelación. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.	Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.
Gases no inflamables, no tóxicos  2.2	Riesgo de asfixia. Puede estar bajo presión. Puede provocar congelación. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.	Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.
Gases tóxicos  2.3	Riesgo de intoxicación. Puede estar bajo presión. Puede provocar quemaduras y/o congelación. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor	Usar máscara de evacuación de emergencia. Refugiarse.

		Mantenerse lejos de zonas bajas.
Líquidos inflamables 3	Riesgo de incendio. Riesgo de explosión. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.	Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.
Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas, materias que polimerizan y materias sólidas explosivas desensibilizadas 4.1	Riesgo de incendio. Las materias inflamables o combustibles pueden incendiarse por calor, chispas o llamas. Pueden contener materias autorreactivas con posibilidad de descomposición exotérmica bajo los efectos del calor, del contacto con otras materias (como ácidos, compuestos de metal pesado o aminas), fricción o choque. Esto puede dar como resultado la emanación de gases o vapores nocivos e inflamables o inflamación espontánea. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor. Riesgo de explosión de las materias explosivas desensibilizadas en caso de fuga del agente de desensibilización.	
Materias que pueden experimentar inflamación espontánea 4.2	Riesgo de incendio por inflamación espontánea si los embalajes se dañan o se derrama el contenido. Puede reaccionar violentamente con el agua.	
Materias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables 4.3	Riesgo de incendio y de explosión en caso de contacto con el agua.	Las materias derramadas se deben tapar de forma que se mantengan separadas del agua.
Materias comburentes 5.1	Riesgo de fuerte reacción, de inflamación y de explosión en caso de contacto con materias combustibles o inflamables.	Evitar mezclar con materias inflamables o fácilmente inflamables (por ejemplo, serrín).
Peróxidos orgánicos 5.2	Riesgo de descomposición exotérmica a temperaturas elevadas, por contacto con otras materias (como ácidos, compuestos de metales pesados o aminas), de fricción o choque. Esto puede dar como resultado la emanación de gases o vapores nocivos e inflamables o inflamación espontánea.	Evitar mezclar con materias inflamables o fácilmente inflamables (por ejemplo, serrín).
Materias tóxicas 6.1	Riesgo de intoxicación por inhalación, contacto con la piel o ingestión. Riesgos para el medio ambiente acuático o el sistema de alcantarillado.	Usar máscara de evacuación de emergencia.
Materias infecciosas 6.2	Riesgo de infección. Puede causar enfermedades graves en seres humanos o animales. Riesgos para el medio ambiente acuático o el sistema de alcantarillado.	
Materias radiactivas 7A, 7B, 7C, 7D	Riesgo de incorporación y radiación externa.	Limitar el tiempo de exposición.
Materias fisionables 7E	Riesgo de reacción nuclear en cadena.	

Materias corrosivas 8	Riesgo de quemaduras por corrosión. Pueden reaccionar fuertemente entre ellas, con el agua o con otras sustancias. La materia derramada puede desprender vapores corrosivos. Riesgos para el medio ambiente acuático o los sistemas de alcantarillado.	
Materias y objetos peligrosos diversos 9 y 9A	Riesgo de quemaduras. Riesgo de incendio. Riesgo de explosión. Riesgos para el medio ambiente acuático o los sistemas de alcantarillado	
Materias peligrosas para el medio ambiente	Riesgo para el medio ambiente acuático o los sistemas de alcantarillado	
Materias transportadas en caliente	Riesgo de quemaduras por calor.	Evitar el contacto con partes calientes de la unidad de transporte y la materia derramada.
<b>15.3. Equipamiento de protección general e individual para ser utilizados cuando se tengan que tomar medidas de emergencia generales o que comporten riesgos particulares que deberán encontrarse a bordo de la unidad de transporte.</b>		
<i>Toda unidad de transporte, debe llevar a bordo el equipamiento siguiente:</i> - un calzo por vehículo, de dimensiones apropiadas para la masa máxima del vehículo y el diámetro de las ruedas; - dos señales de advertencia autoportantes; - líquido para el lavado de los ojos.	<i>Para cada miembro de la tripulación del vehículo</i> - un chaleco o ropa fluorescente - aparato de iluminación portátil; - un par de guantes protectores; y - un equipo de protección ocular.	<i>Equipamiento adicional requerido para ciertas clases:</i> - se deberá llevar una máscara de evacuación de emergencia por cada miembro de la tripulación del vehículo, a bordo de la unidad de transporte, para las etiquetas de peligro números 2.3 ó 6.1; - una pala; - un obturador de entrada al alcantarillado; - un recipiente colector.



# **INSTRUCCIONES PARA COMPLETAR LA FICHA DE EMERGENCIA PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR**

## **INTRODUCCIÓN**

Los vehículos utilizados en el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR deben portar una – Ficha de Emergencia – con la información necesaria para que la Autoridad de Aplicación de la ruta, pueda realizar una mejor atención de la Emergencia.

Según lo indicado en el Acuerdo para la Facilitación del Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N°15/2019, en su Anexo II, Parte 5, del Capítulo 5.4 – Documentación –, numeral 5.4.1.8.1- **Información para el transporte de mercancías peligrosas-** se indica lo referente a la Ficha de Emergencia:

*“...Ficha de Emergencias conteniendo información del producto, de manera tal que ayude en las acciones de atención en caso de que ocurra cualquier accidente u incidente, conteniendo instrucciones suministradas por el expedidor, conforme a información recibida del fabricante del producto transportado, expliciten de forma clara y concisa”.*

## **OBJETIVO**

Implementar en los Estados Partes, una Ficha de Emergencia unificada para el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas, redactada en idiomas del país de origen, destino y tránsito, con el fin de facilitar el control, fiscalización e intervención, por parte de las Autoridades de Aplicación de los países del MERCOSUR.

## **ÁMBITO DE APLICACIÓN**

La Ficha de Emergencia unificada para el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas será de aplicación en el ámbito del MERCOSUR.

## **DESARROLLO:**

La Ficha de Emergencia para el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, se encuentra desarrollada en los siguientes Anexos:

### **ANEXO I**

**INSTRUCTIVO PARA LA ELABORACIÓN DE LA FICHA DE EMERGENCIA E INFORMACIÓN ADICIONAL.**

### **ANEXO II**

**REQUISITOS PARA LA PREPARACIÓN DE LA FICHA DE EMERGENCIA E INFORMACIÓN ADICIONAL.**

## **ANEXO I**

### **INSTRUCTIVO PARA LA ELABORACIÓN DE LA FICHA DE EMERGENCIA E INFORMACIÓN ADICIONAL**

La Ficha de Emergencia estará conformada por dos (2) partes, que determinarán la información precisa que debe tener en cuenta la Autoridad de Aplicación en la ruta de cada uno de los Estados Partes, el Transportista y el Conductor del Transporte de Mercancías Peligrosas ante una Emergencia.

#### **Parte 1 - INSTRUCTIVO PARA LA ELABORACIÓN DE LA FICHA DE EMERGENCIA**

##### **- Lado A – Denominación apropiada para el Transporte:**

En este punto se deberá incorporar la denominación apropiada para el Transporte de la Mercancía Peligrosa fabricada, como se indica en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II -Normas Técnicas- del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N°15/2019.

##### **1.- Razón Social del Fabricante o Expedidor de la Carga:**

En este numeral, se deberá incorporar la Razón Social del Expedidor de la Carga o Fabricante de la mercancía peligrosa, juntamente con su Dirección Postal y sus Teléfonos.

##### **2.- Teléfono de Emergencia:**

El Expedidor de la Carga o el Fabricante de la mercancía peligrosa, deberá informar los Teléfonos de Emergencia, que permitirán tanto al Transportista, el Conductor del vehículo y la Autoridad de Aplicación en la Ruta de cada Estado Parte, comunicarse ante la emergencia. Como así también, informar si el mismo posee un “Equipo de Profesionales Técnicos” que pueda asistir al lugar del hecho.

### **3.- Composición del Producto:**

En este campo el Expedidor o Fabricante deberá indicar la Composición del Producto o de la Mercancía Peligrosa transportada. Podrá declarar únicamente los componentes peligrosos, tomando en cuenta lo dispuesto en el Capítulo 3.1 del Anexo II del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR.

### **4.- Número de ONU:**

En este numeral, el Expedidor o Fabricante deberá informar el Número de ONU que le corresponde a la Mercancía Peligrosa, el que se encuentra indicado en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II –Normas Técnicas- del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N°15/2019.

### **5.- Nombre comercial de la Mercancía Peligrosa:**

En este espacio, el Expedidor o Fabricante de la mercancía peligrosa, deberá redactar el nombre comercial de la citada mercancía.

### **6.- Clase (o División):**

El Expedidor o Fabricante, deberá informar la Clase (o División) a la cual corresponde la mercancía peligrosa según lo indicado en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II –Normas Técnicas- del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N°15/2019. Si la mercancía tiene indicado un riesgo secundario, éste deberá indicarse entre paréntesis.

#### **6.1.- Número de Riesgo:**

Se deberá informar el Número de Riesgo, si corresponde, que se establece en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II –Normas Técnicas- del Acuerdo para la Facilitación del Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N°15/2019.

### **7.- Grupo de Embalaje:**

En este campo, se deberá indicar el Grupo de Embalaje al que pertenece la Mercancía Peligrosa y que se determina en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II –Normas Técnicas- del Acuerdo para la Facilitación del Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N°15/2019.

#### **8.- Etiqueta de Riesgo:**

Se deberá imprimir la figura de la Etiqueta de la Clase a la cual corresponde la Mercancía Peligrosa, según lo indicado en el Anexo II “Normas Técnicas”, Parte 5, Capítulo 5.2 – Identificación de Bultos, Artículos y Embalajes, numeral 5.2.2.2.2 Modelos de Etiquetas del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N°15/2019. Si la mercancía tiene indicado un riesgo secundario, éste deberá indicarse entre paréntesis.

#### **9.- Productos incompatibles**

En este campo se deberá indicar los “Productos Incompatibles” que deberá transportar.

#### **10.- Peligros:**

##### **10.1.- Naturaleza del peligro:**

El Fabricante del producto o el Expedidor de la Mercancía Peligrosa, deberá informar la naturaleza del peligro de dicha sustancia, desde el punto de vista de la composición y las precauciones que se deben adoptar en caso de accidente.

##### **10.1.1.- Característica de la Mercancía:**

Se deberá determinar las características que posee la Sustancia Peligrosa, como ser, si fuera el caso y a modo de ejemplo:

- .- Peligroso para la piel, los ojos y las vías respiratorias.
- .- Forma una mezcla explosiva en contacto con el aire.
- .- Asfixiante.

### **10.1.2.- Vías de exposición:**

En este numeral, se deberá informar cuales son las vías de exposición a las mercancías y las precauciones que se deberían tener en cuenta al respecto.

### **10.2.- Incendio:**

En este numeral, se deberán informar, en el caso que la mercancía peligrosa transportada por su peligro, produzca incendio: las precauciones que se tendrán que tener al respecto. Deberá indicar cuales son los medios de extinción adecuados y cuales los no recomendados.

### **10.3.- Salud:**

De acuerdo al riesgo de la sustancia peligrosa transportada, la Empresa fabricante del producto y/o el Expedidor de la carga, deberá informar las precauciones que se deberán tener en cuenta por las personas ante situaciones de exposición como inhalación o contacto con la piel.

### **10.4.- Medio ambiente:**

En este campo, se tendrá que informar, con relación al Peligro, la prevención que se debe tener en cuenta si la misma pueda contaminar o dañar al medio ambiente.

## **Parte 1 - Lado B –**

### **11.- En caso de Accidente:**

#### **11.1.- Fuga/Derrame/Vuelco:**

El Fabricante del producto peligroso o el Expedidor de la carga, deberá informar en el caso de Fuga/Derrame/Vuelco, a modo de ejemplo, las siguientes indicaciones:

- .- Detener las fugas, si es posible.
- .- Contener el vertido por cualquier medio disponible.

- .- Comprobar los límites de explosividad, si fuera el caso.
- .- Utilizar herramientas manuales de baja producción de chispas y equipo intrínsecamente seguro.
- .- Si la sustancia se ha introducido en una corriente a agua, o en una alcantarilla, informar a la autoridad responsable.

“Las indicaciones anteriores fueron formuladas a modo de ejemplo y no deben entenderse, en ningún caso, sustitutivas de la información que debe incluir el fabricante para cada mercancía peligrosa en particular”.

### **11.2.- Incendio:**

En este numeral, se deberán informar las indicaciones que se deben tener en cuenta ante incendio de la mercancía peligrosa transportada.

A modo de ejemplo, si fuera el caso de un Transporte de Gas Licuado Inflamable, se debería proceder de la siguiente manera:

- .- Mantener el/los recipientes refrigerado/s con agua.
- .- Interrumpir el suministro de gas si se puede realizar con seguridad.
- .- NO extinguir las llamas del gas que se escapa, a menos que sea ABSOLUTAMENTE necesario.
- .- Trabajar desde una posición protegida para reducir el riesgo del personal. Utilizar monitores o lanzas autónomas.
- .- Extinguir con agua pulverizada (spray) o con polvo seco.
- .- Evitar derrames innecesarios como consecuencia de la aplicación de medios de extinción que puedan ser contaminantes.

“Las indicaciones anteriores fueron formuladas a modo de ejemplo y no deben entenderse, en ningún caso, sustitutivas de la información que debe incluir el fabricante para cada mercancía peligrosa en particular”.

### **11.3.- Contaminación Ambiental:**

En este campo, se deberá informar las precauciones a tener en cuenta por la Autoridad de Aplicación interviniente en la emergencia, en cuanto a la contaminación que puede ocasionar la sustancia peligrosa transportada y/o accidentada.

### **11.4.- Primeros Auxilios:**

El Fabricante de la mercancía peligrosa o el Expedidor de la carga, deberán informar, los primeros auxilios que se deberán realizar a las personas afectadas por la fuga, derrame, vuelco o incendio de la sustancia peligrosa transportada.

En este caso y a modo de ejemplo, se tendrán en cuenta ciertas indicaciones, como las que a continuación se señalan:

- .- Trasladar al accidentado al aire libre.
- .- Aplicar respiración artificial a las personas inconscientes que no respiren.
- .- Quitarse la ropa contaminada y lavarse con abundante agua y jabón.
- .- Si la sustancia se ha introducido en los ojos, lavarlos inmediatamente con agua y continuar haciéndolo hasta recibir asistencia médica.
- .- Quitarse las lentes de contacto, si fuera el caso.
- .- Dar de beber agua o leche a las personas que no estén inconscientes.
- .- Limpiar la sustancia visible que esté en la boca o alrededor de ella.
- .- Recabar asistencia médica.

“Las indicaciones anteriores fueron formuladas a modo de ejemplo y no deben entenderse, en ningún caso, sustitutivas de la información que debe incluir el fabricante para cada mercancía peligrosa en particular”.

### **11.5.- Información a Emergencias Médicas:**



En este numeral, se deberá informar a Emergencias Médicas sobre las precauciones de la mercancía peligrosa transportada, como así también, las tareas de primeros auxilios a practicar a los damnificados del accidente.

## **12.- Medidas suplementarias o especiales que deberá adoptar la Autoridad de Emergencia:**

En este ítem, la Autoridad de Aplicación que interviene en la emergencia deberá considerar ciertas medidas suplementarias o especiales que tendrá que adoptar, tales como:

### **12.1.- Precauciones fundamentales para la recuperación del producto:**

A modo de ejemplo, si fuera “Gas Licuado Inflamable”, no utilizar equipo de recuperación convencional y solicitar inmediatamente asesoramiento especializado.

### **12.2.- Precauciones que deberán adoptarse después de la intervención:**

A modo de ejemplo, si fuera “Gas Licuado Inflamable”, en el caso de “Ropa y aparato de respiración contaminada”, se deberá lavar copiosamente con agua antes de ser quitados.

En “Limpieza de equipo”, se deberá lavar con abundante agua antes de su transporte desde el lugar del accidente.

## **13.- Procedimiento para el Transbordo y Restricciones para el Manipuleo:**

En este punto, se deberá informar el Procedimiento a seguir para el Transbordo y las Restricciones que se deben tener en cuenta para el Manipuleo de la Mercancías Peligrosas.

## **14.- Teléfonos de la Autoridad Interviniente en la Emergencia:**

En este punto, es sumamente importante indicar los números telefónicos de las Autoridades Intervinientes en la Emergencia de cada uno de los países de origen, tránsito y destino de la mercancía peligrosa, como se señalan en cada una de las columnas de la presente Ficha de Emergencia y cuando fuera el caso, las Autoridades Competentes para las Clases 1 y 7 a lo largo del itinerario.

## **Parte 2.- INFORMACIÓN ADICIONAL A LA FICHA DE EMERGENCIA**

La Información Adicional a la Ficha de Emergencia tiene como objetivo orientar al Transportista y Conductor respecto son las determinadas en el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera – ADR-, Parte 5 – Procedimientos de la expedición, Capítulo 5.4 – Documentación- numeral 5.4.3 Instrucciones escritas.

### **15.1.- Acciones que deberán realizar los miembros de la tripulación en caso de accidente o emergencia:**

En caso de accidente o emergencia que pueda producirse o surgir durante el transporte, los miembros de la tripulación del vehículo deberán llevar a cabo una serie de acciones al respecto, que se encuentran plasmadas en la “Ficha de emergencia”.

### **15.2.- Indicaciones adicionales.**

Los miembros de la tripulación del vehículo deberán cumplir con las indicaciones adicionales sobre las características de peligro de las mercancías peligrosas por clase y sobre las acciones en función de las circunstancias predominantes.

### **15.3.- Equipamiento de protección general e individual:**

El equipamiento de protección general e individual se debe llevar en toda unidad de transporte, como así también un equipamiento adicional requerido para ciertas clases de sustancias peligrosas y debe ser utilizado cuando se tengan que tomar medidas de emergencias generales o que comporten riesgos particulares, según lo indicado en el Artículo 7° del Anexo I –Disposiciones Generales- y el Capítulo 5.4 de la Parte 5 del Anexo II – Normas Técnicas- del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N°15/2019.

La referida INFORMACIÓN ADICIONAL no tiene carácter mandatorio, solamente es una recomendación para optimizar la aplicación de la normativa vigente.

## **ANEXO II**

### **REQUISITOS PARA LA PREPARACIÓN DE LA FICHA DE EMERGENCIA Y SU INFORMACIÓN ADICIONAL**

#### **Requisitos para la preparación de la Ficha de Emergencia y su Información Adicional.**

La preparación de la Ficha de Emergencia y su Información Adicional se realizará de acuerdo a las siguientes indicaciones:

##### **1.- Papel para impresión:**

El papel para la impresión de cada uno de los documentos mencionados en el “Instructivo para la elaboración de la Ficha de Emergencia” e “Información Adicional” del Anexo I, debe ser de color blanco, cuyo tamaño es de una hoja A4 (210mm x 297mm).

La presente Ficha y su Información Adicional, deberán ser impresas en dos carillas de cada una de las Partes y se pueden plastificar.

##### **2.- Letra de impresión:**

###### **Parte 1 – Lado A y B**

El tipo de letra debe ser “Arial”, el título principal debe ser en letras mayúsculas, resaltado en negrita y de cuerpo 12 **FICHA DE EMERGENCIA PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA EN EL MERCOSUR.**

Los títulos principales de los numerales 1al 14, sus letras se escriben en mayúscula, resaltado en **negrita** y los títulos secundarios de los mismos numerales, se escriben con la primera letra en mayúscula y las demás en minúscula, con un cuerpo de 11.

###### **Parte 2 - Información Adicional para la Ficha de Emergencia:**

El tipo de letra debe ser “Arial”, título principal **INFORMACIÓN ADICIONAL PARA LA FICHA DE EMERGENCIA**, debe tener un cuerpo de 12, resaltado con negrita.

El título del numeral 15 **INSTRUCCIONES PARA EL TRANSPORTISTA O CONDUCTOR**, debe tener un cuerpo de 10, resaltado con negrita. Todo el título se escribe en mayúscula.

En el numeral 15.1, el título se escribe la primera letra en mayúscula y las restantes en minúsculas y su cuerpo es de 10. Las “Acciones” indicadas en las dos (2) columnas debe tener un cuerpo de 9.

En el numeral 15.2, el título se escribe la primera letra en mayúscula y las restantes en minúsculas y su cuerpo es de 10.

Los títulos de cada una de las columnas de este numeral, se escriben la primera letra en mayúscula y las demás en minúscula, resaltado en negrita con un cuerpo de 8; el texto debe estar escrito con un cuerpo de 9.

En el numeral 15.3, su título debe escribirse la primera letra en mayúscula y las restantes en minúsculas, resaltadas en negrita y su cuerpo es de 10.

Los títulos de cada una de las columnas, deben escribirse la primera letra en mayúscula y el resto en minúscula, con inclinación hacia la derecha, las demás indicaciones se escriben en igual forma que la señalada, pero sin inclinación y sus cuerpos es 8.

### **3.- Etiqueta de Riesgo:**

La Ficha de Emergencia, en el numeral 8 de la Parte 1, Lado A, cuyo título es ETIQUETA DE RIESGO, el etiquetado con la cual se identifica la sustancia peligrosa deberá ser impreso en el color correspondiente a lo establecido en el Anexo II – Normas Técnicas- Parte 5, Capítulo 5.2 – Identificación de Bultos, Artículos y Embalajes-, numeral 5.2.2.2.2 -Modelos de Etiquetas-, del Acuerdo para la Facilitación del Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N°15/2019.

El tamaño de dicha Etiqueta debe ser de 30mm de cada uno de los lados.





# **MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NACIONAL E INTERNACIONAL DE PRODUTOS PERIGOSOS**

---

**Coordenação de Padronização da Fiscalização de Transporte e Trânsito**

**Gerência de Fiscalização**

**Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros**



## **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**

Coordenação de Padronização da Fiscalização de  
Transporte e Trânsito—COPAT

Gerência de Fiscalização—GEFIS

Superintendência de Fiscalização de Serviços de  
Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros—SUFIS

### **DIAGRAMAÇÃO**

Assessoria de Comunicação ANTT

Coordenação de Padronização da Fiscalização de  
Transporte e Trânsito

### **FICHA TÉCNICA**

#### **AUTOR:**

**Tatiana Furtado Alvim de Amorim**

#### **COLABORADOR:**

**Ismael Dimer da Rocha**

# MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NACIONAL E INTERNACIONAL DE PRODUTOS PERIGOSOS

---

CAMPO DE APLICAÇÃO:  
Público Interno

4ª EDIÇÃO  
BRASÍLIA  
2020



# Sumário

---

## Introdução

- 1 Informações gerais
  - 1.1 Fundamentação Legal
    - 1.1.1 Transporte nacional
    - 1.1.2 Transporte internacional
    - 1.1.3 Demais instrumentos legais aplicáveis
  - 1.2 Escopo da regulamentação
  - 1.3 Classificação dos produtos perigosos
- 2 Fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos – Informações gerais
  - 2.1 Escopo da fiscalização
  - 2.2 Competências para lavratura dos autos de infração e informações sobre o processamento dos autos de infração
  - 2.3 Procedimentos adicionais à lavratura do auto de infração
  - 2.4 Identificação do infrator
    - 2.4.1 Identificação do Expedidor
      - 2.4.1.1 No caso de redespacho
    - 2.4.2 Identificação do Transportador
  - 2.5 Valores das infrações
- 3 Fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos – Exigências regulamentares
  - 3.1 Condições técnicas dos veículos e dos equipamentos de transporte
    - 3.1.1 Características técnico operacionais
    - 3.1.2 Limpeza e descontaminação
  - 3.2 Veículos autorizados
  - 3.3 Documentação
    - 3.3.1 Documento fiscal para transporte
      - 3.3.1.1 Informações básicas exigidas
      - 3.3.1.2 Informações complementares ao nome apropriado para embarque
      - 3.3.1.3 Informações adicionais à descrição dos produtos
    - 3.3.2 Declaração do Expedidor
    - 3.3.3 Documentação adicional para veículos e equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel
      - 3.3.3.1 Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos – CTPP
      - 3.3.3.2 Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel – CIPP
      - 3.3.3.3 Certificado de Inspeção Veicular – CIV
      - 3.3.3.4 Selo de Identificação da Conformidade para tanques
      - 3.3.3.5 Placa de Identificação do Fabricante
      - 3.3.3.6 Placa de Inspeção e Placa de Identificação
  - 3.3.4 Instruções escritas para o caso de acidente

- 3.3.5 Documento comprobatório de aprovação do condutor em curso especializado para a condução de veículos de transporte de produtos perigosos
- 3.4 Transporte fracionado
  - 3.4.1 Disposições gerais
  - 3.4.2 Acomodação da carga
  - 3.4.3 Certificação compulsória das embalagens, IBCs e embalagens grandes
    - 3.4.3.1 Marcação ONU
      - 3.4.3.1.1 Marcação de embalagens
      - 3.4.3.1.2 Marcação de IBCs
      - 3.4.3.1.3 Marcação de embalagens grandes
      - 3.4.3.1.4 Marcação de tanques portáteis
  - 3.4.4 Identificação das embalagens
    - 3.4.4.1 Rótulos de risco
    - 3.4.4.2 Demais símbolos aplicáveis
      - 3.4.4.2.1 Símbolo para transporte de substâncias que apresentam risco para o meio ambiente
      - 3.4.4.2.2 Setas de Orientação
      - 3.4.4.2.3 Símbolo para transporte de pilhas e baterias de lítio
      - 3.4.4.2.4 Símbolo para transporte de produtos perigosos em quantidade limitada por embalagem interna
    - 3.4.4.3 Marcação
  - 3.4.5 Proibições de carregamento conjunto e incompatibilidade
    - 3.4.5.1 Proibições de carregamento conjunto entre produtos perigosos e não perigosos
    - 3.4.5.2 Proibições de carregamento conjunto entre produtos perigosos - incompatibilidade
    - 3.4.5.3 Uso de cofres de carga
    - 3.4.5.4 Demais restrições de carregamento
- 3.5 Transporte a granel
  - 3.5.1 Inspeção e certificação dos equipamentos – CTPP e CIPP
  - 3.5.2 Inspeção dos veículos
- 3.6 Sinalização dos riscos – veículos e equipamentos de transporte
  - 3.6.1 Rótulos de Risco
    - 3.6.1.1 Disposições gerais e especificações
    - 3.6.1.2 Afixação dos rótulos de risco
  - 3.6.2 Painéis de Segurança
    - 3.6.2.1 Disposições gerais e especificações
    - 3.6.2.3 Afixação dos painéis de segurança
  - 3.6.3 Demais símbolos aplicáveis
    - 3.6.3.1 Símbolo para o transporte de substâncias a temperatura elevada
    - 3.6.3.2 Símbolo para o transporte de substâncias que apresentam risco para o meio ambiente
    - 3.6.3.3 Símbolo para veículos e equipamentos de transporte sob fumigação
    - 3.6.3.4 Símbolo para veículos e equipamentos de transporte contendo produtos perigosos utilizados como refrigerante ou condicionante
- 3.7 Equipamentos de porte obrigatório
  - 3.7.1 Equipamentos para situações de emergência
  - 3.7.2 Traje e equipamentos de proteção individual – EPI
- 3.8 Prescrições Particulares
  - 3.8.1 Quantidades Limitadas
    - 3.8.1.1 Quantidade Limitada por Embalagem Interna
      - 3.8.1.1.1 Isenções aplicáveis
    - 3.8.1.2 Quantidade Limitada por veículo

3.8.1.2.1 Isenções aplicáveis

- 3.8.2 Distribuição para venda no comércio varejista
- 3.8.3 Transporte de produtos de higiene pessoal, cosméticos e perfumaria
- 3.8.4 Transporte de embalagens (incluindo IBCs e embalagens grandes) vazias e não limpas
- 3.8.5 Transporte de amostras
- 3.8.6 Transporte de Amostras Testemunha
- 3.8.7 Transporte do produto perigoso ONU 3373 - SUBSTÂNCIA BIOLÓGICA, CATEGORIA B, e aplicação da Instrução para Embalagem P650
- 3.8.8 Transporte de resíduos
- 3.8.9 Coleta de resíduos de serviços de saúde
- 3.8.10 Transporte de pilhas e baterias de lítio
- 3.8.11 Transporte de produtos para uso ou consumo humano ou animal com produtos perigosos

3.9 Situações de emergência e transbordo

4 Infrações Aplicáveis

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01- Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos – CTPP

FIGURA 02- Lista de Grupos de Produtos Perigosos

FIGURA 03- Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos - CIPP

FIGURA 04 - Certificado de Inspeção Veicular - CIV

FIGURA 05 - Selo de Identificação da Conformidade para tanques

FIGURA 06 – Placa de inspeção

FIGURA 07 – Placa de identificação

FIGURA 08 – Exemplos de embalagens utilizadas para o transporte fracionado

FIGURA 09 – Exemplo de volume ( embalagem interna + embalagem externa )

FIGURA 10 – Selos de Identificação da Conformidade do Inmetro para embalagens

FIGURA 11 – Exemplos de marcações ONU em embalagens

FIGURA 12 – Exemplo do significado das informações constantes na marcação ONU das embalagens

FIGURA 13 – Exemplo do significado das informações constantes na marcação ONU para IBCs

FIGURA 14 – Marcação adicional obrigatória para IBCs

FIGURA 15 – Símbolo para empilhamento de IBCs

FIGURA 16 – Exemplo do significado das informações constantes na marcação ONU para embalagens grandes

FIGURA 17 – Exemplo de Placa de Identificação de tanque portátil

FIGURA 18 – Exemplo de volume adequadamente identificado

FIGURA 19 – Modelos dos rótulos de risco

FIGURA 20 – Símbolo para transporte de substâncias que apresentam risco para o meio ambiente

FIGURA 21 – Setas de orientação

FIGURA 22 – Exemplo de volume identificado com seta de orientação

FIGURA 23 – Símbolo para transporte de pilhas e baterias de lítio

FIGURA 24 – Símbolo para o transporte de produtos perigosos em quantidade limitada por embalagem interna

FIGURA 25 – Símbolo para o transporte de produtos perigosos em quantidade limitada por embalagem interna utilizado no transporte aéreo

FIGURA 26 – Exemplos de cofres de cargas

FIGURA 27 – Exemplos de equipamentos de transporte a granel

FIGURA 28 – Exemplos de sinalização para veículos ou equipamentos aceitos no transporte aéreo e marítimo

FIGURA 29 - Exemplos de rótulos de risco intercambiáveis

FIGURA 30 – Modelo do rótulo de risco para a Classe 7, para utilização nos veículos e equipamentos

FIGURA 31 – Exemplos de Painéis de Segurança

FIGURA 32 – Exemplos de Painéis de Segurança intercambiáveis

FIGURA 33 – Símbolo para o transporte de substâncias a temperatura elevada

FIGURA 34 – Símbolo para veículos e equipamentos de transporte sob fumigação

FIGURA 35 – Símbolo para veículos e equipamentos de transporte contendo produtos perigosos utilizados como refrigerante ou condicionante

FIGURA 36 - Selo de Identificação da Conformidade para extintores de incêndio

Figura 37 – Exemplos de embalagens para o transporte do ONU 3373

Figura 38 – Marca para uso nas embalagens para o transporte do ONU 3373 que atendam a P650

Figura 39 – Resumo das exigências e isenções para o transporte de pilhas e baterias

## LISTA DE TABELAS

TABELA 01 – Dimensões mínimas dos rótulos de risco e demais símbolos aplicáveis para uso em embalagens de tamanhos reduzidos

TABELA 02 – Infrações previstas na Resolução ANTT n°. 5848/19

TABELA 03 – Infrações previstas no Decreto n°. 2866/16

## Referências

---

A elaboração deste Manual teve como Referência, no mínimo:

- Lei nº 10.233/01
- Lei nº 9503/97
- Decreto nº 1.797/96
- Decreto nº. 2866/98
- Resolução ANTT nº. 5848/19
- Resolução ANTT nº. 5232/16
- Manual de Fiscalização do Transporte Rodoviário Nacional e Internacional da ANTT; 3ª Edição
- Resolução Contran nº. 356/10
- Portaria Inmetro nº. 16/16
- Portaria Inmetro nº. 38/18
- Portaria Inmetro nº. 46/18
- Portaria Inmetro nº. 397/19
- Portaria Inmetro nº. 457/08
- Portaria Inmetro nº. 91/09
- Portaria Inmetro nº. 141/19
- Portaria Inmetro nº. 005/11
- ABNT NBR 7500
- ABNT NBR 9735
- ABNT NBR 10271
- ABNT NBR 14619



## INTRODUÇÃO

O Manual de Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos tem como objetivo detalhar a regulamentação e fornecer subsídio aos agentes que atuam na fiscalização do transporte nacional e internacional de tal tipo de carga.

O conteúdo teórico está organizado de maneira didática, apresentado de forma resumida os pontos que devem ser atendidos pelo envolvidos nesse tipo de transporte e que são observados nas fiscalizações, além de apresentar exemplos e imagens.

O Manual extrai da regulamentação os pontos relevantes para atuação prática, constituindo-se como uma fonte de pesquisa e orientação.

Destaca-se que este Manual não substitui a legislação completa publicada no Diário Oficial da União, necessária para o entendimento integral da regulamentação do transporte rodoviário de produtos perigosos, assim como para verificação de exceções e disposições pontuais.

## **1. Informações gerais**

### **1.1 Fundamentação Legal**

#### **1.1.1 Transporte nacional**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, entidade integrante da Administração Federal Indireta, foi criada em 2001 pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, regulamentada pelo Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002.

De acordo com os artigos 22 e 24 da Lei nº. 10233/01, constituem esferas de atuação da ANTT o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e o estabelecimento de padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas.

Atualmente a regulamentação para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos corresponde à Resolução ANTT nº. 5848/19, que atualizou o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, e suas Instruções Complementares, Resolução ANTT nº. 5232/16 e alterações.

A Resolução ANTT nº. 5848/19 estabelece, em seu artigo 37, que cabe à ANTT fiscalizar o cumprimento das disposições deste Regulamento e de suas Instruções Complementares, sem prejuízo da competência das autoridades com circunscrição sobre a via por onde transitar o veículo transportador. As infrações devidas à inobservância das exigências regulamentares estão previstas no artigo 42 daquela Resolução e se aplicam ao transportador e ao expedidor dos produtos perigosos.

#### **1.1.2 Transporte Internacional**

Quando o transporte é realizado entre os países membros do MERCOSUL, deve ser observado o disposto na Decisão/MERCOSUL/GMC/DEC. nº 02/94, que corresponde ao Acordo para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos no Mercosul, aprovado no Brasil pelo Decreto nº 1.797/1996. Tal Acordo é composto por dois anexos: o Anexo I contém as Normas Funcionais e Anexo II contém as Normas Técnicas.

O Regime de Infrações e Sanções aplicáveis com base no Acordo para Facilitação está disciplinado no Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo, aprovado no Brasil pelo Decreto nº. 2866/1998.

O transporte internacional é delimitado pelo contrato de transporte (o CRT – Conhecimento de Transporte Internacional), estando o veículo em viagem internacional entre as localidades descritas no CRT independentemente do momento aduaneiro. Se a viagem, no local de abordagem, está amparada em um CRT, o veículo está em viagem internacional e deve respeitar o regulamento específico, quando houver.

Para o transporte internacional entre países que não fazem parte do MERCOSUL, bem como entre países com os quais o Brasil não tenha firmado nenhum acordo bilateral sobre o assunto, devem ser aplicadas as regras nacionais vigentes no país de trânsito, não sendo aplicável o Acordo mencionado.

### 1.1.3 Demais instrumentos legais aplicáveis

O transporte rodoviário de produtos perigosos apresenta interfaces com diversas outras legislações, principalmente em função da competência de outros órgãos para a movimentação e controle do produto.

Nesse âmbito pode-se citar o Ministério da Defesa – Comando do Exército, em relação a produtos da Classe 1, a Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN, em relação à Classe 7.

Ademais, o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro, competente para o estabelecimento de Regulamentos Técnicos da Qualidade e da Avaliação da Conformidade, atua nas áreas de certificação, homologação e inspeção das embalagens, dos veículos e dos equipamentos de transporte a granel.

Por fim, são de atendimento obrigatório as seguintes Normas Técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, referenciadas na regulamentação da ANTT:

- a. ABNT NBR 7500 - Identificação para o transporte terrestre, manuseio, movimentação e armazenamento de produtos;
- b. ABNT NBR 9735 - Conjunto de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos;
- c. ABNT NBR 10271 - Conjunto de equipamentos para emergências no transporte rodoviário de ácido fluorídrico; e
- d. ABNT NBR 14619 - Transporte terrestre de produtos perigosos – Incompatibilidade química.

É necessário consultar as normas citas na íntegra para compreensão integral dos temas.

#### MERCOSUL

O transporte dos produtos das Classes 1 e 7 e dos resíduos perigosos será regido pelas disposições do Acordo para Facilitação e também pelas normas específicas estabelecidas por organismos competentes de cada um dos Estados Partes, já mencionadas acima para o caso do Brasil.

Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos deverão portar o conjunto de equipamentos para situações de emergência indicado em norma de qualquer dos Estados Partes ou, na inexistência indicado em norma de qualquer dos Estados partes ou, na inexistência desta, em norma internacional aceita ou recomendado pelo fabricante do produto.

## 1.2 Escopo da regulamentação

São considerados produtos perigosos para o transporte terrestre quaisquer produtos que tenham potencial de causar dano ou apresentar risco à saúde, segurança e meio ambiente, classificados conforme os critérios estabelecidos na Resolução ANTT nº. 5232/16 e no Manual de Ensaio e Critérios publicado pela ONU.



Não se aplicam as disposições referentes ao transporte terrestre de produtos perigosos nos seguintes casos:

- a) produtos perigosos que estejam sendo utilizados para a propulsão dos meios de transporte;
- b) produtos perigosos exigidos, de acordo com regulamentos operacionais, para os meios de transporte (por exemplo, extintores de incêndio);
- c) produtos perigosos que estejam sendo utilizados para a operação dos equipamentos especializados dos meios de transporte (por exemplo, unidades de refrigeração);
- d) produtos perigosos vendidos já embalados no comércio varejista, portados por indivíduos para uso próprio, limitados à metade da quantidade máxima estabelecida na Coluna 8 da Relação de Produtos Perigosos (quantidade limitada por veículo), exceto os embalados em IBCs, embalagens grandes e tanques portáteis;
- e) produtos perigosos para fins de cuidados pessoais e uso doméstico, destinados ao comércio de venda direta (quando uma pessoa física revendedora recebe em sua residência os produtos solicitados, oriundos do centro de distribuição, e os entrega diretamente ao comprador), quando transportados do centro de distribuição até a residência da pessoa física revendedora, em embalagens internas ou simples de até 1,5 kg ou 1,5 L e em volumes até 15 kg;
- f) transportes efetuados tanto por veículos guinchos de socorro, durante as intervenções em caso de emergência, que reboquem veículos avariados ou sinistrados que contiveram ou contenham produtos perigosos como por veículos destinado a atuar na contenção, recuperação ou deslocamento dos produtos perigosos envolvidos num incidente ou num acidente para local adequado; ou
- g) se previsto por provisão especial.

#### MERCOSUL

O Acordo para Facilitação não prevê as situações dispostas nas alíneas “a” a “f” supracitadas.

Expedições com origem ou destino aos portos ou aeroportos, ou que estiverem em regime aduaneiro, que atendam às exigências estabelecidas pelo Código IMDG da Organização Marítima Internacional (OMI) ou pelas Instruções Técnicas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), são aceitas para transporte terrestre desde que acompanhadas da documentação obrigatória exigida na Resolução ANTT nº. 5232/16, de documento que comprove a importação ou exportação do produto e atendendo ainda às seguintes condições:

- a) os volumes devem estar identificados de acordo com as disposições estabelecidas no Código IMDG ou nas Instruções Técnicas da OACI caso não o estejam de acordo com a Resolução ANTT nº. 5232/16; e
- b) os equipamentos de transporte devem estar sinalizados de acordo com as disposições estabelecidas no Código IMDG ou nas Instruções Técnicas da OACI caso não o estejam de acordo com a Resolução ANTT nº. 5232/16.

No transporte de produtos perigosos da área portuária para o recinto alfandegário, em regime aduaneiro autorizado pela Secretaria da Receita Federal portando a Guia de Movimentação

de Container - Importação - GMCI ou Declaração de Trânsito Aduaneiro - DTA, o importador deve providenciar documentação que contenha a descrição dos produtos perigosos e a Declaração do Expedidor.

### 1.3 Classificação dos produtos perigosos

A classificação de um produto como perigoso para fins de transporte é feita pelo seu fabricante ou expedidor orientado pelo fabricante, tomando como base as características físico-químicas do produto, alocando-o numa das classes ou subclasses abaixo:

- a. Classe 1: Explosivos;
  - i. Subclasse 1.1: Substâncias e artigos com risco de explosão em massa;
  - ii. Subclasse 1.2: Substâncias e artigos com risco de projeção, mas sem risco de explosão em massa;
  - iii. Subclasse 1.3: Substâncias e artigos com risco de fogo e com pequeno risco de explosão ou de projeção, ou ambos, mas sem risco de explosão em massa;
  - iv. Subclasse 1.4: Substâncias e artigos que não apresentam risco significativo;
  - v. Subclasse 1.5: Substâncias muito insensíveis, com risco de explosão em massa; e
  - vi. Subclasse 1.6: Artigos extremamente insensíveis, sem risco de explosão em massa.
- b. Classe 2: Gases;
  - i. Subclasse 2.1: Gases inflamáveis;
  - ii. Subclasse 2.2: Gases não-inflamáveis, não-tóxicos; e
  - iii. Subclasse 2.3: Gases tóxicos.
- c. Classe 3: Líquidos inflamáveis;
- d. Classe 4: Sólidos inflamáveis; substâncias sujeitas à combustão espontânea; substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis;
  - i. Subclasse 4.1: Sólidos inflamáveis, substâncias auto reagentes e explosivos sólidos insensibilizados;
  - ii. Subclasse 4.2: Substâncias sujeitas à combustão espontânea; e
  - iii. Subclasse 4.3: Substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis.
- e. Classe 5: Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos;
  - i. Subclasse 5.1: Substâncias oxidantes; e

- ii. Subclasse 5.2: Peróxidos orgânicos.
- f. Classe 6: Substâncias tóxicas e substâncias infectantes;
  - i. Subclasse 6.1: Substâncias tóxicas; e
  - ii. Subclasse 6.2: Substâncias infectantes.
- g. Classe 7: Material radioativo;
- h. Classe 8: Substâncias corrosivas; e
- i. Classe 9: Substâncias e artigos perigosos diversos.

Os produtos perigosos são alocados a números ONU e nomes apropriados para embarque de acordo com sua classificação de risco e sua composição.

Os produtos perigosos mais comumente transportados estão listados na Relação de Produtos Perigosos, no Capítulo 3.2 da Resolução ANTT nº. 5232/16. São previstas designações “genéricas” ou “não-especificadas - (N.E.) para produtos perigosos não relacionados especificamente pelo nome.

#### MERCOSUL

A Relação numérica de produtos perigosos está disposta no item 4.3 do Anexo II Acordo para Facilitação, seguida pela Relação alfabética, no item 4.4. O significado das Colunas e demais informações são as mesmas do transporte nacional.

O transporte de produto perigoso que tenha número ONU diferente na regulamentação nacional e no Acordo para Facilitação pode ser realizado com o número ONU descrito no Acordo até o destino mencionado no Conhecimento de Transporte Internacional - CRT. Quando o transporte não mais estiver amparado pelo CRT, e for realizado em trechos nacionais, o produto perigoso deve ser alocado ao número ONU que melhor o descreva conforme os previstos na regulamentação nacional.

## **2. Fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos – Informações gerais**

A fiscalização para a observância das exigências aplicáveis ao transporte rodoviário de produtos perigosos pode ser realizada tanto pela ANTT como pelas autoridades competentes com circunscrição sobre a via por onde transitar o veículo transportador.

### **2.1 Escopo da fiscalização**

A fiscalização compreende a verificação:

- a. dos documentos de porte obrigatório;
- b. da adequação da sinalização dos veículos e dos equipamentos transporte e da identificação do volumes em relação aos produtos especificados no documento para o transporte de produtos perigosos;
- c. da existência de vazamento no equipamento de transporte de carga a granel ou, se tratando de carga expedida de forma fracionada, sua estivagem e estado de conservação das embalagens;
- d. das características técnicas e operacionais e do estado de conservação dos veículos e equipamentos de transporte;
- e. do porte e do estado de conservação do conjunto de equipamentos para situações de emergência e dos EPIs; e
- f. da adequação das demais exigências previstas na regulamentação, como veículos autorizados e segregação entre produtos incompatíveis.

### **2.2 Competências para lavratura dos autos de infração e informações sobre o processamento dos autos de infração**

Cabe à ANTT fiscalizar o cumprimento das disposições do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e de suas Instruções Complementares, sem prejuízo da competência das autoridades com circunscrição sobre a via por onde transitar o veículo transportador.

A inobservância das disposições de tal Regulamento e de suas Instruções Complementares sujeita o infrator à multa e demais procedimentos previstos, sem prejuízo de outras sanções cíveis e penais aplicáveis.

A lavratura do auto de infração compete à ANTT ou à autoridade competente que realizar a fiscalização.

Os procedimentos e prazos referentes ao processamento, à defesa ao recurso e à cobrança dos autos de infração deverão observar as normas específicas da autoridade competente que efetuar a lavratura do auto de infração.

Quando cometidas simultaneamente duas ou mais infrações de diferentes tipificações serão aplicadas as penalidades correspondentes a cada uma delas.

### 2.3 Procedimentos adicionais à lavratura do auto de infração

As infrações que configurem situação de grave e iminente risco à integridade física de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente podem ensejar os seguintes procedimentos:

I - a retenção do veículo, podendo ser autorizada sua remoção para local seguro e em condições mais adequadas de regularização, até sanada a irregularidade pelo infrator, se aplicável;

II - o transbordo, sob responsabilidade do infrator, dos produtos para outro veículo ou equipamento de transporte adequado;

III - o encaminhamento da ocorrência às demais autoridades competentes, conforme o caso;

IV - o recolhimento do CTPP ou CIPP para encaminhamento ao Inmetro e sua baixa no sistema até regularização, no caso de utilização do formato eletrônico, quando:

a) apresentar adulteração;

b) estiver vencido;

c) apresentar rasuras;

d) apresentar informações divergentes com o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV;

e) a placa do fabricante do equipamento, o Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, ou as placas de identificação e/ou inspeção, quando exigidas nos termos das Portarias do Inmetro, estiverem ausentes ou apresentarem qualquer irregularidade;

f) o equipamento de transporte a granel apresentar vazamento; ou

g) o equipamento estiver transportando produto perigoso divergente do permitido no certificado.

V - o recolhimento do CIV para encaminhamento ao Inmetro e sua baixa no sistema no caso de utilização de formato eletrônico, quando:

a) apresentar adulteração;

b) estiver vencido;

c) apresentar rasuras; ou

d) apresentar informações divergentes com o CRLV.

Caso a situação não se configure como de grave e iminente risco, a autoridade competente deve autuar o infrator e liberar o veículo para continuidade do transporte.

Enquanto retido, o veículo permanecerá sob a guarda da autoridade com circunscrição sobre a via, sem prejuízo da responsabilidade do infrator pelos fatos que deram origem à retenção.

Os procedimentos citados acima serão adotados em função do grau e da natureza do risco, mediante avaliação da autoridade fiscalizadora.

## 2.4 Identificação do infrator

Podem ser infratores tanto os expedidores como os transportadores, que devem ser identificados por meio da documentação que acompanha a expedição.

### MERCOSUL

Também são previstas infrações ao transportador e ao expedidor, sendo que as infrações destinadas ao transportador são responsabilidade do Representante Legal dele no Brasil.

### 2.4.1 Identificação do Expedidor

É qualquer pessoa, organização ou governo que prepara uma expedição para transporte. O expedidor deve ser identificado pela documentação que acompanha o transporte e é a última figura a preparar a expedição.

No caso do transporte de carga própria, tanto o expedidor como o transportador podem ser a mesma pessoa, física ou jurídica, devendo, nesse caso, acumular tanto as obrigações como as responsabilidades de expedidor como de transportador.

#### 2.4.1.1 No caso de redespacho

Redespacho é a operação entre transportadores em que um prestador de serviço de transporte (redespachante) contrata outro prestador de serviço de transporte (redespachado), com transferência do carregamento, para efetuar o transporte em parte do trajeto, gerando um novo Conhecimento de Transporte Rodoviário de Carga, sendo que o redespachante assume as responsabilidades de expedidor.

Quando ocorrer transferência do carregamento para veículos do mesmo transportador, por questões logísticas, por exemplo, o transportador acumula as responsabilidades de transportador e de expedidor, ficando responsável por ambas infrações previstas.

Quando ocorrer transferência do carregamento de um transportador (redespachante) para outro transportador (redespachado), por exemplo, o transportador redespachante assume as responsabilidades de expedidor.

### 2.4.2 Identificação do Transportador

Transportador é qualquer pessoa, organização ou governo que efetua o transporte de produtos perigosos por qualquer modalidade de transporte. O termo inclui as empresas transportadoras, os transportadores autônomos e os de carga própria.

No caso do transporte de carga própria, tanto o expedidor como o transportador podem ser a mesma pessoa, física ou jurídica, devendo, nesse caso, acumular tanto as obrigações como as responsabilidades de expedidor como de transportador.

## 2.5 Valores das infrações

As infrações estão divididas, de acordo com a sua gravidade, em quatro grupos com os valores seguintes:

I - Primeiro Grupo: punidas com multa no valor de R\$5.000,00 (cinco mil reais);



II - Segundo Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais);

III - Terceiro Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais);

IV - Quarto Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais);

### MERCOSUL

De acordo com o Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos (AAP. PC/7), firmado entre Brasil, Argentina e Uruguai, que aprovou o regime de Infrações e Sanções aplicáveis ao transporte terrestre de produtos perigosos:

*Art. 4º As penalidades aplicáveis ao expedidor pelo descumprimento ao disposto na Seção II, Capítulo V, do Anexo I ao Acordo serão as previstas na legislação em vigor em cada Estado Parte.*

*Art. 17. Ao transportador que haja cometido infração são aplicáveis as seguintes penalidades:*

*1) Multa de US\$ 6.000 (...)*

*2) Multa de US\$ 3.000 (...)*

*3) Multa de US\$ 500 (...)*



### **3. Fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos – Exigências regulamentares**

#### **3.1 Condições técnicas dos veículos e dos equipamentos de transporte**

##### **3.1.1 Características técnico operacionais**

O transporte de produtos perigosos somente pode ser realizado por veículos e equipamentos de transporte que atendam as características técnicas e operacionais previstas na regulamentação da ANTT. Demais exigências estabelecidas em legislações de trânsito, embora importantes, fogem do escopo da legislação aqui discutida.

No caso do transporte a granel, as características técnicas e operacionais devem atender adicionalmente aos Regulamentos Técnicos da Qualidade do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro.

##### **3.1.2 Limpeza e descontaminação**

O transporte de produtos perigosos somente pode ser realizado por veículos e equipamentos de transporte que não apresentem contaminação proveniente de produto perigoso em seu exterior.

A regulamentação da ANTT não exige certificado de limpeza ou descontaminação emitido por empresa especializada ou acreditada pelo Inmetro.

Veículos e equipamentos de transporte vazios e não limpos que contenham resíduos do produto perigoso anteriormente transportado estão sujeitos às mesmas prescrições aplicáveis a veículos e equipamentos carregados.

#### **3.2 Veículos autorizados**

São autorizados os seguintes veículos para o transporte rodoviário:

- i. veículos de carga (simples e combinados);
- ii. veículos mistos;
- iii. veículos-tanque;
- iv. Unidade Móvel de Bombeamento (UMB); e
- v. automóvel, para o transporte de produtos perigosos da Classe 7.

Quando forem utilizados veículos classificados como “misto” ou “especial” os produtos perigosos devem ser transportados em compartimento estanque e próprio, segregado de forma física do condutor e auxiliares.

São permitidos veículos automotores classificados como “especial” em função da atualização das carrocerias e transformações permitidas de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, desde que sua transformação esteja devidamente registrada no respectivo órgão executivo de trânsito e, quando aplicável, esteja em conformidade com as demais exigências estabelecidas na Resolução ANTT n°. 5232/16

É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões em motocicletas, com exceção de botijões contendo gás GLP (ONU 1075) com capacidade máxima

de 13 kg, desde que com o auxílio de sidecar, nos termos da Resolução CONTRAN n°. 356/2010 e suas alterações.

Motocicletas não dispõe de isenções regulamentares específicas. Somente há a possibilidade de isenção de exigências que sejam aplicáveis ao transporte realizado em qualquer tipo de veículos como, por exemplo, isenções aplicáveis ao transporte em quantidade limitada, caso a expedição se enquadre nas exigências aplicáveis.

Em veículos ou trens de transporte de passageiros e veículos rodoviários, de passageiros especificamente, micro-ônibus, ônibus e bonde, bagagens acompanhadas só podem conter produtos perigosos de uso pessoal (medicinal, de higiene, cosméticos), em quantidade nunca superior a um quilograma ou um litro por passageiro. É proibido o transporte de qualquer quantidade de substâncias das Classes 1 e 7 nesses veículos.

#### MERCOSUL

As unidades de transporte compreendem veículos de carga e veículos-tanques para o transporte rodoviário, e os contêineres de carga e contêineres-tanques para o transporte multimodal.

Em nenhum caso uma unidade de transporte carregada com produtos perigosos poderá circular com mais de um reboque ou semirreboque.

É proibido o transporte de produtos perigosos em veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros.

Em veículos de transporte internacional de passageiros, as bagagens acompanhadas só poderão conter produtos perigosos de uso pessoal (medicinal ou artigos de tocador) em quantidade nunca superior a 1kg ou 1L por passageiro. É proibido o transporte de qualquer quantidade de substâncias das Classes 1 e 7.

### 3.3 Documentação

É obrigatório o porte da seguinte documentação:

- Originais do Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos - CTPP ou do Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigoso - CIPP, conforme aplicável, no caso de transporte a granel;
- Original do CIV, no caso de transporte a granel;
- Documento para o transporte de produtos perigosos contendo as informações relativas aos produtos transportados, podendo ser o documento que caracteriza a operação de transporte ou outro documento;
- Declaração do Expedidor; e
- Outros documentos ou declarações que sejam exigidos na Resolução ANTT n°. 5232/16 e suas alterações

**MERCOSUL**

Sem prejuízo das normas relativas ao transporte, ao trânsito, aos produtos transportados e às disposições fiscais que vierem a ser acordadas entre os Estados Partes, veículos automotores conduzindo produtos perigosos só poderão circular por vias terrestres portando os seguintes documentos:

- a) declaração de carga, legível, emitida pelo expedidor;
- b) instruções escritas, para o caso de qualquer acidente;
- c) no caso de transporte rodoviário de produtos a granel, os originais dos certificados de capacitação do veículo e dos equipamentos;
- d) documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito como, por exemplo, o estado dos freios, luzes e outros, conforme a regulamentação vigente em cada Estado Parte;
- e) original do documento que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor de veículo empregado no transporte rodoviário de produtos perigosos.

No transporte rodoviário de produtos perigosos a granel, é admitido o uso de equipamentos de transporte que possuam certificado de inspeção internacionalmente aceito e dentro do prazo de validade, de acordo com a Convenção Internacional para Segurança de Contêineres, permitindo-se seu porte em cópia impressa simples.

No transporte de produtos perigosos da área portuária para o recinto alfandegário, em regime aduaneiro autorizado pela Secretaria da Receita Federal portando a Guia de Movimentação de Container-Importação (GMCI) ou Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA), o importador deve providenciar documentação que contenha as informações obrigatório no Documento para o Transporte, assim como a Declaração do Expedidor.

### **3.3.1 Documento fiscal para transporte**

Documento para o transporte de produtos perigosos é qualquer documento (documento que caracteriza a operação de transporte, declaração de carga, nota fiscal, conhecimento de transporte, manifesto de carga, documentos auxiliares de documentos eletrônicos, ou outro documento que acompanhe a expedição) que contenha todas as informações obrigatórias e a Declaração do Expedidor.

É obrigatório que contenha a data de emissão ou de entrega ao transportador, além do nome, do endereço e do CNPJ/CPF do expedidor e do destinatário.

Não é exigido documento fiscal separado para produtos perigosos quando a expedição contiver também produtos não perigosos, assim como não há restrição quanto ao número de descrições de produtos perigosos individuais que podem aparecer num mesmo documento. Se um documento fiscal listar tanto produtos perigosos como não perigosos, os produtos perigosos devem ser relacionados primeiro, ou ser enfatizados de outra maneira.

O transporte de cilindros vazios e não limpos que contiveram GLP (número ONU 1075), oriundos da coleta residencial, está isento da apresentação do documento fiscal no trajeto entre a residência do consumidor e os centros de armazenamento dos distribuidores.

As informações referentes aos produtos perigosos constantes no documento fiscal para o transporte devem ser de fácil identificação, legíveis, duradouras, em letras maiúsculas ou minúsculas e separadas ou não por vírgulas. Não é necessário que toda a sequência de informações seja disposta na mesma linha, desde que permaneça na sequência correta quando houver quebra de linha.

### 3.3.1.1 Informações básicas exigidas

O documento fiscal de produtos perigosos deve apresentar a descrição, para cada substância e artigo transportado, contendo as seguintes informações:

- a. número ONU, precedido das letras “UN” ou “ONU”;
- b. nome apropriado para embarque,
- c. número da Classe de Risco principal ou, quando aplicável, da Subclasse de Risco do produto, acompanhado, para a Classe 1, da letra correspondente ao Grupo de Compatibilidade;
- d. quando aplicável, o número da Classe ou da Subclasse dos riscos subsidiários correspondentes, figurado entre parênteses, depois do número da Classe ou da Subclasse de Risco principal;
- e. Grupo de Embalagem, podendo ser precedido das letras “GE”;
- f. quantidade total por produto perigoso abrangido pela descrição (em volume, massa, ou conteúdo líquido de explosivos, conforme apropriado).

É dispensada a utilização das letras “UN” ou “ONU” nos casos de utilização de documento eletrônico com campos nominalmente especificados.

A descrição dos produtos pode estar disposta em qualquer campo do documento, inclusive no campo Observações, caso exista.

#### MERCOSUL

A declaração de carga deve ser legível e emitida pelo expedidor. Deve conter as seguintes informações sobre o produto perigoso transportado:

- i) o nome apropriado para embarque, a classe ou subclasse acompanhada, quando for o caso, pelo grupo de compatibilidade e o número ONU, nesta ordem;
- ii) o grupo de embalagem, se for o caso;
- iii) declaração emitida pelo expedidor, de acordo com a legislação vigente em cada Estado Parte, de que o produto está adequadamente acondicionado para suportar os riscos normais de carregamento, descarregamento, estiva, transbordo e transporte, e que atende à regulamentação em vigor. Corresponde à Declaração do Expedidor exigida na regulamentação nacional.

### 3.3.1.2 Informações complementares ao nome apropriado para embarque

- a. nomes técnicos para as designações “não-especificadas de outro modo – (N.E.)” e “genérico”;
- b. expressões “RESÍDUO”, “QUENTE”, AMOSTRA, conforme o caso.

### 3.3.1.3 Informações adicionais à descrição dos produtos

- c. expressões “quantidade limitada” ou “QUANT. LTDA”, “VOLUME DE RESGATE”, “RECIPIENTE SOB PRESSÃO DE RESGATE”, “Temperatura de Controle: ... °C Temperatura de Emergência: ... °C”, “dispensado do rótulo de risco subsidiário de explosivo”, “COMO REFRIGERANTE” ou “COMO ACONDICIONANTE”, conforme o caso;
- d. endereço do destinatário, nome e número do telefone de um responsável para substâncias infectantes;
- e. expressão “Contentor para granéis BK(x) aprovado pela autoridade competente de...” no caso dos contentores para granéis que não sejam contêineres;
- f. referência ao transporte de IBC’s ou Tanques Portáteis após a data de expiração do último ensaio ou inspeção periódica;
- g. referência de classificação, emitida pelo Ministério da Justiça para ONU 0333, 0334, 0335, 0336; e
- h. classes ou subclasses de risco dos produtos originalmente contidos em embalagens vazias e não limpas.

### 3.3.2 Declaração do Expedidor

O documento fiscal deve conter ou ser acompanhado da seguinte Declaração:

*“Declaro que os produtos perigosos estão adequadamente classificados, embalados, identificados, e estivados para suportar os riscos das operações de transporte e que atendem às exigências da regulamentação.”*

Deve ser assinada e datada pelo expedidor, e deve conter informação que possibilite a identificação do responsável pela sua emissão (por exemplo, número do RG, do CPF ou do CNPJ), exceto quando apresentada impressa no Documento Fiscal.

Estão dispensados de apresentar a assinatura no documento fiscal de produtos perigosos os estabelecimentos que usualmente forneçam produtos perigosos, desde que apresentem documento com a declaração impressa.

A Declaração pode estar disposta em qualquer campo do documento.

Para expedições de produtos perigosos que atendam ao disposto no item 3.8.3 deste Manual, a declaração do expedidor deve ser complementada com informação adicional de que não há risco de contaminação entre os produtos perigosos e os não perigosos

## MERCOSUL

A declaração de carga deve conter uma declaração emitida pelo expedidor, de acordo com a legislação vigente em cada Estado Parte, de que o produto está adequadamente acondicionado

para suportar os riscos normais de carregamento, descarregamento, estiva, transbordo e transporte, e que atende à regulamentação em vigor. Corresponde à Declaração do Expedidor exigida na regulamentação nacional.

### **3.3.3 Documentação adicional para veículos e equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel**

- **Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos - CTPP**
- **CIPP**
- **CIV**

Além da documentação acima, os equipamentos de transporte devem portar todos os dispositivos de identificação (placa do fabricante do equipamento, Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, placas de identificação e de inspeção) exigidos, dentro da validade e de acordo com o estabelecido nos regulamentos técnicos do Inmetro.

#### **3.3.3.1 Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos – CTPP**

Os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser certificados por Organismos de Certificação de Produtos - OCP acreditados pelo Inmetro para a emissão do Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos – CTPP.

O CTPP aplica-se exclusivamente para os tanques de carga rodoviários novos, destinados ao transporte de produtos perigosos e está regulamentado nas Portarias no Inmetro nº. 16/2016 e 38/2018

Tal Certificado é sempre emitido em 02 (duas) vias, sem rasuras, sendo que a 1ª via fica com o proprietário do equipamento rodoviário e a 2ª via com o OCP. É proibida a utilização de fotocópia, mesmo sendo autenticada, e a plastificação do Certificado.



**CERTIFICADO PARA O TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS CTPP - CONSTRUÇÃO**  
**Nº 000.000.001**

02 IDENTIFICAÇÃO DO ORGANISMO DE CERTIFICAÇÃO DE PRODUTOS ACREDITADO (OCP)

01 DATA DE VENCIMENTO

03 RAZÃO SOCIAL OU NOME (PROPRIETÁRIO DO EQUIPAMENTO RODOVIÁRIO)

04 Nº DO CHASSI

05 PLACA DE LICENÇA

06 Nº DO RENAVAM

07 FABRICANTE DO EQUIPAMENTO RODOVIÁRIO

08 DATA DA CONSTRUÇÃO

09 ENDEREÇO

10 MUNICÍPIO

11 CNPJ

12 Nº DE EQUIPAMENTO

13 DATA DA LIBERAÇÃO

14 DATA DA 1ª INSPEÇÃO PERIÓDICA

15 VOLUME DO EQUIPAMENTO RODOVIÁRIO (m³)

16 Nº DE COMPARTIMENTOS

17 Nº DO CERTIFICADO DE CONFORMIDADE

18 VALIDADE DO CERTIFICADO DE CONFORMIDADE

19 Nº DO REGISTRO DE PRODUÇÃO

20 FAMILIA

21 RTQ

22 EQUIPAMENTO RODOVIÁRIO APTO A TRANSPORTAR PRODUTOS PERIGOSOS DO(S) SEQUINTE(S) GRUPO(S)

23 TIPO DE EQUIPAMENTO RODOVIÁRIO

24 NOME / Nº DO CREA DO RESPONSÁVEL TÉCNICO DO FABRICANTE

25 NOME / ASSINATURA DO RESPONSÁVEL LEGAL DO OCP

26 LOCAL DA LIBERAÇÃO DO EQUIPAMENTO RODOVIÁRIO

27 NOME / ASSINATURA DO RESPONSÁVEL PELA LIBERAÇÃO DO EQUIPAMENTO RODOVIÁRIO

- O equipamento rodoviário foi certificado conforme os requisitos estabelecidos na Portaria Inmetro n.º 16/2018.  
 - Os requisitos de identificação do veículo rodoviário e do equipamento rodoviário exigidos nas legislações de trânsito vigentes, não estão cobertos por este CTPP.  
 - Este CTPP não pressupõe qualquer garantia explícita ou implícita dada pelo OCP, quanto ao desempenho do equipamento rodoviário.  
 - Este CTPP não isenta o fabricante, o proprietário do veículo rodoviário, o proprietário do equipamento rodoviário e o expedidor, de suas responsabilidades quanto aos danos pessoais, materiais e ambientais ou quaisquer geradas por problemas com a construção, instalação, manutenção e operação incorreta do veículo rodoviário e do equipamento rodoviário.  
 - O proprietário do veículo rodoviário, do equipamento rodoviário e o expedidor, são responsáveis pela adequação do equipamento rodoviário e de seus acessórios, ao(s) produto(s) perigoso(s) transportado(s).  
 Nota 1: No caso de acidentes / avarias com o veículo rodoviário ou equipamento rodoviário, este CTPP perde a sua validade.  
 Nota 2: É obrigatório o porte da primeira via deste CTPP, pelo condutor do veículo rodoviário e, não é permitida a sua plastificação.  
 Nota 3: Este CTPP substitui o CIPP, na modalidade "construção".  
 INMETRO - Rua Santa Alexandrina, 416 - Rio Comprido - RJ - CEP 20261-232  
 Ouvidoria do Inmetro - Tels.: (21) 2563-2970 / 2563-2940 ou (0800) 285-1818 - Email: ouvidoria@inmetro.gov.br.

FIGURA 1- Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos – CTPP

Fonte: Portaria Inmetro nº38/2018– Disponível em <http://www.inmetro.gov.br>

O CTPP é válido até a data apresentada no campo 14 – Data da 1ª inspeção periódica. Após a primeira inspeção periódica o CTPP é substituído pelo Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel – CIPP.



Produto	Nº ONU	Grupo	Produto	Nº ONU	Grupo
- Cloro	1017	1	- Cloropentafluoretano	1020	6F
- Álcool Etilico (mistura para motores à combustão interna)	1170	2A	- Clorotrifluormetano	1022	
- Querosene	1223	2B	- Bromo Trifluormetano	1009	6G
- Óleo Diesel	1202		- Dióxido de Enxofre	1079	6H
- Combustível para Motores ou Gasolina	1203	2C	- PNR Gases Transportáveis em Cilindros Interligados	(*)	6I
- Mistura de Etanol e Gasolina ou Mistura de Etanol e Combustível para Motores com mais de 10% de Etanol	3475				
- Combustível para Aviões a Turbina	1863	2D	- Ácido Fluorídrico, Solução	1790	6J
- Gasolina de Aviação (GAV-100LL ou ACGAS-100LL)	1203	2E	- Acetato de Amila	1104	7A
- Destilados de Petróleo ou Derivados de Petróleo (****)	1268		- Álcool Amílico	1105	
Tanque de Carga Comboio			- Butanol	1120	
- Álcool Etilico	1170	2F	- Acetato de Butila	1123	
- Querosene	1223		- Diacetona Álcool	1148	
- Gasolina	1203		- Etil Benzeno	1175	
- Óleo Diesel	1202		- Metilisobutilcetona	1245	
- Oxigênio	1073	3	- Xilenos	1307	
- Argônio	1951		- Ciclohexanona	1915	
- Nitrogênio	1977		- Metilisobutilcarbinol	2053	
- Ácido Sulfúrico (concentração ≥ 70% de ácido)	1830	4A	- Acetato de Isobutila	1213	
- Ácido Sulfúrico, Fumegante	1831		- Álcool Isobutílico	1212	
- Ácido Sulfúrico, Residual (concentração ≥ 70% de ácido)	1832		- Álcool Propílico	1274	
- Hidróxido de Sódio	1824		- Tolueno	1294	
- Sulfato de Alumínio	1760		- Benzeno	1114	
Tanque de Carga Revestido e Tanque em PRFV			- Ciclohexano	1145	
- Ácido Clorídrico	1789	4B	- Acetato de Etila	1173	
- Ácido Sulfúrico (concentração > 51% e < 70% de ácido)	1832		- Metililcetona	1193	
- Ácido Sulfúrico, Residual (concentração > 51% e < 70% de ácido)	1778		- Acetato de Isopropila	1220	
- Cloreto Férrico	2582		- Álcool Isopropílico	1219	
- Cloreto de Zinco	1840		- Acetona	1090	
- Cloreto de Cobre	2802		- Álcool Etilico para Uso Humano e Animal	1170	
- Cloreto Ferroso	1760		- Álcool Metílico	1230	
- Cloreto de Alumínio, Solução	2581		- Álcool Etilico para Uso Não Humano e Não Animal	1170	
- Policloreto de Alumínio	1760		- PNR Líquidos Transportáveis em Tanque de Carga (PMTA ≤ 20 kPa) (***)	(*)	
- Sulfato Férrico	1760		- PNR Líquidos não corrosivos Transportáveis em Tanque de Carga (20 kPa < PMTA ≤ 175 kPa) (***)	(*)	
- Sulfato de Alumínio	1760	- PNR Líquidos Corrosivos em Tanque de Carga (20 kPa < PMTA ≤ 175 kPa) (***)	(*)		
Tanque de Carga Revestido e Tanque em PRFV			- PNR Líquidos não corrosivos Transportáveis em Tanque de Carga (175 kPa < PMTA ≤ 690 kPa) (***)	(*)	
- Clorito de Sódio	1496	4C	- PNR Líquidos Corrosivos em Tanque de Carga (175 kPa < PMTA ≤ 690 kPa)	(*)	
- Hipoclorito de Sódio	1791		- PNR Líquidos Corrosivos em Tanque de Carga (20 kPa < PMTA ≤ 175 kPa)	(*)	
Tanque de Carga Revestido em Borracha			- PNR Líquidos Corrosivos em Tanque de Carga (175 kPa < PMTA ≤ 690 kPa)	(*)	
- Ácido Sulfúrico, Residual	1832	4D	- PNR Líquidos Corrosivos em Tanque de Carga (175 kPa < PMTA ≤ 690 kPa)	(*)	
- Ácido Nítrico, Vermelho Fumegante	2032	4E	- PNR Líquidos Corrosivos em Tanque de Carga (175 kPa < PMTA ≤ 690 kPa)	(*)	
- Amônia Anidra ou Solução > 50% de Amônia	1005	6A	- PNR Líquidos Corrosivos em Tanque de Carga (175 kPa < PMTA ≤ 690 kPa)	(*)	
- Propeno ou Propileno	1077		- PNR Líquidos Corrosivos em Tanque de Carga (densidade ≤ 0,9 e 20 kPa ≤ PMTA ≤ 175 kPa)	(*)	
- Gás Liquefeito de Petróleo (GLP)	1075	6B	- PNR Transportáveis em Tanque de Carga Revestido	(*)	
- Clorodifluorometano	1018		- PNR Bebidas Alcoólicas	3065	
- Hexafluoropropileno	1858		- PNR Líquidos e Gases Transportáveis em Tanque de Carga (PMTA > 690 kPa)	(*)	
- Propano	1978		- PNR Criogênicos	(*)	
- Dióxido de Carbono Líquido Refrigerado	2187	6C	- PNR Produtos Perigosos Sólidos a Granel (PPS)	(*)	
- Éter Dimetílico	1033		- PNR Produtos Pesados de Petróleo Escuros (PPPE)	(*)	
- Metil Acetileno-Propadieno	1060		- PNR Produtos Controlados pelo Exército / Explosivos (PCEE) (****)	(*)	
- Óxido Nítrico	2201		- PNR Produtos Fracionados (PF)	(*)	
- Acetaldeído	1089	6D	- PNR Produtos Pesados de Petróleo Claros (PPPC)	(*)	
- Cloreto de Metila	1063		- (*) Consultar a Resolução ANTT n.º 5.232/2016 e suas alterações ou substituições.		
- Cloreto de Vinila	1086		- (**) O produto BioDiesel classificado como n.º ONU 3082, conforme a norma ABNT NBR 15512, e deve ser transportado em equipamentos rodoviários aptos a transportar produtos perigosos dos grupos 27A1 e 27A2.		
- Diclorodifluorometano	1028		- (***) Somente transportados em tanques de carga, podendo ser Produtos Controlados pelo Exército / Explosivos (PCEE), no estado líquido ou pastoso.		
- Difluoretano	1030		- (****) Somente Produtos Controlados pelo Exército / Explosivos (PCEE), transportados em carroçaria, na condição de fracionados (embalados).		
- Etilamina	1036		- (*****) Somente se for enquadrado como combustível de aviação (subitens 5.3.2.1.4.1.4.1 e 7.2.2.5 da Resolução ANTT n.º 5.232/2016). Nos demais casos devem estar no grupo 27A1 ou 27A2.		
- Dimetilamina Anidra	1032		- PRFV (Plástico Reforçado com Fibras de Vidro).		
- Trimetilamina Anidra	1083		- PNR (Produtos Não Relacionados).		
- Metilamina Anidra	1061				
- Butadieno, Estabilizado	1010		6E		
- Butano	1011				
- Buteno ou Butileno	1012				
- Isobuteno ou Isobutileno	1055				
- Cloro Difluoretano	2517				
- Metil Mercaptana	1064				
- Éter Metil Vinílico, Estabilizado	1087				

FIGURA 2- Lista de Grupos de Produtos Perigosos

Fonte: Portaria Inmetro nº 46/2018– Disponível em <http://www.inmetro.gov.br>

Excepcionalmente para veículos rodoviários não emplacados o Campo 05 deve estar preenchido com AGD-PLACA (Aguardando-Placa) e o Campo 06 com AGD-REN (Aguardando-Renavam).



O CTPP deve ser recolhido para encaminhamento ao Inmetro quando:

- a) apresentar adulteração;
- b) estiver vencido;
- c) apresentar rasuras;
- d) apresentar informações divergentes com o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV;
- e) a placa do fabricante do equipamento, o Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, ou as placas de identificação e/ou inspeção, quando exigidas nos termos das Portarias do Inmetro, estiverem ausentes ou apresentarem qualquer irregularidade;
- f) o equipamento de transporte a granel apresentar vazamento; ou
- g) o equipamento estiver transportando produto perigoso divergente do permitido no certificado

### 3.3.3.2 Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel - CIPP

O equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser inspecionados por Organismos de Inspeção Acreditados – OIA acreditados pelo Inmetro para a emissão Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos – CIPP.

O CIPP é emitido após cada aprovação técnica nas inspeções periódicas dos equipamentos rodoviários destinados ao transporte de produtos perigosos e substitui o CTPP após a realização da primeira inspeção periódica. O prazo entre as inspeções periódicas pode variar de 04 (quatro) a 36 (trinta e seis) meses, de acordo com o equipamento.

O CIPP é emitido em 02 (duas) vias, sem rasuras, sendo a 1ª via do proprietário do equipamento e a 2ª via do OIA-PP. Não é permitida a utilização de fotocópia, mesmo sendo autenticada e nem a plastificação.

O CIPP somente poderá ser emitido para produtos perigosos dos grupos 2D, 2E, 2F, 4B, 4C, 4D, 4E, 7D, 27B, 27C ou 27G, quando transportados em equipamento dedicado exclusivamente para o grupo, considerando-se ainda as situações a seguir:

- O CIPP poderá ser emitido para um mesmo equipamento que transporta produtos perigosos dos grupos 7D ou 27C;
- O CIPP poderá ser emitido para um mesmo equipamento que transporta produtos perigosos dos grupos 2A, 2B, 2C, 2D ou 2E, assim como para aqueles que transportam produtos perigosos do grupo 2D poderão transportar produtos do grupo 2E e vice versa, desde que, quando da troca dos grupos para transporte de produtos perigosos dos grupos 2D ou 2E, sejam realizados os procedimentos de segurança relativos à troca de produtos estabelecidos na ABNT NBR 15216, e serem realizadas as inspeções periódicas por OIA-PP. Quando do retorno ao uso dos equipamentos para o transporte de produtos perigosos dos grupos 2A, 2B ou 2C, deverão ser realizadas as suas descontaminações e inspeções periódicas.

## MERCOSUL

É obrigatório o porte, no caso de transporte rodoviário de produtos a granel, do original dos certificados de capacitação dos equipamentos, expedido por autoridade competente do Estado Parte.

São admitidos certificados de capacitação internacionalmente aceitos dos equipamentos para transporte de produtos perigosos a granel.

O certificado perderá a validade quando o equipamento estiver sido acidentado, avariado ou modificado estruturalmente.

**INMETRO**

**CERTIFICADO DE INSPEÇÃO PARA O TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS CIPP**

01 ORGANISMO DE INSPEÇÃO ACREDITADO (OIA-PP)

02 DATA DE VENCIMENTO

03 PROPRIETÁRIO DO EQUIPAMENTO RODOVIÁRIO

04 NÚMERO DO CHASSI

05 PLACA DE LICENÇA

06 RENAVAM

07 FABRICANTE DO EQUIPAMENTO

08 DATA DA CONSTRUÇÃO

09 Nº DE EQUIPAMENTO

10 DATA DA INSPEÇÃO PERIÓDICA

11 DATA DA PRÓXIMA INSPEÇÃO PERIÓDICA

12 Nº DO RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

13 Nº DO RNC

14 APLICADOR DO REVESTIMENTO INTERNO

15 DOCUMENTO(S) DE INSPEÇÃO

16 EQUIPAMENTO APTO A TRANSPORTAR PRODUTO(S) PERIGOSO(S) DO(S) SEGUINTE(S) GRUPO(S)

17 Nº DO LACRE

18 TIPO DE EQUIPAMENTO

19 Nº DE COMPARTIMENTOS

20 Nº DO CIPP (ANTERIOR)

21 LOCAL DE INSPEÇÃO (LI)

**TANQUE DE CARGA CERTIFICADO**

22 NÚMERO DO CIPP

23 ORGANISMO DE CERTIFICAÇÃO DE PRODUTOS (OCP)

24 DATA DE VENCIMENTO

25 Nº DE EQUIPAMENTO

26 FAMÍLIA

27 EQUIPAMENTO APTO A TRANSPORTAR PRODUTO(S) PERIGOSO(S) DO(S) SEGUINTE(S) GRUPO(S)

28 NOME/ASSINATURA/Nº DO CREA OU CFT/Nº DO INSPECTOR (OIA-PP)

29 NOME/ASSINATURA/Nº DO CREA DO RESPONSÁVEL TÉCNICO OU Nº DO CREA OU CFT DO SUPERVISOR TÉCNICO (OIA-PP)

O equipamento rodoviário foi inspecionado conforme os requisitos estabelecidos neste documento(s) de inspeção expedido(s) pelo Inmetro. Os requisitos de identificação do equipamento rodoviário exigidos na legislação de trânsito, não estão cobertos por este CIPP. Este CIPP não pressupõe qualquer garantia explícita ou implícita dada pelo OIA-PP, relativa aos componentes, inspecionados. Este CIPP não isenta o fabricante/aplicador do revestimento interno/proprietário do equipamento rodoviário e o expedidor de suas responsabilidades, quanto aos danos pessoais, materiais e ambientais ou quaisquer perdas provocadas por problemas de instalação, construção, aplicação de revestimento interno, manutenção e operação incorreta do equipamento rodoviário. O proprietário do equipamento rodoviário e o expedidor são responsáveis pela adequação do equipamento rodoviário e acessórios aos produtos perigosos transportados.

Nota 1: Em caso de acidente/avarias com o equipamento rodoviário, este CIPP perde a sua validade.  
 Nota 2: É parte integrante deste CIPP o Registro de Não Conformidade (RNC).  
 Nota 3: É obrigatório o porte da 1ª via do original deste CIPP pelo condutor do veículo rodoviário e não é permitida a sua falsificação.  
 Nota 4: Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos - CIPP

INMETRO - Rua Serra Aleandrina, nº 418 - Rio Comprido - RJ - CEP 20261-232  
 www.inmetro.gov.br/suvidoria - Tel.: 0800 285 1818

GRÁFICA: RAZÃO SOCIAL/CNPJ

**INMETRO**

FIGURA 03- Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos - CIPP

Fonte: Portaria Inmetro nº 397/2019– Disponível em <http://www.inmetro.gov.br>

O CIPP deve ser recolhido para encaminhamento ao Inmetro quando:

- apresentar adulteração;
- estiver vencido;
- apresentar rasuras;

- d) apresentar informações divergentes com o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo – CRLV;
- e) a placa do fabricante do equipamento, o Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, ou as placas de identificação e/ou inspeção, quando exigidas nos termos das Portarias do Inmetro, estiverem ausentes ou apresentarem qualquer irregularidade;
- f) o equipamento de transporte a granel apresentar vazamento; ou
- g) o equipamento estiver transportando produto perigoso divergente do permitido no certificado

No transporte rodoviário de produtos perigosos a granel, é admitido o uso de equipamentos de transporte que possuam certificado de inspeção internacionalmente aceito e dentro do prazo de validade, de acordo com a Convenção Internacional para Segurança de Contêineres, permitindo-se seu porte em cópia impressa simples.

### 3.3.3.3 Certificado de Inspeção Veicular – CIV

Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos a granel devem ser inspecionados por Organismos de Inspeção Acreditados – OIA acreditados pelo Inmetro para a emissão do Certificado de Inspeção Veicular - CIV .

É obrigatório o porte do documento comprobatório, Figura 04, para cada veículo. Tratando-se de combinações, tanto o cavalo trator como os reboques e semirreboques devem portar tal documentação.

#### MERCOSUL

É obrigatório no transporte rodoviário de produtos a granel o porte do original dos certificados de capacitação dos veículos, expedido por autoridade competente do Estado Parte ou o CIVV.

O certificado perderá a validade quando o veículo estiver sido acidentado, avariado ou modificado estruturalmente.





O CIV deve ser recolhido e encaminhado ao Inmetro quando:

- a) apresentar adulteração;
- b) estiver vencido;
- c) apresentar rasuras; ou
- d) apresentar informações divergentes com o CRLV.

No transporte de produtos perigosos a granel, é admitido o uso de veículos que possuam certificado de inspeção internacionalmente aceito e dentro do prazo de validade, de acordo com a Convenção Internacional para a Segurança de Containers e Portarias do Inmetro que regulamentam a certificação destes equipamentos.

Veículos rodoviários originais de fábrica (0 km), que não sofreram quaisquer modificações de suas características originais, são isentos da inspeção veicular inicial, bem como do porte obrigatório do Certificado de Inspeção Veicular – CIV, por um prazo de doze meses contados a partir da data de suas aquisições, evidenciada através do documento fiscal de compra.

#### 3.3.3.4 Selo de Identificação da Conformidade para tanques

O Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro deve ser afixado, pelo fornecedor, em forma de placa em aço inoxidável (com no mínimo de 02 mm de espessura), de modo permanente e em local visível, na estrutura do tanque de carga, próximo da chapa de identificação do Inmetro, o qual contém o número Inmetro do equipamento. Esta placa deve ser resistente às intempéries.

O Selo de Identificação da Conformidade deve ser afixado diretamente no corpo do tanque de carga, em sua lateral inferior, no lado dianteiro esquerdo do veículo, em região próxima à sua estrutura de fixação ao chassi, próximo ao suporte porta-placas. Ademais, o Selo deve ser afixado por meio de solda em todo o seu perímetro, de modo que ele e o tanque de carga formem um corpo único.

Deve ser utilizada a figura da versão completa do Selo de Identificação da Conformidade, com dimensões de 110x40mm, conforme Figura 05.



FIGURA 05 - Selo de Identificação da Conformidade para tanques

FONTE: Portaria Inmetro nº. 16/2016– Disponível em <http://www.inmetro.gov.br>

### 3.3.3.5 Placa de Identificação do Fabricante

Deve estar afixada no tanque de carga, por meio de processo de soldagem, uma placa de identificação do fabricante, na qual devem ser indicadas de forma legível, as informações descritas no item denominado “Placa de Identificação do Fabricante” do RTQ pertinente, complementadas, no mínimo, pelas seguintes informações: família do tanque de carga e RTQ pertinente. Poderá ser utilizado “pad” para soldagem no corpo do tanque de carga ou poderá ser soldada diretamente no porta-placas.

A placa do fabricante e as placas de identificação e de inspeção do Inmetro, não devem estar distanciadas uma das outras mais que 10cm, e localizadas na parte dianteira do equipamento do lado do condutor do veículo e abaixo do eixo longitudinal médio do equipamento. Todas devem ser afixadas em um suporte porta-placas, projetado e dimensionado pelo fabricante do equipamento.

### 3.3.3.6 Placa de Inspeção e Placa de Identificação

A Placa de Inspeção, Figura 06, é parte integrante do equipamento, devendo ser substituída quando da troca do CIPP, devendo ser confeccionada em alumínio anodizado, com espessura mínima de 0,5 mm.

Deverá estar fixada no suporte porta-placas, abaixo da Placa de Identificação, através do processo de rebiteagem (02 rebites) e estar lacrada ao seu suporte porta-placas, através de lacre específico, quando aplicável. O lacre deverá ser substituído quando da troca da Placa de Inspeção, devendo somente ser utilizado nos equipamentos que transportam produtos perigosos dos grupos: 2 (exceto 2F), 4 (todos), 7 (todos) e 27 (A1, A2, A3, A4, A5, B, C, G e J), não sendo aplicável aos equipamentos certificados.

Quando o veículo estiver aguardando o número da placa de licença, os espaços do campo deverão permanecer vazios.

FIGURA 06 – Placa de inspeção

Fonte: Portaria Inmetro nº. 397/2019– Disponível em <http://www.inmetro.gov.br>

A Placa de Identificação é parte integrante do equipamento, devendo permanecer fixada nele, durante toda sua vida útil, podendo ser trocada somente quando da alteração da placa de licença do veículo ou quando não for possível a leitura dos dados contidos. Deverá ser fixada em um suporte porta-placas, através do processo de rebiteagem (04 rebites). Destaca-se que para os equipamentos certificados, a Placa de Identificação não é mais requerida.



FIGURA 07 – Placa de identificação

Fonte: Portaria Inmetro nº. 397/2019– Disponível em <http://www.inmetro.gov.br>

### 3.3.4 Instruções escritas para o caso de acidente

A regulamentação nacional não exige nenhum documento de porte obrigatório contendo informações para o caso de acidente. Não obstante, em caso de emergência ou acidente, o transportador, o expedidor, o contratante, o destinatário e o fabricante dos produtos perigosos devem apresentar as informações que lhes forem solicitadas pela ANTT, pelas autoridades com circunscrição sobre a via e demais autoridades públicas envolvidas na emergência.

#### MERCOSUL

É obrigatório o porte de Instruções escritas, para o caso de qualquer acidente, que explicitem de forma concisa:

- i) a natureza do risco apresentado pelos produtos perigosos transportados, bem como as medidas de emergência;
- ii) as disposições aplicáveis caso uma pessoa entre em contato com os produtos transportados ou com as substâncias que podem desprender-se deles;
- iii) as medidas que se devem adotar em caso de incêndio e em particular os meios de extinção que não se devem empregar;
- iv) as medidas que se devem tomar no caso de ruptura ou deterioração de embalagens ou tanques, ou em caso de vazamento ou derramamento de produtos perigosos transportados;
- v) no impedimento do veículo prosseguir viagem, as medidas necessárias para a realização do transbordo da carga ou, quando for o caso, restrições de manuseio do produto;
- vi) números de telefone de emergência do corpo de bombeiros, polícia, defesa civil, órgão de meio ambiente e, quando for o caso, órgãos competentes para as Classes 1 e 7, ao longo do itinerário. Estas instruções serão fornecidas pelo expedidor conforme informações recebidas do fabricante ou importador do produto transportado.

Ressalte-se que, para o transporte no âmbito do MERCOSUL não existe um modelo padronização para a forma das Instruções escritas, podendo ser utilizada qualquer formatação, desde que contenha todas as informações obrigatórias.

### 3.3.5 Documento comprobatório de aprovação do condutor em curso especializado para a condução de veículos de transporte de produtos perigosos

Deverá ser apresentada comprovação de aprovação do condutor em curso especializado para condução de veículos de transporte de produtos perigosos.

A aprovação no curso deverá estar registrada em campo específico da Carteira Nacional de Habilitação do condutor ou comprovada por Certificado.

#### MERCOSUL

É exigido original do documento que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor de veículo empregado no transporte rodoviário de produtos perigosos.

## 3.4 Transporte fracionado

### 3.4.1 Disposições gerais

O transporte fracionado é caracterizado quando o produto perigoso é transportado em embalagens, IBCs, embalagens grandes, tanques portáteis e Contentores de Múltiplos Elementos para Gás (MEGCs) que não se enquadrem na definição de contêiner da Convenção Internacional para a Segurança de Contêineres.

Embalagens são recipientes e quaisquer outros componentes ou materiais necessários para que o recipiente desempenhe sua função de contenção. Somente podem ser utilizadas as embalagens permitidas na Resolução ANTT nº. 5232/16 e alterações.

A Figura 08 apresenta diversos exemplos de embalagens utilizadas para a realização de transporte fracionado de produtos perigosos e suas definições

**Embalagens simples** - são embalagens constituídas de um único recipiente contentor e não necessitam de uma embalagem externa para serem transportadas.



Fonte: <http://www.airseadg.com/>



**Embalagens internas** - são embalagens que, para serem transportadas, exigem uma embalagem externa.



Fonte: <http://www.airseadg.com/>

**Embalagem Combinada** - significa a combinação de embalagens consistindo de uma ou mais embalagens internas acondicionadas em uma embalagem externa



Fonte: <http://www.airseadg.com/>

**Embalagens compostas** – são embalagens que consistem em uma embalagem externa e em um recipiente interno, construídos de tal modo que formem um conjunto único. Uma vez montado, passa a ser uma unidade integrada, que é envasada, armazenada, transportada e esvaziada como tal.



Fonte: <http://www.airseadg.com/>

**Embalagem Externa** - são proteções externas de uma embalagem composta ou combinada juntamente com quaisquer materiais absorventes ou de acolchoamento e quaisquer outros componentes necessários para conter e proteger recipientes internos ou embalagens internas.



Fonte: <http://www.airseadg.com/>

**Embalagens grandes** - consistem numa embalagem externa que contém artigos ou embalagens internas e que são projetadas para movimentação mecânica e excedem 400 kg de massa líquida ou 450 L de capacidade, mas cujo volume não excede 3,0 m<sup>3</sup> (3.000 L).



Fonte: <https://www.thepack.be/un-certified-pallet-boxes.html>

**Contentores intermediários para grânéis – IBCs**



**Tanques portáteis**

Fonte: <https://www.seacoglobal.com/>

**FIGURA 08 – Exemplos de embalagens utilizadas para o transporte fracionado**

É proibido o uso de embalagens que apresentem sinais de violação, deterioração ou mau estado de conservação para o transporte de produtos perigosos.

Volume é o resultado completo da operação de embalagem consistindo na embalagem com seu conteúdo, preparada para o transporte. Por exemplo no caso do uso de embalagens compostas, o volume é o resultado completo do processo de embalagem consistindo de uma ou mais embalagens internas acondicionadas em uma embalagem externa conforme Figura 09:



**FIGURA 09 – Exemplo de volume ( embalagem interna + embalagem externa )**

Fonte: <http://www.airseadg.com/>

### 3.4.2 Acomodação da carga

O expedidor é o responsável pela adequação do acondicionamento e da estiva, segundo especificações do fabricante e obedecidas as condições gerais e particulares aplicáveis às embalagens. No caso de importação de produtos, o importador é o responsável, cabendo-lhe adotar as providências necessárias junto ao fornecedor estrangeiro.

Os produtos perigosos expedidos em embalagens devem ser acondicionados e estivados no compartimento de carga do veículo de modo que não possam deslocar-se, cair ou tombar, suportando os riscos de carregamento, transporte, descarregamento e transbordo

Devem ser respeitadas as instruções específicas para estiva, tais como a direção das setas de orientação, as indicações de "não empilhar" ou "conservar em seco" ou os requisitos de controle de temperatura.

Os volumes contendo produtos perigosos e artigos perigosos não embalados devem ser fixados aos veículos ou equipamentos de transporte por meios capazes de imobilizá-los (tais como correias de fixação, travessas móveis ou braçadeiras ajustáveis) de maneira que se impeça, durante o transporte, qualquer movimento que possa modificar a orientação dos volumes ou danificá-los.

Se o carregamento compreender diversas categorias de mercadorias, os volumes com produtos perigosos devem ficar separados das demais mercadorias, de modo a facilitar o acesso a eles em casos de emergência.

Cilindros devem ser estivados nos veículos de maneira que não possam deslocar-se, cair ou tombar.

### 3.4.3 Certificação compulsória das embalagens, IBCs e embalagens grandes

As embalagens devem ser fabricadas, recondiçionadas, refabricadas e ensaiadas de acordo com um programa de avaliação da conformidade regulamentado pelo Inmetro, de tal forma que cada embalagem atenda às exigências estabelecidas pela regulamentação do transporte de produtos perigosos.

Destaca-se que as embalagens recondiçionadas e refabricadas estão sujeitas às mesmas exigências aplicadas a embalagens novas, devendo suportar os ensaios de desempenho para serem novamente utilizadas.

Embalagens, embalagens grandes, IBCs e tanques portáteis fabricados no Brasil e homologados pelas autoridades competentes brasileiras dos modais aéreo ou marítimo são aceitas para o transporte terrestre no país, observados os prazos das inspeções periódicas dos IBCs e tanques portáteis, nesse caso não necessitando do Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro.

Toda embalagem (incluindo IBCs e embalagens grandes), exceto embalagens internas de embalagens combinadas, deve adequar-se a um projeto-tipo devidamente ensaiado e possuir a comprovação de sua adequação a programa de avaliação da conformidade do Inmetro (exceto no caso das homologadas pelas autoridades competentes dos modais aéreo ou marítimo).

A comprovação de que a embalagem atende a um projeto adequado e foi devidamente ensaiada deve ser verificada tanto pelo porte do Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, como da marcação ONU, que devem estar apresentados na mesma face.

O Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro é aplicável tanto à embalagem, IBCs e tanques portáteis e deve corresponder a um dos modelos apresentados na Figura 10.



**FIGURA 10 – Selos de Identificação da Conformidade do Inmetro para embalagens**

Fonte: Portaria Inmetro n.º 141/2019 – Disponível em <http://www.inmetro.gov.br>



O Selo de Identificação da Conformidade não se aplica aos IBCs que contenham produtos perigosos, homologadas no exterior, exceto quando forem submetidos a processo de recondiçãoamento ou refabricação no país.

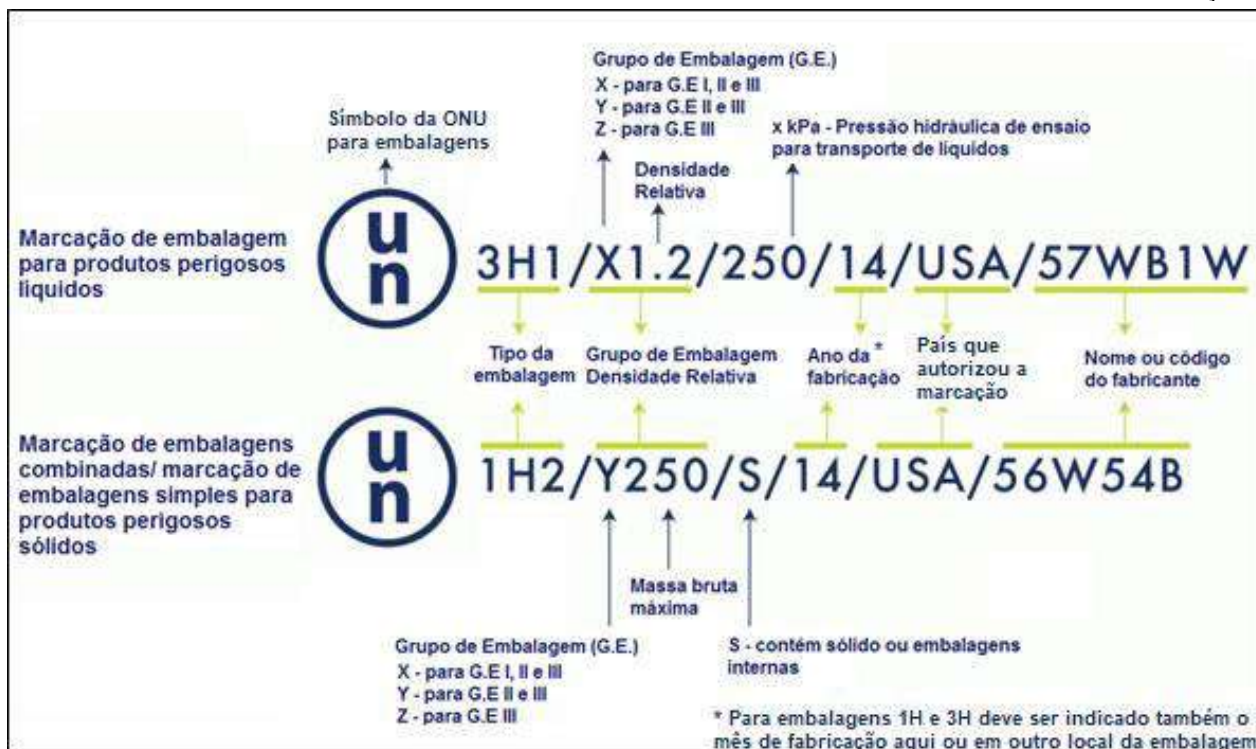
### 3.4.3.1 Marcação ONU

#### 3.4.3.1.1 Marcação de embalagens

Toda embalagem deve portar marcação durável, legível e com dimensões e localização que a tornem facilmente visível. A marcação indica que a embalagem que a exibe corresponde a um projeto-tipo aprovado nos ensaios prescritos e que atende a todas as exigências. A Figura 11 apresenta exemplos de marcação e a Figura 12 apresenta uma marcação completa com o significado de cada uma das informações que a compõe.



FIGURA 11 – Exemplos de marcações ONU em embalagens



**FIGURA 12 – Exemplo do significado das informações constantes na marcação ONU das embalagens**

Produtos perigosos importados já embalados no exterior, cujas embalagens atendam às exigências de homologação estabelecidas no Código IMDG pela Organização Marítima Internacional (OMI) ou nas Instruções Técnicas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), serão aceitos para o transporte terrestre no país, sem necessidade de troca de embalagem.

## MERCOSUL

A Relação de produtos perigosos do Acordo para Facilitação, diferentemente da regulamentação nacional, não apresenta as informações referentes às embalagens.

De acordo com o artigo 6º do Acordo:

Para fins de transporte, os produtos perigosos serão colocados em embalagens ou equipamentos que:

- atendam aos requisitos estabelecidos nas Recomendações das Nações Unidas para o Transporte de Produtos Perigosos;
- estejam marcados e identificados; e
- estejam de conformidade com as práticas nacionais que atendam a tais requisitos.

Assim, as embalagens devem ser as mesmas utilizadas para o transporte nacional de dado produto perigoso.

As embalagens utilizadas no MERCOSUL não necessitam portar o Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, Figura 10, mas necessitam portar a marcação, Figura 11.



### 3.4.3.1.2 Marcação de IBCs

Todo IBC fabricado e destinado ao transporte de produtos perigosos deve exibir marcações duráveis, legíveis e facilmente visíveis conforme a Figura 13. Letras, algarismos e símbolos devem ter pelo menos 12 mm de altura.



FIGURA 13 – Exemplo do significado das informações constantes na marcação ONU para IBCs

Fonte: adaptado de /www.phmsa.dot.gov/

Além da marcação apresentada na Figura 13, todo IBC deve apresentar as informações a seguir, as quais podem ser colocadas numa chapa resistente à corrosão, fixada de maneira permanente em local de fácil acesso para inspeção, conforme Figura 14.

Marcação adicional	Categoria do IBC				
	Metálico	Rígido Plástico	Composto	Papelão	Madeira
Capacidade em litros <sup>a</sup> a 20 °C	X	X	X		
Massa da tara, em kg <sup>a</sup>	X	X	X	X	X
Pressão de ensaio (manométrica), em kPa ou bar <sup>a</sup> , se aplicável		X	X		
Pressão máxima de enchimento/descarga, em kPa ou bar <sup>a</sup> , se aplicável	X	X	X		
Material do corpo e sua espessura mínima, em mm	X				
Data do último ensaio de estanqueidade, se aplicável (mês e ano)	X	X	X		
Data da última inspeção (mês e ano)	X	X	X		
Número de série do fabricante	X				
Carga de empilhamento máxima permitida <sup>b</sup>	X	X	X	X	X

FIGURA 14 – Marcação adicional obrigatória para IBCs

Fonte: item 6.5.2.2 da Resolução ANTT nº. 5232/16

A capacidade máxima de empilhamento aplicável quando o IBC estiver em uso deve ser apresentada na forma de um dos símbolos apresentados na Figura 15 a seguir, que devem ser duráveis e claramente visíveis:

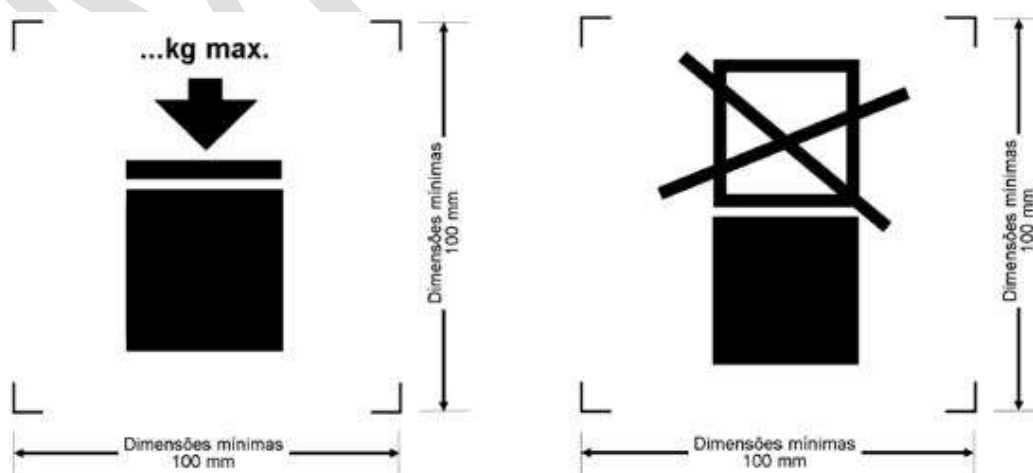


FIGURA 15 – Símbolo para empilhamento de IBCs e embalagens grandes

FONTE: item 6.5.2.2.2 da Resolução ANTT nº. 5232/16

### 3.4.3.1.3 Marcação de embalagens grandes

Toda embalagem grande fabricada e destinada ao transporte de produtos perigosos deve exibir marcações duráveis, legíveis e facilmente visíveis conforme a Figura 16. Letras, algarismos e símbolos devem ter pelo menos 12 mm de altura.



FIGURA 16 – Exemplo do significado das informações constantes na marcação ONU para embalagens grandes

A capacidade máxima de empilhamento aplicável quando a embalagem grande estiver em uso deve ser apresentada na forma de um dos símbolos constante na Figura 15, que devem ser duráveis e claramente visíveis

### 3.4.3.1.4 Marcação de tanques portáteis

Todo tanque portátil deve ser provido de placa de metal resistente à corrosão fixada a ele de forma permanente, em local visível e de fácil acesso para inspeção. A Figura 17 apresenta exemplo de Placa de Identificação e deve ser prevista também a data da 1ª inspeção periódica após a fabricação.


Número de registro do proprietário					
<b>INFORMAÇÃO DE FABRICAÇÃO</b>					
País de fabricação					
Ano de fabricação					
Fabricante					
Número de série do fabricante					
<b>INFORMAÇÃO DE APROVAÇÃO</b>					
	País de aprovação				
	Organismo autorizado para aprovação do projeto				
	Número de aprovação do projeto		"AA" (se aplicável)		
Regulamento de projeto da carcaça (regulamento do vaso de pressão)					
<b>PRESSÕES</b>					
PMTA		bar ou kPa			
Pressão de ensaio		bar ou kPa			
Data do ensaio de pressa inicial	(mm/yyyy)	Marca da testemunha			
Pressão de ensaio externa		bar ou kPa			
PMTA para sistema de aquecimento/resfriamento (se aplicável)		bar ou kPa			
<b>TEMPERATURAS</b>					
Faixa de temperatura do projeto		°C a °C			
<b>MATERIAIS</b>					
Materiais da carcaça e referência das normas dos materiais					
Espessura equivalente em aço de referência		mm			
Material de revestimento (quando aplicável)					
<b>CAPACIDADE</b>					
Capacidade em água do tanque a 20°C		litros	"S" se aplicável		
Capacidade em água do compartimento ___ a 20°C (quando aplicável, para tanques com múltiplos compartimentos)		litros	"S" se aplicável		
<b>INSPEÇÕES E ENSAIOS PERIÓDICOS</b>					
Tipo de ensaio	Data do ensaio	Marca da testemunha e pressão de ensaio <sup>3</sup>	Tipo de ensaio	Data do ensaio	Marca da testemunha e pressão de ensaio <sup>3</sup>
	(mm/aaaa)	bar ou kPa		(mm/aaaa)	bar ou kPa

FIGURA 17 – Exemplo de Placa de Identificação de tanque portátil

Fonte: Figura 6.7.2.20.1 da Resolução ANTT nº. 5232/16



### 3.4.4 Identificação das embalagens

Volumes devem possuir a identificação relativa aos produtos e seus riscos. Tal identificação é feita por meio da afixação dos rótulos de risco, dos demais símbolos aplicáveis e da marcação. Tal marcação corresponde ao Número ONU e ao nome apropriado para embarque do produto, não devendo ser confundida com a marcação tratada no item 3.4.3 deste Manual.

Quando dois ou mais produtos perigosos forem acondicionados na mesma embalagem externa, o volume deve estar identificado conforme exigido para cada produto, dispensando-se os rótulos de risco subsidiário se tais riscos estiverem representados por um rótulo de risco principal

A Figura 18 apresenta um exemplo de volume adequadamente identificado.

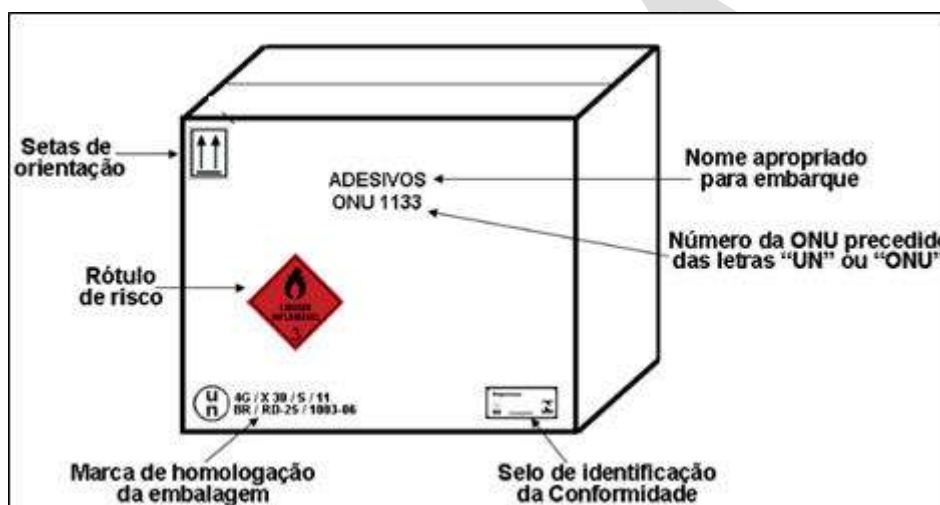


FIGURA 18 – Exemplo de volume adequadamente identificado

Fonte: ABNT NBR 7500, adaptado - Disponível para aquisição em <http://www.abnt.org.br/>

#### 3.4.4.1 Rótulos de risco

Produtos Perigosos devem portar o rótulo da Classe de Risco e, quando aplicável, o rótulo correspondente ao risco subsidiário indicado pelo número da Classe ou Subclasse. Provisões Especiais podem exigir rótulo de risco subsidiário, mesmo que não haja indicação na Relação de Produtos Perigosos, assim como podem isentar da utilização do rótulo de risco subsidiário quando este for inicialmente exigido.

Cada rótulo de risco deve ser afixado na mesma superfície do volume, próximo à marcação do nome apropriado para embarque, se as dimensões do volume forem adequadas, ou na embalagem, de modo que não seja coberto ou obscurecido por qualquer parte ou acessório da mesma, outro rótulo ou marcação.

Contentores intermediários para granéis, com capacidade superior a 450 L, e embalagens grandes devem ser rotulados em, pelo menos, dois lados opostos.

Cofres de cargas utilizados para o transporte de produtos perigosos devem portar, em uma das faces ou na tampa, painel de segurança idêntico ao utilizado no veículo ou equipamento de transporte.

São permitidos os modelos de rótulos de risco utilizados nos modais aéreo e marítimo previstos na Norma ABNT NBR 7500, os quais podem apresentar variações nos pictogramas.

Os rótulos devem ser afixados sobre um fundo de cor contrastante ou devem ser contornados externamente, em todo seu perímetro, por uma borda pontilhada ou contínua. Devem ter a forma de um quadrado, colocado em um ângulo de 45°, com dimensões mínimas de 100 mm por 100 mm. Quando são exigidos rótulos de risco principal e subsidiário(s), estes devem ser afixados perto um do outro.

Caso o volume apresente dimensões reduzidas, as dimensões dos rótulos de risco e demais símbolos podem ser reduzidas de acordo com o estabelecido na Tabela 01.

**TABELA 01 – Dimensões mínimas dos rótulos de risco e demais símbolos aplicáveis para uso em embalagens de tamanhos reduzidos**

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16

Capacidade da Embalagem em Kg ou L	Dimensões mínimas
≤ 0,5 kg / litros	15 mm x 15 mm
> 0,5 até ≤ 5 kg / litros	20 mm x 20 mm
> 5 até ≤ 25 kg / litros	50 mm x 50 mm
> 25 kg / litros	100 mm x 100 mm

Quando um volume tiver uma forma tão irregular ou dimensões tão pequenas que os rótulos não puderem ser satisfatoriamente afixados, estes podem ser colocados por meio de uma etiqueta aplicada ao volume ou outro meio apropriado.

O rótulo pode incluir texto, tais como o número ONU ou palavras descrevendo a Classe de Risco (por exemplo: “LÍQUIDO INFLAMÁVEL”), desde que o texto não obscureça ou prejudique os outros elementos do rótulo.

Todos os rótulos, independentemente do material de fabricação utilizado, devem ser capazes de suportar intempéries, sem que ocorra redução substancial de sua eficácia.

Os Rótulos de Risco devem ser configurados conforme apresentado na Figura 19, detalhados na Norma ABNT NBR 7500.



**CLASSE 1**

Explosivos



Subclasses 1.1, 1.2 e 1.3

Símbolo (bomba explodindo): preto. Fundo: laranja. Número "1" no canto inferior.



Fundo: laranja. Números: pretos. Os numerais devem medir cerca de 30mm de altura e cerca de 5mm de espessura (para um rótulo medindo 100mm x 100mm). Número "1" no canto inferior.

\*\* Local para indicação da subclasse. Não preencher este campo se EXPLOSIVO for o risco subsidiário

\* Local para indicação do grupo de compatibilidade. Não preencher este campo se EXPLOSIVO for o risco subsidiário.

**CLASSE 2**

Gases



Subclasse 2.1

Gases inflamáveis

Símbolo (chama): preto ou branco.

Fundo: vermelho. Número "2" no canto inferior.

Subclasse 2.2

Gases não-inflamáveis, não-tóxicos

Símbolo (cilindro para gás): preto ou branco.

Fundo: verde. Número "2" no canto inferior.



Subclasse 2.3

Gases tóxicos

Símbolo (caveira e ossos cruzados): preto.

Fundo: branco. Número "2" no canto inferior.

**CLASSE 3**

Líquidos inflamáveis



Símbolo (chama): preto ou branco.

Fundo: vermelho. Número "3" no canto inferior.

**CLASSE 4**

Sólidos inflamáveis; substâncias sujeitas à combustão espontânea; substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis



Subclasse 4.1  
Sólidos inflamáveis  
Símbolo (chama): preto.  
Fundo: branco com sete listras verticais vermelhas.  
Número "4" no canto inferior.



Subclasse 4.2  
Substâncias sujeitas à combustão espontânea  
Símbolo (chama): preto.  
Fundo: metade superior branca, metade inferior vermelha.  
Número "4" no canto inferior.



Subclasse 4.3  
Substâncias que, em contato com a água, emitem gases inflamáveis  
Símbolo (chama): preto ou branco.  
Fundo: azul.  
Número "4" no canto inferior.

**CLASSE 5**

Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos



Subclasse 5.1  
Substâncias oxidantes  
Símbolo (chama sobre um círculo): preto.  
Fundo: amarelo.  
Número "5.1" no canto inferior.



Subclasse 5.2  
Peróxidos orgânicos  
Símbolo (chama): preto ou branco  
Fundo: metade superior vermelha, metade inferior amarela.  
Número "5.2" no canto inferior.



**CLASSE 6**

Substâncias tóxicas e substâncias infectantes



Subclasse 6.1

Substâncias tóxicas

Símbolo (caveira e ossos cruzados): preto. Fundo: branco.

Número "6" no canto inferior.



Subclasse 6.2

Substâncias infectantes

A metade inferior do rótulo pode conter as inscrições: "SUBSTÂNCIA INFECTANTE" e " Em caso de dano ou vazamento, notificar imediatamente as autoridades de Saúde Pública". Símbolo (três meias-luas crescentes superpostas em um círculo) e inscrições: pretos.

Fundo: branco. Número "6" no canto inferior.

**CLASSE 7**

## Materiais Radioativos



(Nº 7A)

Categoria I - Branco

Símbolo (trifólio): preto.

Fundo: branco.

Texto (obrigatório): preto,  
na metade inferior do rótulo:

"RADIOATIVO"

"CONTEÚDO....."

"ATIVIDADE....."

Colocar uma barra vermelha  
após a palavra "RADIOATIVO".

Número "7" no canto inferior.



(Nº 7B)

Categoria II - Amarela

Símbolo (trifólio): preto.

Fundo: metade superior amarela com bordas brancas,  
metade inferior branca.

Texto (obrigatório): preto, na metade inferior do rótulo:

"RADIOATIVO....."

"CONTEÚDO....."

"ATIVIDADE....."

Em um retângulo de bordas pretas: "ÍNDICE DE TRANSPORTABILIDADE"

Colocar duas barras verticais  
vermelhas após a palavra

"RADIOATIVO".

Número "7" no canto inferior.



(Nº 7C)

Categoria III - Amarela

Símbolo (trifólio): preto.

Fundo: metade superior amarela com bordas brancas,  
metade inferior branca.

Texto (obrigatório): preto, na metade inferior do rótulo:

"RADIOATIVO....."

"CONTEÚDO....."

"ATIVIDADE....."

Em um retângulo de bordas pretas: "ÍNDICE DE TRANSPORTABILIDADE"

Colocar três barras verticais  
vermelhas após a palavra

"RADIOATIVO".

Número "7" no canto inferior.



Classe 7: Material Físsil

Fundo: branco.

Texto (obrigatório): preto na metade superior do rótulo: "FÍSSIL".

Em um retângulo de bordas pretas na metade inferior do rótulo:

"Índice de segurança de criticalidade".

Número "7" no canto inferior.

**CLASSE 8**  
Substâncias corrosivas



Símbolo (líquidos, pingando de dois recipientes de vidro e atacando uma mão e um pedaço de metal): preto.

Fundo: metade superior branca,  
metade inferior preta com borda branca.  
Número "8" no canto inferior.

**CLASSE 9**

Substâncias e artigos perigosos diversos



Símbolo (sete listras verticais na metade superior): preto.  
Fundo: branco.  
Número "9", sublinhado no canto inferior.



(9A)

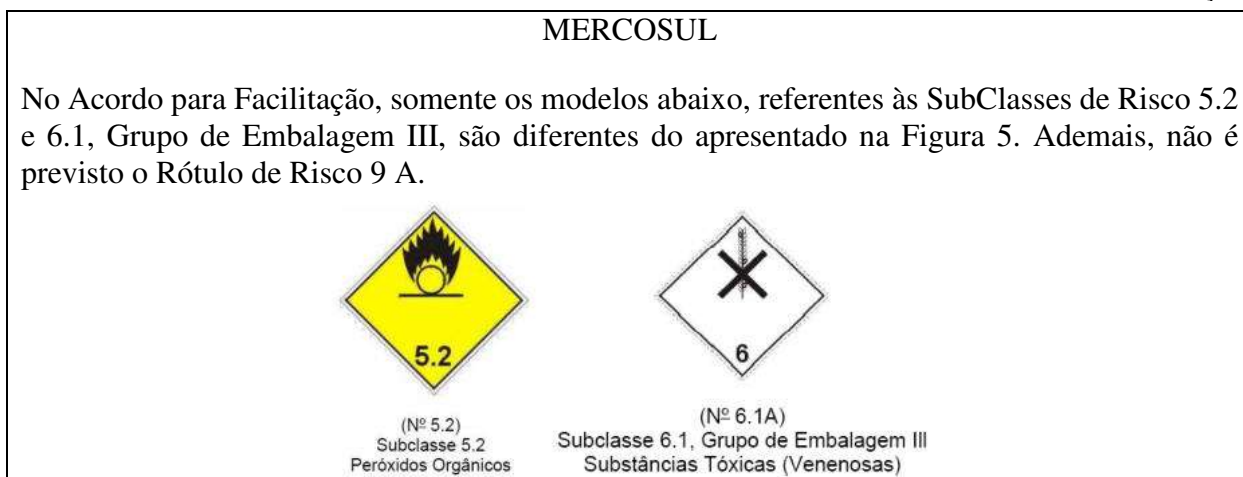
Símbolo (sete listras verticais na metade superior; conjunto de baterias, uma danificada e emitindo chama na metade inferior): preto  
Fundo: branco.  
Número "9" sublinhado no canto inferior.

Aplicável somente aos número ONU 3090,  
3091, 3480 e 3481,

**FIGURA 19 – Modelos dos rótulos de risco**

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16



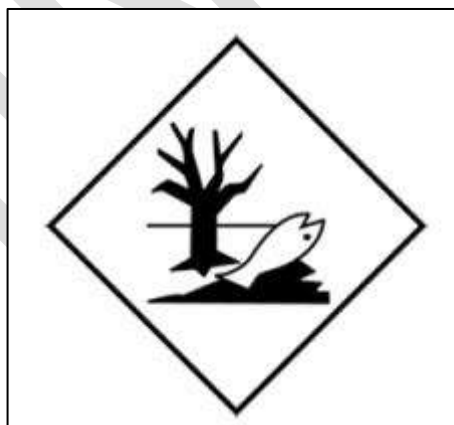


### 3.4.4.2 Demais símbolos aplicáveis

#### 3.4.4.2.1 Símbolo para transporte de substâncias que apresentam risco para o meio ambiente

Volumes contendo substâncias que apresentem risco para o meio ambiente, alocadas aos números ONU 3077 e 3082, devem apresentar o símbolo apresentado na Figura 20, com a exceção de embalagens simples e embalagens combinadas, desde que as embalagens simples ou as embalagens internas das embalagens combinadas possuam capacidade igual ou inferior a 5L, para líquidos, e igual ou inferior a 5kg, para sólidos.

As dimensões do símbolo devem ser de no mínimo de 100mm x 100mm para os volumes, exceto nos casos de volume de dimensões tais que somente permitam simbologia menor.



**FIGURA 20 – Símbolo para transporte de substâncias que apresentam risco para o meio ambiente**

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16 – Disponível em <http://www.antt.gov.br/>

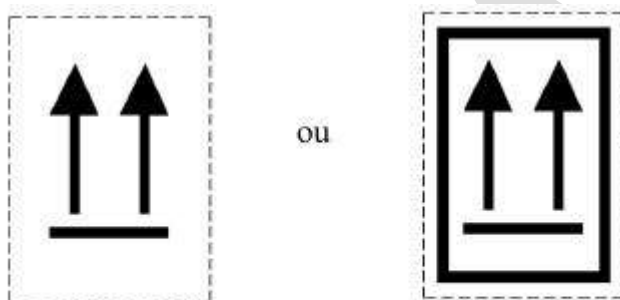
Tal símbolo pode ser utilizado para o transporte de produtos perigosos classificados nas Classes de 1 a 9 (além do nº ONU 3077 e 3082), que sejam considerados "poluentes marinhos" como estabelecido no Código IMDG da Organização Marítima Internacional (OMI) somente quando a expedição tiver origem ou destino a portos ou quando os produtos perigosos tiverem sido embalados no exterior.

**MERCOSUL**

Não é exigido o símbolo para transporte de substâncias que apresentam risco para o meio ambiente.

**3.4.4.2.2 Setas de Orientação**

Embalagens combinadas com embalagens internas contendo produtos perigosos líquidos, embalagens simples equipadas com dispositivos de ventilação e recipientes criogênicos projetados para o transporte de gases liquefeitos refrigerados devem estar identificados em dois lados verticais oposto com setas de orientação semelhantes às ilustrações abaixo.



Duas setas de cor preta ou vermelha sobre um fundo de cor branca ou de cor contrastante.  
A borda retangular e o tracejado são opcionais.

**FIGURA 21 – Setas de orientação**

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16 – Disponível em <http://www.antt.gov.br/>

**FIGURA 22 – Exemplo de volume identificado com seta de orientação**

Fonte: <http://www.medicalexpo.com/pt/prod/e3-cortex/product-111320-762040.html>

As setas de orientação devem ser colocadas em dois lados verticais opostos do volume e apontar corretamente para cima. Independentemente do material de fabricação utilizado, deve ser capaz de suportar intempéries, sem que ocorra redução substancial de sua eficácia.

As setas de orientação não são exigidas em volumes contendo: recipientes sob pressão, exceto para recipientes criogênicos; produtos perigosos colocados em embalagens internas com capacidade máxima de 120 ml, com material absorvente suficiente entre a embalagem interna e a externa capaz de absorver completamente o conteúdo líquido; embalagens externas contendo substâncias infectantes da Subclasse 6.2 em recipientes primários com capacidade máxima de 50 ml cada; embalagens externas contendo artigos estanques, independentemente de sua orientação (p.ex.: termômetros contendo álcool ou mercúrio, aerossóis, etc.); e embalagens externas contendo produtos perigosos acondicionados em embalagens internas hermeticamente seladas com capacidade máxima de 500 ml cada.

#### 3.4.4.2.3 Símbolo para transporte de pilhas e baterias

Volumes contendo pilhas ou baterias de lítio, preparados de acordo com a Provisão Especial 188, devem ser marcados com o símbolo apresentado na Figura 23.



FIGURA 23 – Símbolo para transporte de pilhas e baterias de lítio

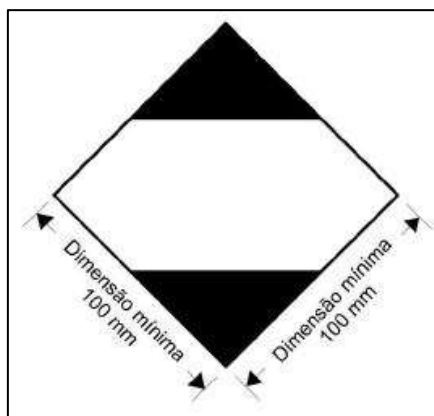
Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16 – Disponível em <http://www.antt.gov.br/>

O símbolo deve indicar o número ONU, precedido pelas letras “ONU” ou “UN”, isto é, “ONU 3090” ou “UN 3090”, para pilhas ou baterias de lítio metálico, ou “ONU 3480” ou “UN 3480”, para pilhas ou baterias de íon lítio. Quando as pilhas ou baterias de lítio estiverem contidas em equipamento, ou embaladas com equipamento, o número ONU, precedido pelas letras “ONU” ou “UN”, deve ser indicado, isto é, “ONU 3091” ou “UN 3091” ou “ONU 3481” ou “UN 3481”, conforme aplicável. Quando uma embalagem contiver baterias ou pilhas de lítio alocadas a diferentes números ONU, todos os números ONU devem ser indicados em um ou mais símbolos.

Para mais informações a respeito do transporte destes produtos, ver também o item 3.8.10 deste Manual.

#### 3.4.4.2.4 Símbolo para transporte de produtos perigosos em quantidade limitada por embalagem interna

Volumes contendo produtos perigosos em quantidade limitada por embalagem interna devem portar o símbolo indicado na Figura 24.



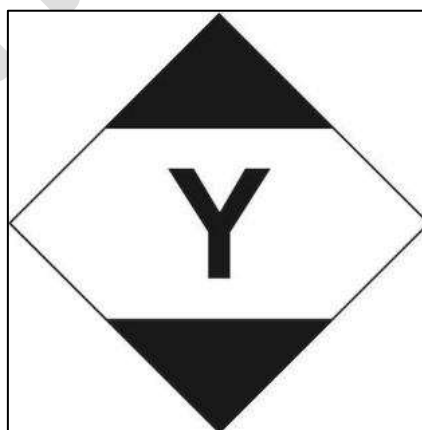
**FIGURA 24 – Símbolo para o transporte de produtos perigosos em quantidade limitada por embalagem interna**

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16 – Disponível em <http://www.antt.gov.br/>

O símbolo deve ter a forma de um quadrado, colocado em um ângulo de 45° (forma de losango). As partes superiores e inferiores, assim como as linhas, devem ser de cor preta. A área central do símbolo deve ser na cor branca ou de cor contrastante.

Caso o tamanho do volume assim exija, as dimensões do símbolo podem ser reduzidas para um mínimo de até 50 mm x 50 mm, desde que o símbolo permaneça claramente visível.

É aceito no transporte terrestre o uso do símbolo utilizado no transporte aéreo para volumes contendo produtos perigosos em quantidade limitada, de acordo com as Instruções Técnicas da OACI, Figura 25.



**FIGURA 25 – Símbolo para o transporte de produtos perigosos em quantidade limitada por embalagem interna utilizado no transporte aéreo**

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16 – Disponível em <http://www.antt.gov.br/>

### 3.4.4.3 Marcação

O nome apropriado para embarque e o Número ONU correspondente, precedido das letras “UN” ou “ONU”, devem ser exibidos em cada volume. No caso de artigo não embalado, a marcação deve ser exibida no artigo, em seu engradado, ou em dispositivo de manuseio, de estiva ou de lançamento. No caso de produtos da Subclasse 1.4, Grupo de Compatibilidade S, devem ser marcados também o número da subclasse e a letra do grupo de compatibilidade, a menos que seja exibido o rótulo correspondente a 1.4S.

Tal marcação devem: ser facilmente visíveis e legíveis; capaz de suportar exposição ao tempo, sem que ocorra significativa redução de sua eficácia; ser colocada na superfície externa do volume, em um fundo de cor contrastante e distantes de outras marcações existentes no volume que possam reduzir significativamente sua eficácia.

Embalagens de resgate e recipientes sob pressão de resgate devem ser adicionalmente marcadas com a palavra “RESGATE”.

Contentores intermediários para granéis, com capacidade superior a 450 litros, e embalagens grandes devem ser marcados em pelo menos dois lados opostos.

São exemplos de marcações:

UN 3265 LÍQUIDO CORROSIVO, ACÍDO, ORGÂNICO, N.E. (Cloro de caprilila).

UN 1133 Adesivos.

#### MERCOSUL

Não são exigidos o nome apropriado para embarque nem o Número ONU correspondente nos volumes.

### 3.4.5 Proibições de carregamento conjunto e incompatibilidade

#### 3.4.5.1 Proibições de carregamento conjunto entre produtos perigosos e não perigosos

É proibido transportar produtos perigosos juntamente com alimentos, medicamentos, insumos, aditivos e matérias primas alimentícios, cosméticos, farmacêuticos ou veterinários ou objetos ou produtos já acabados destinados a uso ou consumo humano ou animal de uso direto ou, ainda, com embalagens de mercadorias destinadas ao mesmo fim

Entende-se como objetos ou produtos já acabados destinados ao uso ou consumo humano ou animal de uso direto os produtos finais para aplicação direta no corpo, inalação ou ingestão humana ou animal.

Entretanto, as proibições de transporte citadas acima não se aplicam quando os produtos estiverem segregados em cofres de carga (ver item 3.4.5.3 deste Manual) que assegurem a estanqueidade destes em relação ao restante do carregamento

Ademais, quando se tratar do transporte de produtos de higiene pessoal, cosméticos e perfumaria, classificados como produtos perigosos, não serão consideradas as proibições de carregamento, independentemente da quantidade, podendo ser transportados juntamente com os demais cosméticos, medicamentos, produtos de higiene pessoal e perfumaria ou objetos destinados ao uso/consumo humano ou animal, sem a necessidade de segregação, desde que o expedidor



garanta que os produtos não apresentam riscos de contaminação. Neste caso, a declaração do expedidor deve ser complementada com informação adicional de que não há risco de contaminação entre os produtos perigosos e os não perigosos.

Também, é proibido transportar alimentos, medicamentos ou quaisquer objetos ou produtos destinados ao uso ou consumo humano ou animal em embalagens que tenham contido produtos perigosos.

Operações de limpeza e descontaminação das embalagens, IBC, tanques portáteis e equipamentos destinados ao transporte de produtos perigosos a granel não autorizam o carregamento de produtos para uso ou consumo humano ou animal.

Quando constar a frase "NÃO REUTILIZAR ESTA EMBALAGEM" na embalagem de produtos perigosos, significa que ela não pode ser reutilizada para produtos destinados ao uso ou consumo humano e/ou animal. Tais embalagens podem ser reutilizadas para o transporte de produtos perigosos, desde que atendam aos critérios de homologação e de compatibilidade.

#### **3.4.5.2 Proibições de carregamento conjunto entre produtos perigosos - incompatibilidade**

É proibido, em regra, transportar simultaneamente no mesmo veículo ou equipamento de transporte diferentes produtos perigosos, salvo se houver compatibilidade entre eles.

Entende-se como compatibilidade entre produtos a ausência de risco de ocorrer explosão, desprendimento de chamas ou calor, formação de gases, vapores, compostos ou misturas perigosas, devido à alteração das características físicas ou químicas originais de qualquer um dos produtos, se postos em contato entre si (por vazamento, ruptura de embalagem, ou outra causa qualquer).

Para fins de parâmetros para determinação de incompatibilidade entre produtos perigosos deve ser observado o disposto na Norma ABNT NBR 14619 – Transporte terrestre de produtos perigosos - Incompatibilidade química e na Parte 7.1.2 da Resolução ANTT nº 5232/16.

O expedidor pode optar por segregar a carga de forma mais restritiva do que o disposto na Norma ABNT NBR 14619 e na Resolução ANTT nº. 5232/16.

#### **3.4.5.3 Uso de cofres de carga**

O transporte conjunto entre produtos perigosos e não perigosos e entre produtos perigosos incompatíveis é permitido desde que seja utilizado cofre de carga.

Cofre de carga são caixas de contenção com fecho utilizadas no transporte fracionado de produtos perigosos incompatíveis ou de produtos perigosos com outro tipo de mercadoria, tendo como objetivo garantir a estanqueidade entre os produtos nele acondicionados e o restante do carregamento.

Cofres de carga não são considerados embalagens, não estando sujeitos aos critérios de homologação e certificação do Inmetro.

Assim, caso um carregamento contenha produtos perigosos incompatíveis, pode ser realizado o transporte conjunto caso os produtos perigosos incompatíveis sejam segregados pelo uso de cofres de carga que garanta a estanqueidade de um em relação aos demais. Se forem transportados somente dois produtos perigosos incompatíveis é necessário que somente um esteja em cofre de carga, sendo que o outro pode estar acomodado diretamente no veículo.



Também, caso um carregamento contenha produtos perigosos e alimentos, medicamentos ou quaisquer objetos destinados a uso ou consumo humano ou animal ou, ainda, embalagens de mercadorias destinadas ao mesmo fim, pode ser realizado o transporte conjunto caso um deles, os perigosos ou os demais, estejam acomodados em cofre de carga e também sejam observadas as restrições a respeito da incompatibilidade química entre os produtos perigosos.

O cofre de carga não pode apresentar trincas, rachaduras ou perfurações em qualquer uma das superfícies internas ou externas ou qualquer deformação permanente que possa comprometer sua estanqueidade.



**FIGURA 26 – Exemplos de cofres de cargas**

Fonte: [www.plasbox.com.br](http://www.plasbox.com.br) e [www.rottobrasil.com.br](http://www.rottobrasil.com.br)

Cofres de cargas utilizados para o transporte de produtos perigosos devem portar, em uma das faces ou na tampa, painel de segurança idêntico ao utilizado no veículo ou equipamento de transporte.

#### **3.4.5.4 Demais restrições de carregamento**

É proibido:

- conduzir pessoas em veículos transportando produtos perigosos, além dos auxiliares;
- transportar, simultaneamente, animais e produtos perigosos em veículos ou equipamentos de transporte;
- instalar ou manter, nos veículos transportando produtos perigosos, aparelho ou equipamento de aquecimento sujeito à combustão, a gás ou elétrico (fogão, fogareiro ou semelhantes), assim como os produtos combustíveis necessários ao seu funcionamento, ou quaisquer recipientes ou dispositivos capazes de produzir ignição dos produtos, seus gases ou vapores, bem como reservatório extra de combustível, exceto se permitido pela legislação de trânsito; e
- utilizar embalagens que apresentem sinais de violação, deterioração ou mau estado de conservação para o transporte de produtos perigosos

### 3.5 Transporte a granel

No transporte a granel o produto perigoso é transportado sem qualquer embalagem ou recipiente, sendo contido pelo próprio tanque, vaso, caçamba, carroceria, contêiner tanque ou contentor para granéis.

Embora o tanque portátil e os Contentores de Múltiplos Elementos para Gás sejam equipamentos de transporte, só são considerados transporte a granel quando se enquadrarem na definição de contêiner conforme estabelecido na "Convenção Internacional sobre Segurança de Contêineres" (CSC). Cilindro de gás, recipientes grandes e contentor intermediário para granéis (IBCs) também são considerados transporte fracionado.

A Figura 27 apresenta exemplos de equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel.

Tanques Portáteis que se enquadram na definição de contêiner



Fonte: <http://www.zztc-cn.com/>

Contentor de múltiplos elementos para gás que se enquadra na definição de contêiner – MEGC



Fonte: <http://www.fibatech.com/>

Caminhão Tanque



Contentor para granéis – BK1



Fonte: <http://www.bruns-umwelttechnik.de>

Contentor fechado para granéis – BK2



Fonte: <http://www.bruns-umwelttechnik.de>

FIGURA 27 – Exemplos de equipamentos de transporte a granel



Equipamentos de transporte certificados para o transporte de produtos perigosos a granel não podem ser utilizados para transportar alimentos, medicamentos, produtos de higiene pessoal, cosméticos, perfumaria, farmacêuticos, veterinários ou seus insumos, aditivos ou suas matérias primas. As exceções são:

- Equipamentos de transporte certificados para o transporte de álcool etílico potável podem ser utilizados para o transporte de bebidas alcoólicas e produtos alimentícios; e
- Se não houver risco de alteração, as bebidas alcoólicas isentas (com até 24% de álcool em volume) podem ser transportadas em tanques que tenham contido bebidas não isentas, desde que sejam tomadas medidas para evitar contaminação das primeiras.

Os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel, não-limpos e não-desvaporizados devem atender às mesmas exigências que os equipamentos cheios com o carregamento precedente, inclusive no que diz respeito a sinalização.

### **3.5.1 Inspeção e certificação dos equipamentos – CTPP e CIPP**

Os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser certificados por Organismos de Certificação de Produtos - OCP acreditados pelo Inmetro para a emissão do Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos – CTPP.

Informações adicionais a respeito do CTPP estão dispostas no item 3.3.3.1 deste Manual.

Ademais, os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser inspecionados por Organismos de Inspeção Acreditados – OIA acreditados pelo Inmetro para a emissão Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos – CIPP após cada aprovação nas inspeções periódicas, sendo que o CIPP substitui o CTPP após a realização da primeira inspeção periódica.

Informações adicionais a respeito do CIPP estão dispostas no item 3.3.3.2 deste Manual.

É admitido o uso de equipamentos de transporte que possuam certificado de inspeção internacionalmente aceito e dentro do prazo de validade, de acordo com a Convenção Internacional para Segurança de Contêineres, permitindo-se seu porte em cópia impressa simples.

Os contentores para graneis sólidos, BK3, não necessitam apresentar tais certificados, tendo em vista que devem conter marcação ONU semelhante às utilizadas nas embalagens, embalagens grandes e IBCs.

#### **MERCOSUL**

Os veículos e equipamentos especializados para o transporte de produtos perigosos a granel deverão ser fabricados de acordo com normas e regulamentos técnicos vigentes no âmbito do MERCOSUL ou, na inexistência destes, com norma técnica reconhecida internacionalmente e aceita pela autoridade competente de qualquer Estado Parte.

Cada Estado Parte indicará um organismo responsável para atestar a adequação dos veículos e equipamentos ao transporte de produtos perigosos a granel, diretamente ou através de entidade por ele credenciada, e para expedir o correspondente certificado de capacitação.

Assim, devem ser aceitos os Certificados emitidos pelo INMETRO ou por organismo dos demais Estados Partes.

### 3.5.2 Inspeção dos veículos

Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos a granel devem ser inspecionados por Organismos de Inspeção Acreditados – OIA acreditados pelo Inmetro para a emissão do Certificado de Inspeção Veicular - CIV .

Informações adicionais a respeito do CIV estão dispostas no item 3.3.3.3 deste Manual.

#### MERCOSUL

Os veículos e equipamentos especializados para o transporte de produtos perigosos a granel deverão ser fabricados de acordo com normas e regulamentos técnicos vigentes no âmbito do MERCOSUL ou, na inexistência destes, com norma técnica reconhecida internacionalmente e aceita pela autoridade competente de qualquer Estado Parte.

Cada Estado Parte indicará um organismo responsável para atestar a adequação dos veículos e equipamentos ao transporte de produtos perigosos a granel, diretamente ou através de entidade por ele credenciada, e para expedir o correspondente certificado de capacitação.

### 3.6 Sinalização dos riscos – veículos e equipamentos de transporte

A sinalização dos riscos corresponde aos rótulos de risco, painéis de segurança e demais símbolos aplicáveis, devendo ser observado o detalhamento previsto também na Norma ABNT NBR 7500.

Durante as operações de carga, transporte, descarga, transbordo, limpeza e descontaminação, os veículos e equipamentos utilizados no transporte de produtos perigosos devem estar devidamente sinalizados.

A sinalização deve ser retirada após o descarregamento, no caso de carga embalada, quando veículos e equipamentos de transporte não apresentarem contaminação ou resíduo dos produtos transportados e após as operações de limpeza e descontaminação

A sinalização deve ser mantida sempre que os veículos e equipamentos de transporte, mesmo vazios, apresentarem contaminação ou resíduo dos produtos transportados.

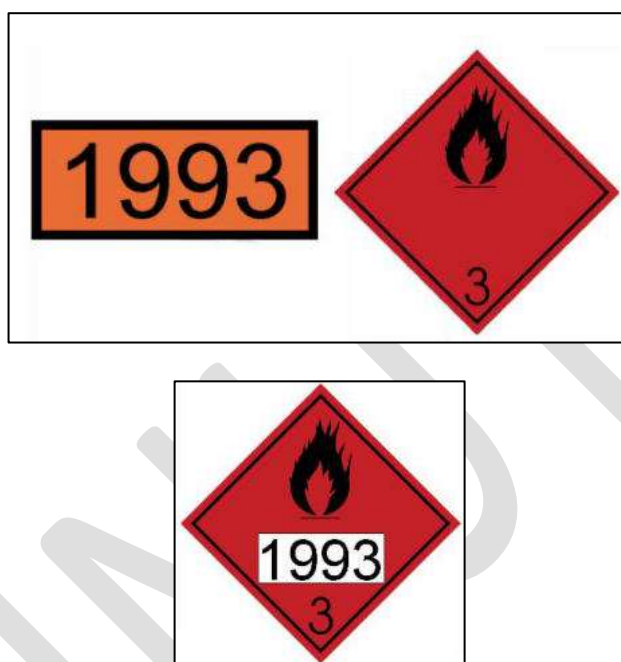
É proibido portar no veículo sinalização não relacionada aos produtos perigosos transportados, salvo se estiver guardada de modo que não se espalhe em caso de acidente e não esteja visível durante o transporte.

É proibido utilizar a sinalização para transporte de produtos perigosos durante o transporte de produtos não classificados como perigosos.

No caso de veículos combinados constituídos de mais de um reboque ou semirreboque, as exigências de sinalização devem ser atendidas para cada reboque ou semirreboque. Para o primeiro conjunto de uma composição (cavalo trator e semirreboque ou cavalo trator e reboque), quando as

exigências de sinalização se referirem à posição na ‘frente’, significa a frente do cavalo trator, e quando referir-se à posição na “traseira”, significa a traseira do primeiro reboque ou semirreboque.

São aceitos no transporte terrestre de produtos perigosos equipamentos de transporte com origem ou destino aos portos ou aeroportos que portem a sinalização visivelmente afixada nas duas laterais e nas duas extremidades, atendendo ao estabelecido pela Organização Marítima Internacional (IMO) e pela Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), Figura 28, desde que o veículo porte na frente o painel de segurança e demais símbolos aplicáveis conforme o exigido na regulamentação nacional.



**FIGURA 28 – Exemplos de sinalização para veículos ou equipamentos aceitos no transporte aéreo e marítimo**

Fonte: ABNT NBR 7500 - Disponível para aquisição em <http://www.abnt.org.br/>

A superfície de afixação da sinalização pode ser lisa ou corrugada como, por exemplo, no caso dos contêineres. Entretanto, em todos os casos, a sinalização deve estar bem visível.

### 3.6.1 Rótulos de Risco

#### 3.6.1.1 Disposições gerais e especificações

Rótulos de risco são elementos utilizados nos veículos ou nos equipamentos de transporte para informar que a expedição é composta por produtos perigosos e apresenta riscos. Devem ser afixados à superfície externa e sobre um fundo de cor contrastante ou ter seu perímetro rodeado por uma borda de linha contínua ou pontilhada.

Os rótulos de risco devem corresponder à Classe de Risco indicada na Coluna 3 da Relação de Produtos Perigosos. Rótulos de riscos subsidiários, correspondentes aos riscos indicados na Coluna 4, da Relação de Produtos Perigosos, devem ser afixados para as correspondentes substâncias ou artigos, adjacentes ao rótulo de risco principal (exceto nas unidades carregadas com mais de um produto fracionado da mesma classe ou subclasse de risco).



Ademais, veículos ou equipamentos de transporte transportando produtos perigosos a granel de mais de uma classe ou subclasse de risco, não necessitam portar rótulos de risco subsidiários se tais riscos já estiverem indicados pelos rótulos de risco já utilizados para indicar os riscos principais.

Os rótulos de risco, independentemente do material de fabricação utilizado, reflexivos ou não, devem ser resistentes a intempéries, de modo que permaneçam intactos durante o trajeto, preservando a função a que se destinam.

Podem ser utilizados rótulos de risco intercambiáveis ou dobráveis, desde que sejam construídos em material metálico e possuam dispositivo de encaixe com quatro travas de segurança, projetados e afixados de forma que não haja movimentação das suas partes sobrepostas e que não se percam em razão de impactos ou ações não intencionais durante o transporte. Exemplos estão apresentados na Figura 29.



FIGURA 29 - Exemplos de rótulos de risco intercambiáveis

Fonte: ABNT NBR 7500- Disponível para aquisição em <http://www.abnt.org.br/>

Não é permitida a utilização do verso do rótulo de risco removível para identificar outra classe de risco.

Os rótulos de risco devem ter a forma de um quadrado, colocado em um ângulo de 45° (forma de losango), com dimensões de 300 mm por 300 mm. Os modelos dos rótulos de risco estão apresentados na Figura 19, exceto para a Classe 7, que está apresentado na Figura 30 já que os rótulos aplicáveis a tal Classe de risco e apresentados na Figura 19 referem-se somente ao uso nos volumes.



**FIGURA 30 – Modelo do rótulo de risco para a Classe 7, para utilização nos veículos e equipamentos**

Fonte: ABNT NBR 7500 - Disponível para aquisição em <http://www.abnt.org.br/>

Não são exigidos rótulos de risco nas seguintes expedições:

- a) qualquer quantidade de explosivos da Subclasse 1.4, Grupo de Compatibilidade S;
- b) produtos perigosos em quantidades limitadas por veículo ou em quantidade limitada por embalagem interna (em expedições de até 1000 kg de produto perigosos);
- c) volumes exceptivos de material radioativo (Classe 7);
- d) produtos perigosos fracionados, compostos de dois ou mais produtos de classes ou subclasses distintas, exceto Classe 1;
- e) um único produto (última entrega), resultante de um carregamento fracionado contendo, inicialmente, dois ou mais produtos de classes ou subclasses diferentes, salvo se portar painel de segurança correspondente ao último produto transportado devendo, neste caso, utilizar rótulo(s) de risco correspondente(s) a este último produto.; e
- f) produtos perigosos em quantidades limitadas por embalagem interna, que atendam às prescrições para venda no comércio varejista.

### 3.6.1.2 Afixação dos rótulos de risco

Devem ser afixados nas laterais e nas duas extremidades dos equipamentos de transporte. Caso os rótulos de risco afixados nos equipamentos de transporte não estejam visíveis pelo lado de fora do veículo carregando tais equipamentos, os mesmos rótulos devem também ser afixados em ambos os lados e na traseira desse veículo. Caso contrário, não é necessário sinalizar os veículos.

No caso de veículos combinados constituídos de mais de um reboque ou semirreboque, os rótulos de risco devem ser afixados em todas as laterais e em todas as traseiras dos reboques e dos

semirreboques. No caso de veículos simples, os rótulos de risco devem ser afixados nas duas laterais e na traseira.

No caso de veículo-tanque com múltiplos compartimentos, nos quais são transportados dois ou mais produtos perigosos e/ou resíduos de produtos perigosos, os rótulos de risco correspondentes devem ser afixados em cada lado dos respectivos compartimentos e na traseira do veículo. Entretanto, caso sejam transportados produtos da mesma classe ou subclasse de risco nos diversos compartimentos, desde que não apresentem risco subsidiário, pode ser afixado somente um rótulo de risco indicativo da classe ou subclasse em cada lateral e na traseira desse veículo.

#### MERCOSUL

As unidades de transporte carregadas com um único produto perigoso, ou com resíduos de um produto perigoso, que não tenham sido descontaminadas, devem exibir os rótulos de risco de forma claramente visível em pelo menos dois lados opostos, de maneira que possam ser vistos pelo pessoal envolvido em todas as operações de carga ou descarga.

### 3.6.2 Painéis de Segurança

#### 3.6.2.1 Disposições gerais e especificações

Painéis de segurança são elementos utilizados nos veículos ou nos equipamentos de transporte para informar que a expedição é composta por produtos perigosos e apresenta riscos. Devem ter altura de 300 mm e comprimento 400 mm.

Os painéis de segurança devem apresentar o número de risco (Coluna 5) e o número ONU (Coluna 1) da Relação Numérica de Produtos Perigosos, correspondente ao produto transportado com as seguintes exceções:

- a) veículos ou equipamentos transportando dois ou mais produtos perigosos, que devem ser identificadas por meio de painel de segurança sem qualquer inscrição;
- b) veículos ou equipamentos transportando um único produto perigoso (última entrega), resultante de um carregamento inicial de dois ou mais produtos perigosos, que podem manter o painel de segurança sem qualquer inscrição, ou portar o painel de segurança correspondente ao último produto transportado;
- c) veículos ou equipamentos transportando produtos perigosos da Classe 1, que devem ser identificadas por meio de painel de segurança contendo somente o número ONU.

Estão dispensadas de afixar o painel de segurança as expedições contendo apenas:

- a) material radioativo a granel BAE-I ou OCS-I da Classe 7, no interior ou em cima de um veículo, em um contêiner ou em um tanque com um único número ONU, desde que exibido na metade inferior do rótulo de risco, e desde que o material não apresente risco(s) subsidiário(s);
- b) volume exceptivo de material radioativo (Classe 7);
- c) material radioativo embalado com um único número ONU, sob uso exclusivo, desde que exibido na metade inferior do rótulo de risco, e desde que o material não apresente risco(s) subsidiários(s);

d) produtos perigosos em quantidades iguais ou inferiores à Quantidade Limitada por veículo ou por embalagem interna (desde que a quantidade bruta total de produtos perigosos da expedição seja inferior a 1000 kg);

e) qualquer quantidade de explosivos da Subclasse 1.4, Grupo de Compatibilidade S;

f) produtos perigosos em quantidades limitadas por embalagem interna, para venda no comércio varejista.

Nos casos em que o painel de segurança apresente somente o número ONU, este deverá ser exibido na parte inferior.

A Figura 31 apresenta exemplos de painéis de segurança.

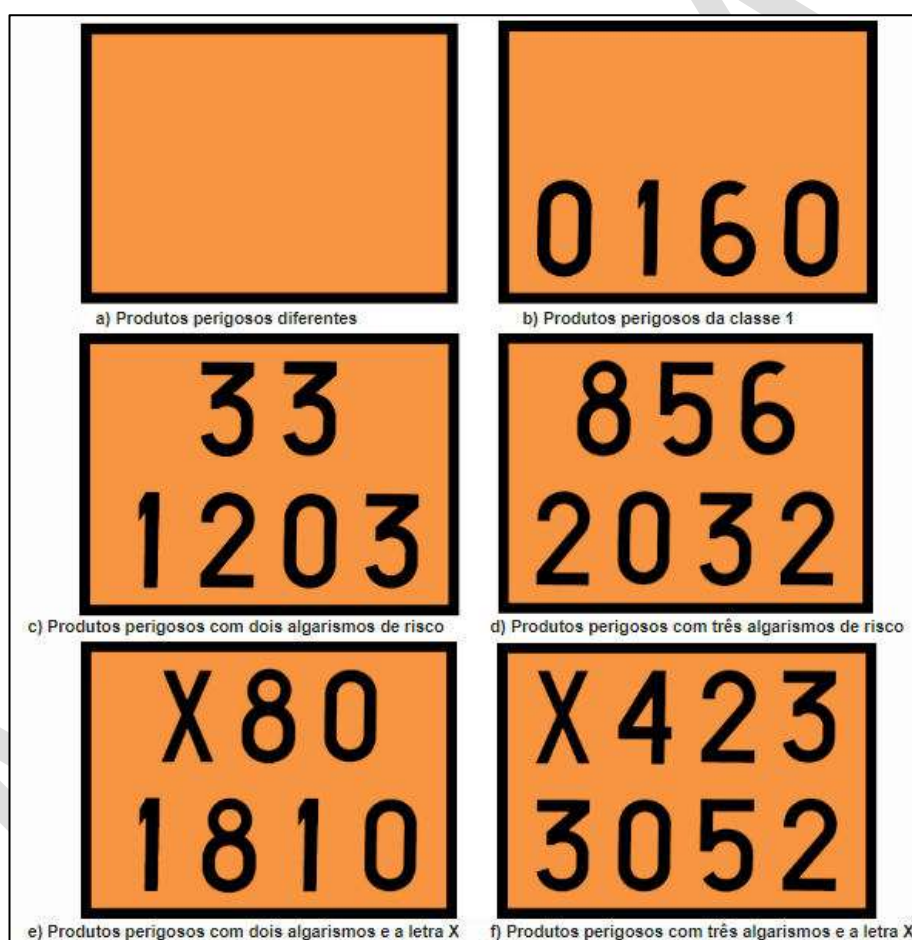


FIGURA 31 – Exemplos de Painéis de Segurança

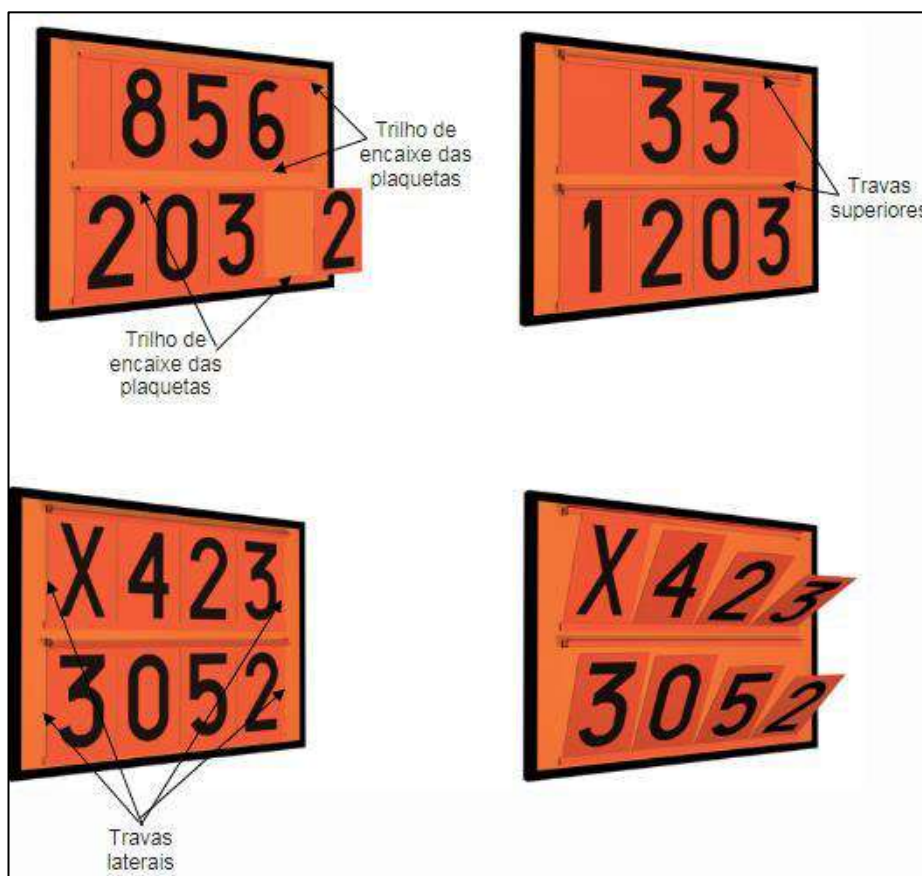
Fonte: ABNT NBR 7500- Disponível para aquisição em <http://www.abnt.org.br/>

Quando o número de risco é precedido da letra X, significa que o produto reage perigosamente com água.

Os painéis de segurança, independentemente do material de fabricação utilizado, reflexivos ou não, devem ser resistentes a intempéries, de modo que permaneçam intactos durante o trajeto, preservando a função a que se destinam, permitida a utilização de painéis de segurança intercambiáveis metálicos.



Os algarismos e a letra do painel de segurança podem ser pintados, adesivados ou em auto relevo. No caso dos painéis intercambiáveis, estes devem, além de serem metálicos, possuir dispositivos de encaixe com trava superior ou lateral, como apresentado na Figura 32.



**FIGURA 32 – Exemplos de Painéis de Segurança intercambiáveis**

Fonte: ABNT NBR 7500- Disponível para aquisição em <http://www.abnt.org.br/>

É proibida a sobreposição de painéis de segurança. Também é proibida a sobreposição de algarismos ou letras no painel de segurança.

O verso do painel de segurança removível não pode ser utilizado para identificar produto perigoso diferente do identificado na sua frente. Também, não pode apresentar o verso na cor alaranjada sem qualquer inscrição quando sua frente identificar um produto perigoso.

### 3.6.2.3 Afixação dos painéis de segurança

Em veículos combinados constituídos de mais de um reboque ou semirreboque, cada reboque ou semirreboque deverá portar painéis de segurança nas laterais e na traseira, adjacentes aos rótulos de risco, e na frente, correspondentes ao(s) produto(s) que transporta. Para a primeira composição (cavalo trator e reboque ou cavalo trator e semirreboque) e no caso de veículo simples, a afixação na posição 'frente' refere-se à frente do cavalo trator.

Veículos transportando equipamentos de transporte não necessitam portar painéis de segurança nas laterais e na traseira se estes já estiverem afixados e visíveis nos equipamentos. Na frente do veículo é obrigatório portar o painel de segurança correspondente.



Equipamentos de transporte a granel que contiveram produtos perigosos devem continuar portando o painel de segurança correspondente até que sejam limpos e descontaminados.

Painéis de segurança não relacionados aos produtos perigosos transportados devem ser removidos, de modo que não estejam visíveis e estejam impedidos de se espalharem em caso de acidente. Se os painéis de segurança forem cobertos, a cobertura deve ser total e permanecer eficaz durante todo o trajeto.

Nos veículos de transporte a granel constituídos por tanques com múltiplos compartimentos, nos quais são transportados dois ou mais produtos perigosos e/ou resíduos de produtos perigosos, os painéis de segurança afixados na frente e na traseira devem ser sem inscrições. Entretanto, equipamentos de transporte a granel constituídos por tanques com múltiplos compartimentos, transportando concomitantemente mais de um dos seguintes produtos de número ONU 1170, 1202, 1203, 1223, 3475, ou combustível de aviação alocado aos números ONU 1268 e 1863, mas que não transportem nenhum outro produto perigoso, além do rótulo de risco referente à Classe, podem portar somente painel de segurança correspondente ao produto de maior risco, ou seja, o de menor ponto de fulgor.

#### MERCOSUL

Exceto para os produtos das Classes 1 e 7, as expedições de sólidos, líquidos ou gases transportados em unidades do tipo tanque ou cisterna, ou de produtos perigosos fracionados, constituindo um carregamento completo da unidade de transporte, com um único produto devem portar os correspondentes painéis de segurança fixados em posição adjacente aos rótulos de risco.

### 3.6.3 Demais símbolos aplicáveis

#### 3.6.3.1 Símbolo para o transporte de substâncias a temperatura elevada

Veículos ou equipamentos de transporte rodoviário carregados com uma substância em estado líquido, que seja transportada ou oferecida para transporte a uma temperatura igual ou superior a 100°C, ou uma substância em estado sólido, a uma temperatura igual ou superior a 240°C, devem portar, nas duas laterais, na frente e na traseira, o símbolo indicado na Figura 33. Tal símbolo, de forma triangular, deve ser de cor vermelha e ter no mínimo 250 mm de lado.



FIGURA 33 – Símbolo para o transporte de substâncias a temperatura elevada

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16 – Disponível em <http://www.antt.gov.br/>

No documento fiscal para transporte, na descrição do produto, deverá estar disposta a informação “FUNDIDO”, “TEMPERATURA ELEVADA” ou “QUENTE”.

### MERCOSUL

Não é exigido o Símbolo para o transporte de substâncias a temperatura elevada.

### 3.6.3.2 Símbolo para o transporte de substâncias que apresentam risco para o meio ambiente

Veículos ou equipamentos de transporte rodoviário carregados com substâncias perigosas para o meio ambiente, classificadas nos números ONU 3077 e 3082, devem exibir o símbolo indicado na Figura 20, nas duas extremidades e nas duas laterais.

Neste caso, as dimensões do símbolo devem ser de, no mínimo, 250 mm x 250 mm.

São aceitos no transporte terrestre os equipamentos com origem ou destino aos portos, contendo produtos perigosos classificados nas Classes de 1 a 9 (além do nº ONU 3077 e 3082), que são considerados "poluentes marinhos" como estabelecido no Código IMDG da Organização Marítima Internacional (OMI), portando a marca de poluente marinho, equivalente ao símbolo apresentado na Figura 20.

### MERCOSUL

Não é exigido o Símbolo para transporte de substâncias que apresentam risco para o meio ambiente.

### 3.6.3.3 Símbolo para veículos e equipamentos de transporte sob fumigação

Veículos e equipamentos de transporte fumigados devem portar o símbolo indicado na Figura 34, afixado em cada ponto de acesso do compartimento de carga.

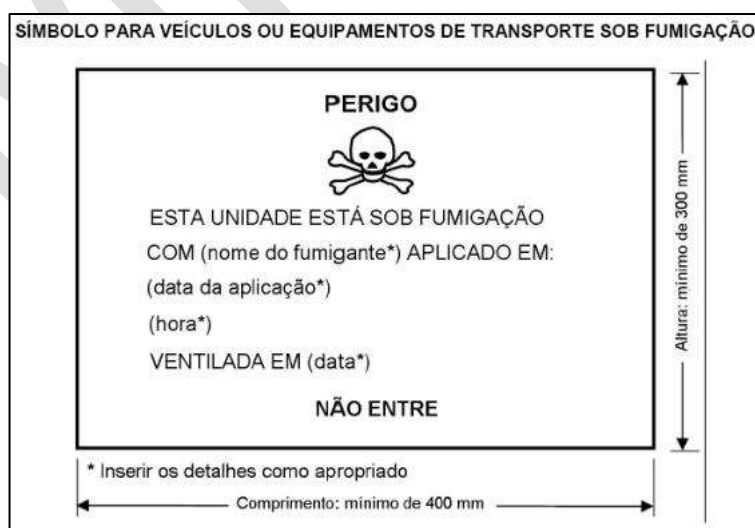


FIGURA 34 – Símbolo para veículos e equipamentos de transporte sob fumigação

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16 – Disponível em <http://www.antt.gov.br/>

O símbolo deve ter sido removido sempre que o veículo ou o equipamento de transporte tenha se submetido à ventilação adequada e suficiente para remoção de concentrações nocivas de gases fumigantes e os produtos ou materiais fumigados tenham sido descarregados do veículo ou do equipamento de transporte.

### 3.6.3.4 Símbolo para veículos e equipamentos de transporte contendo produtos perigosos utilizados como refrigerante ou condicionante

Veículos e equipamentos de transporte carregados com produtos perigosos destinados à refrigeração ou condicionamento devem portar o símbolo indicado na Figura 35, afixado em cada ponto de acesso do compartimento de carga.



**FIGURA 35 – Símbolo para veículos e equipamentos de transporte contendo produtos perigosos utilizados como refrigerante ou condicionante**

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16 – Disponível em <http://www.antt.gov.br/>

O símbolo deve ser removido sempre que o veículo ou o equipamento de transporte tenham se submetido à ventilação adequada e suficiente para remoção de concentrações nocivas do refrigerante ou do condicionante e os produtos ou materiais refrigerantes ou condicionantes tenham sido descarregados do veículo ou equipamento de transporte.

## 3.7 Equipamentos de porte obrigatório

### 3.7.1 Equipamentos para situações de emergência

Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos devem portar conjunto de equipamentos para situações de emergência, adequado ao tipo de produto transportado e devidamente localizado, de acordo com o disposto na Norma ABNT NBR 9735 - Conjunto de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos.

Para o transporte de ácido fluorídrico (ONU 1786 e ONU 1790), deve ser atendida a ABNT NBR 10271.

## MERCOSUL

Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos deverão portar o conjunto de equipamentos para situações de emergência indicado em norma de qualquer dos Estados Partes

ou, na inexistência desta, em norma internacional aceita ou o recomendado pelo fabricante do produto.

Os extintores de incêndio, quando novos, até o primeiro ano da fabricação, devem portar o Selo de Identificação da Conformidade sem marcação referente a data. Após o primeiro Serviço de Inspeção e Manutenção, é obrigatório o Selo com a data do serviço realizado, conforme Figura 36.



**FIGURA 36 - Selo de Identificação da Conformidade para extintores de incêndio**

A primeira recarga dos extintores novos deverá ser executada após 12 meses da data de sua fabricação, ou ao final da garantia dada pelo fabricante, o que for maior. A frequência da inspeção técnica dos extintores de incêndio é de seis meses para extintores de incêndio com carga de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), e de doze meses para os demais extintores.

### 3.7.2 Traje e equipamentos de proteção individual – EPI

Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos devem portar conjunto mínimo de Equipamentos de Proteção Individual – EPIs para seus condutores e auxiliares, conforme o tipo de produto transportado conforme detalhamento previsto na ABNT NBR 9735.

Nos transportes de ácido fluorídrico (ONU 1786 e ONU 1790), deve ser observada a ABNT NBR 10271.

O conjunto de EPIs deve estar agrupado e localizado na cabine do veículo.

Os EPIs devem ser utilizados em caso de emergência (avaliação e fuga). Durante o transporte, o condutor do veículo e os auxiliares devem usar calça comprida, camisa ou camiseta, com mangas curtas ou compridas, e calçados fechados.

### MERCOSUL

Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos deverão portar o conjunto de equipamentos para situações de emergência indicado em norma de qualquer dos Estados Partes ou, na inexistência desta, em norma internacional aceita ou o recomendado pelo fabricante do produto.

### 3.8 Prescrições Particulares

#### 3.8.1 Quantidades Limitadas

São previstas disposições aplicáveis ao transporte de produtos perigosos fracionados em quantidades limitadas por veículo e por embalagem interna.

As Colunas 8 e 9, da Relação de Produtos Perigosos, estabelecem as quantidades máximas de produto perigoso, por veículo e por embalagem interna, respectivamente, até as quais é permitido dispensar expedições do cumprimento de certas exigências.

Para ambos os casos, deve estar indicado no documento fiscal para transporte, junto ao nome apropriado para embarque, a expressão "quantidade limitada" ou "QUANT. LTDA".

Quando a quantidade total de produtos perigosos, num veículo, não exceder ao estipulado na Coluna 8 (quantidade limitada por veículo) e os volumes estiverem embalados de acordo com a quantidade limitada por embalagem interna, a expedição pode usufruir concomitantemente das isenções aplicáveis aos dois tipos de quantidades limitadas.

#### MERCOSUL

São previstas prescrições especiais para o transporte de produtos perigosos em pequenas quantidades, sendo também possível dispensar expedições com quantidades limitadas de produtos perigosos do cumprimento de algumas exigências do Acordo para Facilitação.

Existem dois tipos de quantidades limitadas: em pequenos recipientes e por unidade de transporte.

##### 3.8.1.1 Quantidade Limitada por Embalagem Interna

As disposições para quantidade limitada por embalagem interna são válidas apenas para produtos perigosos transportados em embalagens internas cuja capacidade máxima é a indicada na Coluna 9 da Relação de Produtos Perigosos. A palavra "zero" em tal Coluna indica que não é permitido o transporte do produto ou artigo de acordo com as disposições aplicáveis a tal quantidade limitada.

Ressalta-se que embalagem interna são embalagens que, para serem transportadas, exigem uma embalagem externa. Tais disposições não se aplicam ao transporte em embalagens simples.

Os produtos perigosos devem estar acondicionados somente em embalagens internas que estejam acondicionadas em embalagens externas adequadas. Embalagens intermediárias podem ser utilizadas. Não é necessário utilizar embalagens internas para o transporte de artigos como aerossóis ou pequenos recipientes contendo gás.

As quantidades limitadas por embalagem interna variam de 25 ml a 5 Kg por embalagem interna. A massa bruta total do volume não pode exceder a 30 kg.

Embalagens internas contendo diferentes produtos perigosos podem ser acondicionadas em uma mesma embalagem externa, desde que tais produtos não sejam incompatíveis e não interajam perigosamente em caso de vazamento.



Volumes contendo produtos perigosos em quantidade limitada por embalagem interna devem portar o símbolo apresentado na Figura 24.

Quando produtos perigosos em quantidade limitada por embalagem interna estiverem acondicionados em uma sobreembalagem, esta deve estar marcada com a palavra “SOBREEMBALAGEM”, a menos que as marcações dos volumes representativas de todos os produtos perigosos (número ONU) contidos na sobreembalagem estejam visíveis. Ademais, a sobreembalagem deve ser marcada com o símbolo apresentado na Figura 24. Para produtos perigosos importados, as palavras “OVERPACK” ou “SOBREEMBALAJE” serão aceitas em substituição à palavra “SOBREEMBALAGEM”.

### 3.8.1.1.1 Isenções aplicáveis

O transporte de produtos perigosos em quantidades limitadas por embalagem interna está dispensado das seguintes exigências:

- a) rótulos(s) de risco(s) afixados no volume;
- b) marcação do nome apropriado para embarque no volume;
- c) segregação entre produtos perigosos num veículo ou contêiner;
- d) rótulos de risco e painéis de segurança afixados no veículo ou equipamento de transporte para carregamentos em que a quantidade bruta de produtos perigosos seja de até 1000 kg, observados os itens 5.3.1.1.4 “d” e 5.3.2.1.2 “a” da Resolução ANTT nº. 5232/16 quando a quantidade bruta ultrapassar tal valor;
- e) limitações quanto a itinerário, estacionamento e locais de carga e descarga;
- f) porte da marca ou identificação da conformidade nas embalagens (ou seja, não são exigidas embalagens homologadas);
- g) símbolo para o transporte de substâncias perigosas para o meio ambiente afixado no veículo ou equipamento de transporte para carregamentos em que a quantidade bruta de produtos perigosos seja de até 1000 kg; e
- h) porte do símbolo para o transporte de substâncias perigosas para o meio ambiente no volume.

#### MERCOSUL

Transporte de produtos perigosos em pequenos recipientes.

As isenções previstas nesta Seção são válidas apenas para produtos que se enquadram nas classes ou subclasses e grupos de embalagem indicados na Tabela abaixo:

CLASSE	GRUPO DE EMBALAGEM	ESTADO FÍSICO	QUANTIDADE MÁXIMA POR RECIPIENTE INTERNO
2 (a)	–	gás	120mℓ [volume interno máximo em embalagens metálicas ou plásticas] (b)
2 (a)	–	gás	120mℓ [volume interno máximo em embalagens de vidro]
3	II	líquido	1ℓ [metal]; 500mℓ [vidro ou plástico]
3	III	líquido	5ℓ
4.1 (c)	II	sólido	500g
4.1 (c)	III	sólido	3kg
4.3	II	líquido ou sólido	500g
4.3	III	líquido ou sólido	1kg
5.1	II	líquido ou sólido	500g
5.1	III	líquido ou sólido	1kg
5.2 (d)	II	sólido	100g
5.2 (d)	II	líquido	25mℓ
5.2 (e)	II	sólido	500g
5.2 (e)	II	líquido	125mℓ
6.1	II	sólido	500g
6.1	II	líquido	100mℓ
6.1	III	sólido	3kg
6.1	III	líquido	1ℓ
8	II	sólido	1kg
8	II	líquido	1kg
8	III	sólido	500mℓ (f)
8	III	líquido	2kg
			1ℓ

- a) Excluem-se desta relação os gases inflamáveis, corrosivos, tóxicos ou oxidantes quando não estiverem sob a forma de aerossol.
- b) Este limite pode ser elevado para 1000ml para aerossóis que não contenham substâncias tóxicas.
- c) Excluem-se os produtos auto-reagentes.
- d) Incluem-se nesta relação apenas conjuntos contendo equipamentos para testes ou reparos, ou volumes similares com conteúdos variados que possam conter pequenas quantidades dessas substâncias e cujo peso bruto não exceda 30kg. O peróxido orgânico deve ser dos tipos B ou C e não deve requerer controle de temperatura.
- e) Incluem-se nesta relação apenas conjuntos contendo equipamentos para testes ou reparos, ou volumes similares com conteúdos variados que possam conter pequenas quantidades dessas substâncias e cujo peso bruto não exceda 30kg. O peróxido orgânico deve ser dos tipos D, E ou F e não deve requerer controle de temperatura.
- f) Embalagens internas de vidro, porcelana ou cerâmica devem ser envolvidas por uma embalagem intermediária compatível e rígida.

Dois produtos da Classe 9 podem ser transportados de acordo com as disposições desta Seção:

Nº 1941 – DIBROMODIFLUORMETANO – num máximo de CINCO LITROS (5ℓ) por recipiente interno;

Nº 2071 – NITRATO DE AMÔNIO, FERTILIZANTES – num máximo de CINCO QUILOGRAMAS (5kg) por recipiente interno.

Produtos perigosos, transportados de acordo com estas condições especiais, devem ser acondicionados em recipientes internos colocados em embalagens externas adequadas. Não obstante, não é necessário utilizar embalagens internas para o transporte de artigos como

aerossóis ou pequenos recipientes contendo gás. A massa bruta total de uma embalagem externa não deve exceder a TRINTA QUILOGRAMAS (30kg).

Bandejas embrulhadas, com envoltório corrugado ou elástico, que atendam ao disposto no Capítulo VIII, são aceitas como embalagem externa para artigos ou como embalagens internas. A massa bruta total não deve exceder a VINTE QUILOGRAMAS (20kg).

Diferentes produtos perigosos em pequenos recipientes podem ser colocados na mesma embalagem externa, desde que não interajam perigosamente em caso de vazamento.

Para o transporte de produtos perigosos em pequenos recipientes, nas condições estabelecidas nesta seção, dispensam-se as exigências relativas a:

- a) rótulos de risco e painéis de segurança afixados ao veículo;
- b) porte de equipamentos de proteção individual e de equipamentos para atendimento a situações de emergência, exceto extintores de incêndio;
- c) limitações quanto a itinerário, estacionamento e locais de carga e descarga;
- d) treinamento específico para o condutor do veículo;
- e) porte de ficha de emergência;
- f) porte de etiquetas nas embalagens;
- g) segregação entre produtos perigosos num veículo ou contêiner.

Quando se tratar de quantidades limitadas de produtos perigosos embalados e distribuídos para venda no comércio varejista e que se destinem a consumo por indivíduos, para fins de cuidados pessoais ou uso doméstico, ou de forma adequada para tais fins, e só nesse caso, podem ser dispensadas as exigências relativas à documentação de transporte, assim como da marcação do nome apropriado para embarque e do número das Nações Unidas na embalagem.

A quantidade máxima que pode ser colocada em uma unidade de transporte, em cada viagem, é a estabelecida na Relação de Produtos Perigosos (coluna 8 – Quantidade Isenta). Produtos de diferentes classes ou subclasses podem ser transportados conjuntamente numa mesma unidade de transporte, desde que observadas as disposições relativas à compatibilidade entre eles.

No caso de num mesmo carregamento serem transportados dois ou mais produtos perigosos diferentes, prevalece, para o total do carregamento, considerados todos os produtos, o valor limite estabelecido para o produto com menor quantidade isenta.

### 3.8.1.2 Quantidade Limitada por veículo

As disposições para quantidade limitada por veículo são válidas apenas para produtos perigosos transportados em quantidades iguais ou inferiores à indicada na Coluna 8 da Relação de Produtos Perigosos.

As quantidades limitadas por veículo variam de 20 Kg a 1000 kg. Quando estiver disposta a palavra “zero”, em tal Coluna, significa que não se aplica este tipo de quantidade limitada. Quando estiver disposta a palavra “ilimitada” em tal Coluna significa que não há limite para o peso bruto total do carregamento para que se enquadre neste tipo de quantidade limitada.

No caso de, em um mesmo carregamento, serem transportados dois ou mais produtos perigosos diferentes prevalece, para aplicação das isenções previstas para quantidade limitada por veículo, o menor valor apresentado na Coluna 8, entre todos os produtos perigosos transportados, para o peso bruto total do carregamento.

Caso o peso bruto total do carregamento ultrapasse o menor valor estabelecido na Coluna 8, entre todos os produtos perigosos transportados, não se aplicam as isenções para quantidade limitada por veículo, devendo ser atendidas todas as demais exigências da regulamentação

No documento fiscal para o transporte de produtos deve ser informado o peso bruto total, em quilograma, de cada produto perigoso transportado em quantidade limitada por veículo.

### 3.8.1.2.1 Isenções aplicáveis

O transporte de produtos perigosos em quantidades limitadas por veículo está dispensado das seguintes exigências:

- a) rótulos de risco e painéis de segurança afixados ao veículo;
- b) porte de equipamentos de proteção individual e de equipamentos para atendimento a situações de emergência, exceto extintores de incêndio, para o veículo e para a carga, se esta o exigir;
- c) limitações quanto a itinerário, estacionamento e locais de carga e descarga;
- d) treinamento específico para o condutor do veículo;
- e) proibição de conduzir passageiros no veículo; e
- f) símbolo para o transporte de substâncias perigosas para o meio ambiente afixado ao veículo.

#### MERCOSUL

##### Quantidade limitada por Unidade de Transporte

Para quantidades iguais ou inferiores aos limites de quantidade por unidade de transporte, constantes da coluna 8 da Relação de Produtos Perigosos presente do Acordo para Facilitação, denominada Quantidade Isenta, independentemente das dimensões das embalagens, dispensam-se as exigências relativas a:

- a) rótulos de risco e painéis de segurança afixados ao veículo;
- b) porte de equipamentos de proteção individual e de equipamentos para atendimento a situações de emergência, exceto extintores de incêndio;
- c) limitações quanto a itinerário, estacionamento e locais de carga e descarga;
- d) treinamento específico para o condutor do veículo;
- e) porte de ficha de emergência;
- f) proibição de se conduzir passageiros no veículo.

A quantidade máxima que pode ser colocada em uma unidade de transporte, em cada viagem, é a estabelecida na Relação de Produtos Perigosos (coluna 8 – Quantidade Isenta). Produtos de diferentes classes ou subclasses podem ser transportados conjuntamente numa mesma unidade de transporte, desde que observadas as disposições relativas à compatibilidade entre eles.

No caso de, num mesmo carregamento, serem transportados dois ou mais produtos perigosos diferentes, prevalece, para o total do carregamento, considerados todos os produtos, o valor limite estabelecido para o produto com menor quantidade isenta.

### 3.8.2 Distribuição para venda no comércio varejista

O transporte de produtos perigosos em quantidades limitadas por embalagem interna, para venda no comércio varejista, em carregamentos de até 2000 kg em peso bruto total de produtos perigosos, e que se destinem ao consumo por indivíduos, para fins de cuidados pessoais ou uso doméstico, ou ao uso veterinário, e só nestes casos, está dispensado das seguintes exigências:

- a) rótulo(s) de risco(s) afixados no volume;
- b) marcação do nome apropriado para o embarque no volume;
- c) segregação entre produtos perigosos em um veículo ou contêiner;
- d) rótulos de risco e painéis de segurança afixados no veículo ou equipamento de transporte;
- e) limitações quanto a itinerário, estacionamento e locais de carga e descarga;
- f) porte da marca da conformidade nos volumes;
- g) porte de equipamentos de proteção individual e de equipamentos para atendimento a situações de emergência, exceto extintores de incêndio, para o veículo e para a carga, se esta o exigir;
- h) treinamento específico para o condutor do veículo;
- i) proibição de se conduzirem passageiros no veículo;
- j) informações sobre riscos dos produtos perigosos no documento fiscal;
- k) símbolo para o transporte de substâncias perigosas para o meio ambiente afixado ao veículo; e
- l) símbolo para o transporte de substâncias perigosas para o meio ambiente afixado no volume.

Quando se tratar de transporte de produtos perigosos para venda no comércio varejista, com risco de contaminação, juntamente com alimentos, medicamentos ou objetos destinados ao uso humano ou animal, não serão consideradas as proibições de carregamento comum quando tais produtos forem separados dos demais por cofres de cargas distintos. Para informações sobre os cofres de carga, ver item 3.4.5.3 deste Manual.



Ademais, comércio varejista são estabelecimentos como supermercados, farmácias, lojas em geral. Dentre os produtos perigosos abrangidos por esta definição, ou seja, produtos para fins de cuidados pessoais ou uso doméstico encontram-se produtos de limpeza e saneantes, agrotóxicos, tintas, aerossóis etc.

#### MERCOSUL

Quando se tratar de quantidades limitadas de produtos perigosos em pequenos recipientes, embalados e distribuídos para venda no comércio varejista e que se destinem a consumo por indivíduos, para fins de cuidados pessoais ou uso doméstico, ou de forma adequada para tais fins, e só nesse caso, podem ser dispensadas as exigências relativas à documentação de transporte, assim como da marcação do nome apropriado para embarque e do número das Nações Unidas na embalagem.

### 3.8.3 Transporte de produtos de higiene pessoal, cosméticos e perfumaria

O transporte de produtos de higiene pessoal, cosméticos e perfumaria, classificados como produtos perigosos, pode ser realizado juntamente, no mesmo veículo ou equipamento de transporte, com cosméticos, medicamentos, produtos de higiene pessoal e perfumaria ou objetos destinados ao uso/consumo humano ou animal não classificados como perigosos, sem a necessidade de segregação (por exemplo, cofres de carga). Neste caso, é obrigatório que o expedidor ateste na Declaração do Expedidor, que não há risco de contaminação entre os produtos perigosos e os não perigosos.

Destaca-se que este escopo, produtos de higiene pessoal, cosméticos e perfumes são preparações constituídas por substâncias naturais ou sintéticas, de uso externo nas diversas partes do corpo humano, pele, sistema capilar, unhas, lábios, órgãos genitais externos, dentes e membranas, mucosas da cavidade oral, com o objetivo exclusivo ou principal de limpá-los, perfumá-los, alterar sua aparência ou corrigir odores corporais e ou protegê-los ou mantê-los em bom estado.

### 3.8.4 Transporte de embalagens (incluindo IBCs e embalagens grandes) vazias e não limpas

Embalagens (incluindo IBCs e embalagens grandes) vazias e não limpas transportadas para fins de recondicionamento, reparo, inspeção periódica, refabricação, reutilização ou descarte e que tenham sido esvaziadas de modo que apenas resíduos dos produtos perigosos aderidos às partes internas das embalagens estejam presentes quando forem entregues para transporte devem ser alocadas ao nº ONU 3509.

Devem ser transportadas fechadas, e não podem apresentar qualquer sinal de resíduo perigoso aderente à parte externa dessas embalagens.

O transporte de embalagens vazias e não limpas alocadas ao ONU 3509 está dispensado das seguintes exigências:

- a) porte de equipamentos de proteção individual e de equipamentos para atendimento a situações de emergência, exceto extintores de incêndio, para o veículo e para a carga, se esta o exigir;

- b) limitações quanto a itinerário, estacionamento e locais de carga e descarga;
- c) treinamento específico para o condutor do veículo;
- d) porte do rótulo de risco da Classe 9 e da marcação do nome apropriado para embarque e do número das Nações Unidas, precedido das letras ONU ou UN, nos volumes, indicativos do número ONU 3509;
- e) porte da marca da conformidade nos volumes;
- f) segregação entre produtos perigosos num veículo ou contêiner; e
- g) quantidade total do produto perigoso no documento fiscal para o transporte.

As embalagens devem manter os rótulos de risco, marcação do nome apropriado para embarque e número das Nações Unidas, precedido das letras ONU ou UN referentes ao produto originalmente contido.

Podem ser acondicionadas em embalagens externas que não portem a marca da conformidade ou em sobreembalagens, desde que o volume porte o rótulo de risco da Classe 9, o nome apropriado para embarque e o número das Nações Unidas, precedido das letras ONU ou UN, referente ao número ONU 3509.

Em carregamentos compostos exclusivamente por embalagens cheias e embalagens vazias e não limpas que contiveram os mesmos produtos perigosos (mesmo número ONU) contidos nas embalagens cheias, a sinalização do veículo deve corresponder somente às embalagens cheias, permanecendo necessárias, na documentação da expedição, as informações referentes tanto às embalagens cheias como às embalagens vazias e não limpas.

### **3.8.5 Transporte de amostras**

Quando houver incerteza quanto à Classe de Risco de uma substância, e ela estiver sendo transportada para ensaios adicionais, trata-se de uma amostra, devendo ser atribuída a uma Classe de Risco, a um nome apropriado para embarque e a um número ONU, devendo ser utilizado o Grupo de Embalagem com nível de risco mais restritivo possível para o nome apropriado para embarque escolhido.

Nessa situação, o nome apropriado para embarque deve ser suplementado com a palavra “AMOSTRA”. Em certos casos, quando houver um nome apropriado para embarque para a amostra de uma substância que satisfaça determinados critérios de classificação (por exemplo, GÁS INFLAMÁVEL, NÃO-PRESSURIZADO, N.E., AMOSTRA, N.º ONU 3167), tal nome apropriado para embarque deve ser o empregado. Quando for usada uma entrada N.E. no transporte de uma amostra, não é necessário suplementar o nome apropriado para embarque com o nome técnico.

### **3.8.6 Transporte de Amostras Testemunha**

Amostra Testemunha é uma amostra representativa de um produto perigoso que traz em si as mesmas características do produto perigoso que está sendo transportado no compartimento de carga. Ou seja, não se confunde com o apresentado no item 3.8.5 deste Manual, pois a classificação da Amostra Testemunha já é totalmente definida.

É proibido o transporte de amostras testemunhas de produtos perigosos embalados dentro da cabine dos veículos, devendo o produto perigoso ser acondicionado em compartimento

próprio localizado separado da cabine do veículo e deve estar devidamente embalado com identificação exigidas ao produto, além de estar estivado para evitar qualquer tipo de vazamento. Nesse compartimento é proibido o transporte do produto perigoso juntamente com alimentos, medicamentos, ou quaisquer objetos destinados ao uso e/ou consumo humano ou animal, ou ainda com embalagens de mercadorias destinadas ao mesmo fim, exceto se forem acondicionados em cofres de carga.

O exemplo mais comum de amostra testemunha são as amostras de combustíveis que devem ser levadas junto aos equipamentos carregados com tais produtos por determinação da ANP.

### **3.8.7 Transporte do produto perigoso ONU 3373 - SUBSTÂNCIA BIOLÓGICA, CATEGORIA B, e aplicação da Instrução para Embalagem P650**

As substâncias infectantes alocadas ao número ONU 3373 que são embaladas e marcadas em conformidade com a Instrução para Embalagem P650 não estão sujeitas a nenhuma outra prescrição da regulamentação desde que estejam atendendo a todas as exigências contidas na referida Instrução para Embalagem.

No caso de atendimento ao parágrafo anterior, tais substâncias infectantes podem ser transportadas em qualquer tipo de veículo, incluindo-se os veículos de transporte coletivo de passageiros.

As embalagens devem ser de boa qualidade, resistir aos choques e às cargas durante o transporte, inclusive o transbordo, assim como a retirada de paletes ou sobreembalagens para sua subsequente manipulação. As embalagens devem ser fabricadas e fechadas de forma a prevenir perda de conteúdo quando preparadas para a expedição e nas condições normais de transporte, em função de vibrações ou mudanças de temperatura, umidade ou pressão.

A embalagem deve consistir de pelo menos três componentes:

- a) um recipiente primário;
- b) uma embalagem secundária; e
- c) uma embalagem externa (ao menos uma de suas superfícies deve ter dimensão mínima de 100 mm × 100 mm).

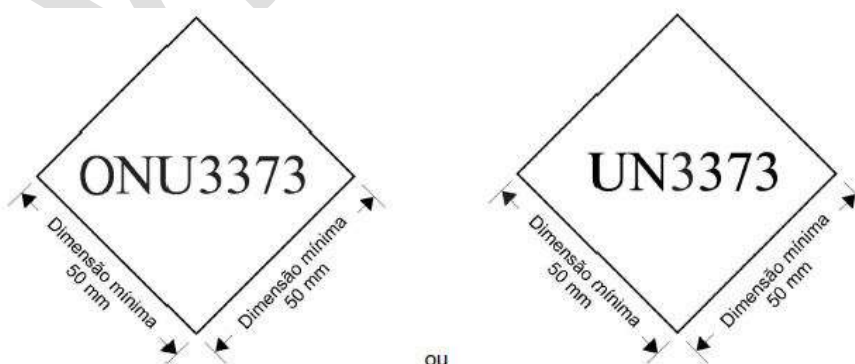
Sendo que a embalagem secundária ou a embalagem externa devem ser rígidas.

Na Figura 37 são apresentados exemplo de embalagens para o transporte do ONU 3373 que atendem a P650.



**Figura 37** – Exemplos de embalagens para o transporte do ONU 3373

A marca apresentada na Figura 38 deve ser afixada na superfície exterior da embalagem externa sobre um fundo de cor que contraste com ela e que seja visível e legível.



**Figura 38** – Marca para uso nas embalagens para o transporte do ONU 3373 que atendam a P650

Fonte: Resolução ANTT nº. 5232/16, P650

Ademais, o nome apropriado para embarque "SUBSTÂNCIA BIOLÓGICA, CATEGORIA B", deve figurar na embalagem externa ao lado da marca apresentada na Figura 38.

Quando os volumes forem colocados em uma sobreembalagem, a marcação dos volumes (Figura 38 e nome apropriado para embarque) deve ser claramente visível, ou ser reproduzida no exterior da sobreembalagem.

As embalagens que atendam a P650 não necessitam ser homologadas e, portanto, estão isentas do porte da marcação ONU (item 3.4.3 deste Manual) e do Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, Figura 10.

### **3.8.8 Transporte de resíduos**

Resíduos, para fins de transporte, são substâncias, soluções, misturas ou artigos que contêm ou estão contaminados por um ou mais produtos perigosos, para os quais não seja prevista utilização direta, mas que são transportados para fins de descarte, incineração ou qualquer outro processo de disposição final.

Um resíduo que contenha um único componente considerado produto perigoso, ou dois ou mais componentes que se enquadrem numa mesma classe ou subclasse, deve ser classificado de acordo com os critérios aplicáveis à Classe ou Subclasse correspondente ao componente ou componentes perigosos. Se houver componentes pertencentes a duas ou mais classes ou subclasses, a classificação do resíduo deve levar em conta a ordem de precedência aplicável a substâncias perigosas com riscos múltiplos.

Assim, os resíduos devem ser transportados de acordo com as exigências aplicáveis à Classe apropriada.

### **3.8.9 Coleta de resíduos de serviços de saúde**

No transporte de resíduos de serviços de saúde, regularmente instituída pelo poder público local no âmbito dos serviços de limpeza urbana, as empresas transportadoras responsáveis pela coleta e transporte desses produtos são responsáveis por providenciar, além das exigências já previstas para os transportadores:

- a documentação de porte obrigatório, incluindo a Declaração do Expedidor;
- os equipamentos de proteção individual (EPI's);
- os equipamentos para caso de emergência; e
- a sinalização dos veículos.

Os estabelecimentos geradores desses resíduos são os responsáveis por acondicionar tais produtos nas embalagens adequadas, bem como por identificar corretamente os volumes (nome apropriado para embarque, nº ONU e rótulo de risco).



### 3.8.10 Transporte de pilhas e baterias de lítio

As pilhas e baterias, pilhas e baterias contidas em equipamentos ou pilhas e baterias embaladas com equipamentos contendo lítio em qualquer de suas formas devem ser alocados aos números ONU 3090, 3091, 3480 ou 3481 desde que:

- cada pilha ou bateria seja tal que esteja demonstrado que atende aos requisitos de cada ensaio disposto na Subseção 38.3, da Parte III, do Manual de Ensaios e Critérios;
- cada pilha e bateria esteja provida de um dispositivo de ventilação de segurança ou seja projetada de forma a impedir uma ruptura violenta sob condições normais de transporte;
- cada pilha e bateria esteja equipada com um meio eficaz de prevenção de curtos circuitos externos;
- cada bateria contendo pilhas ou série de pilhas conectados em paralelo seja equipada com meios eficazes que sejam necessários para a prevenção de inversões perigosas de fluxo de corrente (diodos, fusíveis, etc.); e
- pilhas e baterias sejam fabricadas atendendo a um programa de gerenciamento da qualidade.

Tais pilhas e baterias não estão sujeitas a nenhuma outra exigência desde que atendam também, integralmente, ao disposto na Provisão Especial 188:

- para uma pilha de lítio metálico ou de liga de lítio, o conteúdo de lítio não seja maior que 1 g, e para uma pilha de íon de lítio, a capacidade não seja maior do que 20 Wh;
- para uma bateria de lítio metálico ou de liga de lítio, o conteúdo agregado de lítio não seja maior que 2 g, e para uma bateria de íon de lítio, a capacidade não seja maior do que 100 Wh. Baterias de íon lítio sujeitas a Provisão Especial 188 devem apresentar sua capacidade no envoltório exterior;
- Exceto quando instaladas em equipamentos, devem ser embaladas em embalagens internas que as contenham por completo. Devem ser protegidas de forma a prevenir curtos-circuitos. Isto inclui proteção contra contato com materiais condutores dentro da mesma embalagem que possa levar a um curto-circuito. As embalagens internas devem ser embaladas em embalagens externas resistentes, mas não necessitam ser homologadas e, portanto, estão isentas do porte da marcação ONU (item 3.4.3 deste Manual) e do Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, Figura 10.
- pilhas e baterias instaladas em equipamentos devem ser protegidas de danos e curtos-circuitos e o equipamento deve ser dotado de um meio eficaz de prevenção de ativação acidental. Esta exigência não se aplica a dispositivos que se mantenham intencionalmente ativados durante o transporte (transmissores de identificação de rádio frequência–RFID, relógios, sensores, etc.) e que não sejam capazes de gerar desprendimento perigoso de calor. Quando baterias são instaladas em equipamentos, os equipamentos devem ser embalados em embalagens externas resistentes construídas com materiais apropriados e com resistência e projetos adequados, com relação a sua capacidade e ao uso a que está destinada, a menos que a bateria esteja adequadamente protegida pelo equipamento que a contém;
- Quando baterias estejam instaladas em equipamentos ou embaladas com equipamentos, a massa bruta dos volumes não pode ser maior do que 30 kg. Destaca-

se que quando se tratar de baterias que estejam instaladas em equipamentos ou embaladas com equipamentos este limite de 30 kg não se aplica;

- cada volume deve ser marcado com o símbolo para pilhas ou baterias de lítio apresentado na Figura 23, exceto aqueles volumes contendo somente baterias tipo botão, instaladas em equipamento (incluindo placas de circuito), e volumes contendo não mais do que quatro pilhas ou duas baterias instaladas em equipamentos, limitados a dois volumes por expedição;
- Quando os volumes estiverem acondicionados em uma sobreembalagem e o símbolo para pilhas ou baterias de lítio não estiver claramente visível, tal símbolo deve também ser reproduzido nesta sobreembalagem, que deve apresentar ainda a palavra ‘SOBREEMBALAGEM’.

As pilhas ou baterias de lítio comumente utilizadas em tablets, celulares, notebook, ferramentas elétricas, aspiradores de pó e outros eletrônicos e eletrodomésticos de pequeno e médio porte geralmente atendem à Provisão Especial 188.

Na Figura 39 é apresentado um resumo a respeito das exigências e isenções para o transporte de tais produtos.

PILHAS OU BATERIAS QUE ATENDEM A PROVISÃO ESPECIAL 188		
Tipos de equipamentos que contém pilhas e baterias de Lítio que ATENDEM a provisão 188	Pilhas e baterias de lítio transportadas INSTALADAS (CONTIDAS) nos equipamentos ou EMBALADAS com equipamento	Transporte de volumes contendo APENAS pilhas e bateria de Lítio (separadas dos equipamentos)
<p>Celulares, tablets, notebooks, câmeras, outros eletrônicos, ferramentas elétricas, aspirador de pó e outros eletrodomésticos.</p> 	<p><b>NÃO é necessário</b> seguir as exigências para o transporte de produtos perigosos, independente do peso total transportado. Necessário apenas utilizar a etiqueta com símbolo para transporte de pilhas ou baterias de Lítio com o número ONU no volume utilizado para acomodar a carga.</p>	<p>- Para volumes com até 30kg, <b>NÃO é necessário</b> seguir as exigências para o transporte de produtos perigosos. Utilizar a etiqueta com o número ONU no volume.</p> <p>- Para volumes ACIMA de 30kg, a empresa deverá seguir todas as regras para transporte de produtos perigosos.</p>
PILHAS OU BATERIAS QUE ESTÃO FORA DA PROVISÃO ESPECIAL 188		
Tipos de equipamentos que contém pilhas e baterias de Lítio que estão FORA da provisão 188	Quantidade transportadas IGUAL OU INFERIOR a 333 kg	Quantidade transportada ACIMA de 333 kg
<p>Baterias de painéis fotovoltaicos, baterias industriais, baterias de grande porte, dentre outras.</p> 	<p>Para carregamentos de pilhas e baterias de lítio, fora da provisão 188, em quantidades iguais ou inferiores aos limites de 333 kg, as exigências abaixo estão DISPENSADAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Sinalização do veículo (rótulos e painéis);</li> <li>› Porte de equipamentos de proteção individual e equipamentos para atendimento a situações de emergência, exceto extintores de incêndio;</li> <li>› Limitações quanto a itinerário, estacionamento e locais de carga e descarga;</li> <li>› Curso de transporte de produtos perigosos para condutor.</li> </ul>	<p>O transporte de pilhas e baterias de lítio, que não atendem as regras da Provisão especial 188 e estão acima de 333 kg, considerando o peso bruto total (soma do peso das pilhas/baterias + equipamento + embalagens) devem ser cumpridas todas as regras e especificações para o transporte de produtos perigosos.</p>
<p>Pilhas com conteúdo de lítio agregado acima de 1g e com capacidade acima de 20 wh e baterias com conteúdo de lítio agregado acima de 2g e com capacidade acima de 100 wh.</p>		

**Figura 39** – Resumo das exigências e isenções para o transporte de pilhas e baterias  
Fonte: Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica - ABINEE

Pilhas e baterias portáteis, comuns ou alcalinas, a princípio não são classificadas como produtos perigosos para o transporte, por não atenderem aos critérios de classificação. Não obstante, deve ser observado o apresentado pelo expedidor, conhecer de cada composição.

### **3.8.11 Transporte de produtos para uso ou consumo humano ou animal com produtos perigosos**

Equipamentos de transporte certificados para o transporte de produtos perigosos a granel não podem ser utilizados para transportar alimentos, medicamentos, produtos de higiene pessoal, cosméticos, perfumaria, farmacêuticos, veterinários ou seus insumos, aditivos ou suas matérias primas, salvo as exceções abaixo:

- Equipamentos de transporte certificados para o transporte de álcool etílico potável (Grupo 7D) podem ser utilizados para o transporte de bebidas alcoólicas e produtos alimentícios.
- Se não houver risco de alteração, as bebidas alcoólicas não perigosas (com até 24% de álcool em volume) podem ser transportadas em tanques que tenham contido bebidas alcoólicas perigosas (Grupo 27C), desde que sejam tomadas medidas para evitar contaminação das primeiras.

Tratando-se de transporte fracionado, é proibido transportar produtos perigosos juntamente com alimentos, medicamentos, insumos, aditivos e matérias primas alimentícios, cosméticos, farmacêuticos ou veterinários ou objetos ou produtos já acabados destinados a uso ou consumo humano ou animal de uso direto ou, ainda, com embalagens de mercadorias destinadas ao mesmo fim.

Entende-se como objetos ou produtos já acabados destinados ao uso ou consumo humano ou animal de uso direto os produtos finais para aplicação direta no corpo, inalação ou ingestão humana ou animal.

Esta proibição não se aplica quando os produtos perigosos ou os não perigosos estiverem acondicionados em cofre de carga.

Por fim, também é proibido transportar alimentos, medicamentos ou quaisquer objetos ou produtos destinados ao uso ou consumo humano ou animal em embalagens que tenham contido produtos perigosos.

## **3.9 Situações de emergência e transbordo**

Em caso de acidente, avaria ou outro fato que obrigue a imobilização de veículo, o condutor, ou o auxiliar, deve avaliar e fazer uso do EPI e do equipamento para situação de emergência, quando necessário para a segurança, avisar imediatamente ao transportador, ao expedidor do produto e às autoridades de trânsito e responsáveis pelo atendimento à emergência, quando preciso, detalhando a ocorrência, o local, o nome apropriado para embarque, ou o número ONU e a quantidade dos produtos transportados.

Quando, por motivo de emergência, parada técnica, falha mecânica ou acidente, o condutor do veículo interromper a viagem, deve avaliar a necessidade de uso do EPI e do equipamento para situação de emergência, quando necessário para a segurança, e manter o veículo sinalizado, sob sua vigilância ou de pessoa designada pelo transportador por todo o período de interrupção, exceto se a sua ausência for imprescindível para a comunicação do fato, pedido de socorro ou atendimento médico.

Ademais, em caso de emergência ou acidente, o transportador, o expedidor, o contratante, o destinatário e o fabricante dos produtos perigosos devem apresentar as informações que lhes

forem solicitadas pela ANTT, pelas autoridades com circunscrição sobre a via e demais autoridades públicas envolvidas na emergência.

O transbordo poderá ser realizado em vias públicas somente nos casos de acidente ou emergência, exceto quando determinado pela autoridade pública ou com circunscrição sobre a via, devendo ser realizado observando-se as informações sobre o produto disponibilizadas pelo seu fabricante ou expedidor.

No caso de constatada infração que configure situação de grave e iminente risco à integridade física de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente, o agente de fiscalização pode determinar o transbordo, sob responsabilidade do infrator, dos produtos para outro veículo ou equipamento de transporte adequado.

A ANTT não tem competência para atuação nos atendimentos a emergência, devendo tal atividade ser realizada pelas autoridades competentes.

MANUTUA

## INFRAÇÕES APLICÁVEIS

**TABELA 02** – Infrações previstas na Resolução ANTT nº. 5848/19

Amparo Legal				Descrição da Infração
Resolução ANTT nº. 5848/19				
Artigo	Inciso	Alínea	Item	
<b>Infrações ao Transportador</b>				
42	I	a	1	impedir ou dificultar a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos;
42	I	a	2	transportar produtos perigosos cujo transporte rodoviário seja proibido pela ANTT.
42	I	b	1	transportar produtos perigosos em veículo ou equipamento sem nenhuma sinalização, em desacordo ao Art. 6º;
42	I	b	2	transportar produtos perigosos em veículo ou equipamento com sinalização incorreta ou ilegível, em desacordo ao Art. 6º;
42	I	b	3	transportar produtos perigosos em veículo com características técnicas ou operacionais inadequadas, em desacordo ao Art. 7º;
42	I	b	4	transportar produtos perigosos em equipamento de transporte com características técnicas ou operacionais inadequadas, em desacordo ao Art. 7º;
42	I	b	5	transportar produtos perigosos em veículos que não sejam classificados como de “carga”, “misto” ou “especial”, em desacordo ao Art. 12;
42	I	b	6	transportar produtos perigosos a granel em veículo não inspecionado pelo Inmetro, em desacordo ao Art. 11;
42	I	b	7	transportar produtos perigosos a granel em veículo cujo CIV esteja vencido, em desacordo ao inciso I do Art. 23;
42	I	b	8	transportar produtos perigosos a granel em veículo cujo CIV esteja preenchido incorretamente ou ilegível, em desacordo ao Art. 23;
42	I	b	9	Transportar produtos perigosos a granel em equipamento de transporte não certificado ou inspecionado pelo Inmetro, sem o documento comprobatório original da certificação (CTPP) ou da inspeção (CIPP) ou sem a placa do fabricante ou sem o Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro ou sem as placas de identificação e/ou de



				inspeção do Inmetro, quando exigidas, em desacordo ao Art. 11 ou Art. 23;
42	I	b	10	transportar produtos perigosos a granel em equipamento de transporte cujo CTPP ou CIPP esteja vencido, em desacordo ao inciso I do Art. 23;
42	I	b	11	transportar produtos perigosos a granel em equipamento de transporte cujo CTPP ou CIPP esteja preenchido incorretamente ou ilegível, em desacordo ao Art. 23;
42	I	b	12	transportar produtos perigosos a granel que não constem no CTPP ou CIPP, em desacordo ao inciso VI do Art. 35;
42	I	b	13	utilizar equipamentos de transporte certificados para o transporte de produtos perigosos a granel para transportar alimentos, medicamentos, produtos de higiene pessoal, cosméticos, perfumaria, farmacêuticos, veterinários ou seus insumos, aditivos ou suas matérias primas, em desacordo ao Art. 13;
42	I	b	14	transportar, simultaneamente, no mesmo veículo ou equipamento de transporte, diferentes produtos perigosos, em desacordo ao inciso II do Art. 17;
42	I	b	15	transportar produtos perigosos juntamente com alimentos, medicamentos, insumos, aditivos e matérias primas alimentícios, cosméticos, farmacêuticos ou veterinários ou objetos ou produtos já acabados destinados a uso ou consumo humano ou animal de uso direto ou, ainda, com embalagens de mercadorias destinadas ao mesmo fim, em desacordo ao inciso III do Art. 17;
42	I	b	16	transportar, simultaneamente, animais e produtos perigosos em veículos ou equipamentos de transporte, em desacordo ao inciso V do Art. 17;
42	I	b	17	abrir volumes contendo produtos perigosos durante as etapas da operação de transporte, em desacordo ao inciso VI do Art. 17;
42	I	b	18	instalar ou manter, nos veículos transportando produtos perigosos, aparelho ou equipamento de aquecimento sujeito à combustão, a gás ou elétrico (fogão, fogareiro ou semelhantes), assim como os produtos combustíveis necessários ao seu funcionamento, ou quaisquer recipientes ou dispositivos capazes de produzir ignição dos produtos, seus gases ou vapores, bem como reservatório extra de combustível, exceto se permitido pela legislação de trânsito, em desacordo ao inciso VII do Art. 17;
42	I	b	19	transportar produtos perigosos em veículo cujo condutor não apresente comprovação de aprovação em curso específico para o transporte de produtos perigosos, em desacordo ao Art. 20;

42	I	b	20	transportar produtos perigosos em veículo cujo condutor apresente comprovação de aprovação em curso específico para o transporte de produtos perigosos preenchida de forma incorreta, ilegível ou que esteja vencida, em desacordo ao Art. 20;
42	I	b	21	transportar produtos perigosos sem portar ou disponibilizar, no caso de utilização de documento eletrônico, documento para o transporte de produtos perigosos, em desacordo ao inciso II do Art. 23;
42	I	b	22	deixar de apresentar as informações solicitadas em caso de emergência ou acidentes, em desacordo ao Art. 25.
42	I	c	1	transportar produtos perigosos em veículo ou equipamento com a sinalização incompleta, ou afixada de forma inadequada, em desacordo ao Art. 6º;
42	I	c	2	transportar produtos perigosos em veículo ou equipamento de transporte que apresentem resíduos de produtos perigosos em seu exterior, em desacordo ao Art. 7º;
42	I	c	3	transportar produtos perigosos em veículo desprovido dos conjunto de equipamentos para situação de emergência, em desacordo ao Art. 8º;
42	I	c	4	transportar produtos perigosos em veículo com conjunto de equipamentos para situação de emergência inadequados ao uso ou ao produto transportado, em desacordo ao Art. 8º;
42	I	c	5	transportar produtos perigosos em veículo desprovido dos conjuntos de EPIs necessários, em desacordo ao Art. 9º;
42	I	c	6	transportar produtos perigosos em veículo com conjuntos de EPIs inadequados ao uso ou ao produto transportado, em desacordo ao Art. 9º;
42	I	c	7	transportar, em veículos classificados como “misto” ou “especial”, produtos perigosos em compartimento não segregado do condutor e auxiliares, em desacordo ao §2º do Art. 12;
42	I	c	8	transportar produtos perigosos em embalagens não permitidas, em desacordo ao Art. 14;
42	I	c	9	transportar produtos perigosos em embalagens que apresentem sinais de violação, deterioração, mau estado de conservação, em desacordo ao inciso VIII do Art. 17;
42	I	c	10	transportar produtos perigosos em volumes que possuam identificação relativa aos produtos e seus riscos incompleta, em desacordo ao Art. 15;
42	I	c	11	transportar produtos perigosos em volumes que possuam a identificação relativa aos produtos e seus riscos incorreta, ilegível ou disposta de forma inadequada, em desacordo ao Art. 15;
42	I	c	12	transportar produtos perigosos em volumes que não possuam nenhuma identificação relativa aos produtos e seus riscos, em desacordo ao Art. 15;

42	I	c	13	transportar produtos perigosos em volumes que não possuam a marcação ou a comprovação de sua adequação a programa de avaliação da conformidade da autoridade competente, em desacordo ao Art. 15;
42	I	c	14	transportar produtos perigosos fora do compartimento de carga, mal estivados nos veículos ou presos por meios não-apropriados, em desacordo ao Art. 16;
42	I	c	15	conduzir pessoas em veículos que transportem produtos perigosos, em desacordo ao inciso I do Art. 17;
42	I	c	16	transportar alimentos, medicamentos ou quaisquer objetos ou produtos destinados ao uso ou consumo humano ou animal em embalagens que tenham contido produtos perigosos, em desacordo ao inciso IV do Art. 17;
42	I	c	17	o condutor ou auxiliar fumarem durante as etapas da operação de transporte, em desacordo ao inciso VI do Art. 17;
42	I	c	18	o condutor ou auxiliar adentrarem as áreas de carga do veículo ou equipamentos de transporte com dispositivos capazes de produzir ignição dos produtos, seus gases ou vapores, durante as etapas da operação de transporte, em desacordo ao inciso VI do Art. 17;
42	I	c	19	transportar produtos perigosos utilizando cofre de carga inadequado, em desacordo ao Art. 18;
42	I	c	20	transportar produtos perigosos portando documento para o transporte de produtos perigosos ilegível, em desacordo ao Art. 23;
42	I	c	21	transportar produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, documento para o transporte de produtos perigosos incorretamente preenchido, em desacordo ao Art. 23;
42	I	c	22	transportar produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, outros documentos ou declarações exigidos incorretamente preenchidos, em desacordo ao Art. 23;
42	I	c	23	transportar produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, outros documentos ou declarações exigidos ilegíveis, em desacordo ao Art. 23;
42	I	c	24	transportar produtos perigosos a granel sem portar o CIV original, em desacordo ao inciso I do Art. 23;

42	I	c	25	o condutor não adotar, em caso de acidente, avaria ou outro fato que obrigue a imobilização do veículo, as providências constantes no Art. 24;
42	I	c	26	realizar transbordo em desacordo ao Art. 26;
42	I	c	27	manter o veículo parado ou estacionado em local não autorizado sem a vigilância de seu condutor, em desacordo ao Art. 27.
42	I	d	1	não providenciar a retirada da sinalização dos veículos ou equipamentos de transporte após as operações de limpeza e descontaminação, ou após o descarregamento quando não restar contaminação ou resíduo dos produtos, em desacordo ao §1º do Art. 6º;
42	I	d	2	portar no veículo sinalização não relacionada aos produtos perigosos transportados, em desacordo ao §3º do Art. 6º;
42	I	d	3	utilizar a sinalização de que trata este Regulamento e suas Instruções Complementares durante o transporte de produtos não classificados como perigosos, em desacordo ao §4º do Art. 6º;
42	I	d	4	transportar produtos perigosos em veículo com conjunto de equipamentos para situação de emergência incompletos, em desacordo ao Art. 8º;
42	I	d	5	portar, durante o transporte, o conjunto para situação de emergência no compartimento de carga, em desacordo ao Art. 8º;
42	I	d	6	transportar produtos perigosos em veículo com conjuntos de EPIs incompletos, em desacordo ao Art. 9º;
42	I	d	7	portar, durante o transporte, os conjuntos de EPIs fora da cabine do veículo, em desacordo ao Art. 9º;
42	I	d	8	transportar amostras testemunhas acondicionadas, identificadas ou segregadas em desacordo ao Art. 19;
42	I	d	9	transportar produtos perigosos em veículo cujo condutor ou auxiliar não estejam usando calça comprida, camisa ou camiseta, com mangas curtas ou compridas, e calçados fechados, em desacordo ao Art. 22;
42	I	d	10	transportar produtos perigosos sem portar ou disponibilizar, no caso de utilização de documento eletrônico, a Declaração do Expedidor, em desacordo ao inciso III do Art. 23;

42	I	d	11	transportar produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, a Declaração do Expedidor ilegível, em desacordo ao Art. 23;
42	I	d	12	transportar produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, a Declaração do Expedidor incorretamente preenchida, em desacordo ao Art. 23;
42	I	d	13	manter o veículo parado ou estacionado em local não autorizado sem sinalização, em desacordo ao Art. 27;
42	I	d	14	transportar produtos perigosos sem portar ou disponibilizar, no caso de utilização de documento eletrônico, outros documentos ou declarações exigidos, em desacordo ao inciso IV do Art. 23.
<b>Infrações ao Expedidor</b>				
42	II	a	1	expedir produtos perigosos cujo transporte rodoviário seja proibido pela ANTT.
42	II	b	1	expedir produtos perigosos em veículo ou equipamento sem nenhuma sinalização, em desacordo ao Art. 6º;
42	II	b	2	expedir produtos perigosos em veículo ou equipamento com sinalização incorreta ou ilegível, em desacordo ao Art. 6º;
42	II	b	3	expedir produtos perigosos em veículo com características técnicas ou operacionais inadequadas, em desacordo ao Art. 7º;
42	II	b	4	expedir produtos perigosos em equipamento de transporte com características técnicas ou operacionais inadequadas, em desacordo ao Art. 7º;
42	II	b	5	expedir produtos perigosos em veículo desprovido dos conjunto de equipamentos para situação de emergência, em desacordo ao Art. 8º;
42	II	b	6	expedir produtos perigosos em veículo com conjunto de equipamentos para situação de emergência inadequados ao uso ou ao produto transportado, em desacordo ao Art. 8º;
42	II	b	7	expedir produtos perigosos em veículo desprovido dos conjuntos de EPIs necessários, em desacordo ao Art. 9º;
42	II	b	8	expedir produtos perigosos em veículo com conjuntos de EPIs inadequados ao uso ou ao produto transportado, em desacordo ao Art. 9º;



42	II	b	9	expedir produtos perigosos em veículos que não sejam classificados como de “carga”, “misto” ou “especial”, em desacordo ao Art. 12;
42	II	b	10	utilizar equipamentos de transporte certificados para o transporte de produtos perigosos a granel para transportar alimentos, medicamentos, produtos de higiene pessoal, cosméticos, perfumaria, farmacêuticos, veterinários ou seus insumos, aditivos ou suas matérias primas, em desacordo ao Art. 13;
42	II	b	11	expedir produtos perigosos em embalagens não permitidas, em desacordo ao Art. 14;
42	II	b	12	expedir produtos perigosos em embalagens que apresentem sinais de violação, deterioração, mau estado de conservação, em desacordo ao inciso VIII do Art. 17;
42	II	b	13	expedir produtos perigosos em volumes que não possuam a marcação ou a comprovação de sua adequação a programa de avaliação da conformidade da autoridade competente, em desacordo ao Art. 15;
42	II	b	14	expedir produtos perigosos em volumes que não possuam nenhuma identificação relativa aos produtos e seus riscos, em desacordo ao Art. 15;
42	II	b	15	expedir produtos perigosos em volumes que possuam a identificação relativa aos produtos e seus riscos incorreta, ilegível ou disposta de forma inadequada, em desacordo ao Art. 15;
42	II	b	16	expedir, simultaneamente, no mesmo veículo ou equipamento de transporte, diferentes produtos perigosos, em desacordo ao inciso II do Art. 17;
42	II	b	17	expedir produtos perigosos juntamente com alimentos, medicamentos, insumos, aditivos e matérias primas alimentícios, cosméticos, farmacêuticos ou veterinários ou objetos ou produtos já acabados destinados a uso ou consumo humano ou animal de uso direto ou, ainda, com embalagens de mercadorias destinadas ao mesmo fim, em desacordo ao inciso III do Art. 17;
42	II	b	18	expedir alimentos, medicamentos ou quaisquer objetos ou produtos destinados ao uso ou consumo humano ou animal em embalagens que tenham contido produtos perigosos, em desacordo ao inciso IV do Art. 17;
42	II	b	19	expedir, simultaneamente, animais e produtos perigosos em veículos ou equipamentos de transporte, em desacordo ao inciso V do Art. 17;
42	II	b	20	expedir amostras testemunhas acondicionadas, identificadas ou segregadas em desacordo ao Art. 19;

42	II	b	21	expedir produtos perigosos em veículo cujo condutor não apresente comprovação de aprovação em curso específico para o transporte de produtos perigosos, em desacordo ao Art. 20;
42	II	b	22	expedir produtos perigosos em veículo cujo condutor apresente comprovação de aprovação em curso específico para o transporte de produtos perigosos preenchida de forma incorreta, ilegível ou que esteja vencida, em desacordo ao Art. 20;
42	II	b	23	expedir produtos perigosos a granel em veículo não certificado pelo Inmetro, ou que não porte o CIV original ou disponibilize, no caso de utilização de documento eletrônico, em desacordo ao Art. 11 ou ao Art. 23;
42	II	b	24	expedir produtos perigosos a granel em veículo cujo CIV esteja vencido, em desacordo ao inciso I do Art. 23;
42	II	b	25	expedir produtos perigosos a granel em veículo cujo CIV esteja preenchido incorretamente ou ilegível, em desacordo ao Art. 23;
42	II	b	26	expedir produtos perigosos a granel em equipamento de transporte não certificado ou inspecionado pelo Inmetro, sem o documento comprobatório original da certificação (CTPP) ou da inspeção (CIPP) ou sem a placa do fabricante ou sem o Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro ou sem as placas de identificação e/ou de inspeção do Inmetro, quando exigidas, em desacordo ao Art. 11 ou ao Art. 23;
42	II	b	27	expedir produtos perigosos a granel em equipamento de transporte cujo CTPP ou CIPP esteja vencido, em desacordo ao inciso I do Art. 23;
42	II	b	28	expedir produtos perigosos a granel em equipamento de transporte cujo CTPP ou CIPP esteja preenchido incorretamente ou ilegível, em desacordo ao Art. 23;
42	II	b	29	expedir produtos perigosos sem portar ou disponibilizar, no caso de utilização de documento eletrônico, o documento para o transporte de produtos perigosos em desacordo ao inciso II do Art. 23;
42	II	b	30	expedir produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, o documento para o transporte de produtos perigosos ilegível, em desacordo ao Art. 23;
42	II	b	31	expedir produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, o documento para o transporte de produtos perigosos incorretamente preenchido, em desacordo ao Art. 23;

42	II	b	32	expedir produtos perigosos sem a Declaração do Expedidor, em desacordo ao inciso III do Art. 23;
42	II	b	33	expedir produtos perigosos com a Declaração do Expedidor ilegível, em desacordo ao Art. 23;
42	II	b	34	expedir produtos perigosos sem portar ou disponibilizar, no caso de utilização de documento eletrônico, outros documentos ou declarações exigidos, em desacordo ao inciso IV do Art. 23;
42	II	b	35	expedir produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, outros documentos ou declarações exigidos ilegíveis, em desacordo ao Art. 23;
42	II	b	36	deixar de apresentar as informações solicitadas em caso de emergência ou acidentes, em desacordo ao Art. 25;
42	II	b	37	expedir produtos perigosos a granel que não constem no CTPP ou CIPP, em desacordo ao inciso VIII do Art. 29.
42	II	c	1	expedir produtos perigosos em veículo ou equipamento com a sinalização incompleta, ou afixada de forma inadequada, em desacordo ao Art. 6º;
42	II	c	2	expedir produtos perigosos em veículo ou equipamento de transporte que apresentem resíduos de produtos perigosos em seu exterior, em desacordo ao Art. 7º;
42	II	c	3	expedir produtos perigosos em veículo com conjunto de equipamentos para situação de emergência incompletos, em desacordo ao Art. 8º;
42	II	c	4	expedir produtos perigosos em veículo com conjuntos de EPIs incompletos, em desacordo ao Art. 9º;
42	II	c	5	expedir, em veículos classificados como “misto” ou “especial”, produtos perigosos em compartimento não segregado do condutor e auxiliares, em desacordo ao §2º do Art. 12;
42	II	c	6	expedir produtos perigosos em volumes que possuam identificação relativa aos produtos e seus riscos incompleta, em desacordo ao Art. 15;

42	II	c	7	expedir produtos perigosos fora do compartimento de carga, mal estivados nos veículos ou presos por meios não-apropriados, em desacordo ao Art. 16;
42	II	c	8	fumar durante as etapas da operação de transporte, em desacordo ao inciso VI do Art. 17;
42	II	c	9	adentrar as áreas de carga do veículo ou equipamentos de transporte com dispositivos capazes de produzir ignição dos produtos, seus gases ou vapores, durante as etapas da operação de transporte, em desacordo ao inciso VI do Art. 17;
42	II	c	10	expedir produtos perigosos utilizando cofre de carga inadequado, em desacordo ao Art. 18;
42	II	c	11	expedir produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, a Declaração do Expedidor incorretamente preenchida, em desacordo ao Art. 23;
42	II	c	12	expedir produtos perigosos portando ou disponibilizando, no caso de utilização de documento eletrônico, outros documentos ou declarações exigidos incorretamente preenchidos, em desacordo ao Art. 23;
42	II	c	13	realizar transbordo em desacordo ao Art. 26.

**TABELA 03** – Infrações previstas no Decreto nº. 2866/16

Amparo Legal			Descrição da Infração
Decreto nº. 2866/96			
Artigo	Inciso	Alínea	
<b>Infrações ao transportador</b>			
17	1	a	Transportar produtos perigosos sem as autorizações dos organismos competentes dos Estados Partes onde ocorrer a operação transporte, previstas no Anexo II do Acordo.
17	2	a	Realizar transporte em veículos que não cumpram as condições técnicas específicas exigidas no Capítulo III do Anexo II do Acordo – Prescrições Particulares para cada Classe de Produtos Perigosos.
17	2	b	Efetuar transporte de produto perigoso a granel em veículo ou equipamento desprovido de certificado de capacitação válido, contrariando o disposto no art. 56, alínea “c”, do Anexo I ao Acordo
17	2	c	Efetuar transporte de produto perigoso em veículo de carga desprovido de documentação que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, contrariando o disposto no art. 56, alínea “d”, do Anexo I ao Acordo
17	2	d	Transportar produto perigoso em veículo sem rótulos de risco ou painéis de segurança, ou utilizá-los de forma inadequada em desacordo com o estabelecido no art. 4º, do Anexo I ao Acordo.
17	2	e	Transportar, num mesmo veículo ou contêiner, produto perigoso com outro tipo de mercadoria ou com outro produto perigoso, incompatíveis entre si, contrariando o disposto no art. 10, do Anexo I ao Acordo
17	2	f	Transportar, produtos perigosos com risco de contaminação em conjunto com produtos para uso humano ou animal, infringindo o estabelecido no art. 10, do Anexo I ao Acordo
17	2	g	Transportar, em veículo habilitado para o transporte de produto perigoso a granel, outro tipo de mercadoria não permitida pela autoridade competente, em desacordo com o art. 11, do Anexo I ao Acordo
17	2	h	Manusear, carregar ou descarregar produtos perigosos em locais públicos, em condições inadequadas às características dos produtos e à natureza do seus riscos, em desacordo com o art. 12, do Anexo I ao Acordo



17	2	i	Transportar produto perigoso em veículo destinado ao transporte de passageiros, exceto o indicado no item 2.1.3, do Capítulo II, do Anexo II ao Acordo
17	2	j	Não informar, o condutor ou seu auxiliar, à autoridade competente, da imobilização do veículo, em caso de acidente ou avaria, contrariando o estabelecido o art. 23, do Anexo I ao Acordo
17	2	k	Não adotar, o condutor, em caso de acidente ou avaria ou outro fato que obrigue a imobilização do veículo, as providências constantes das instruções de segurança a que se refere o art. 57, do Anexo I ao Acordo
17	2	l	Proceder, o pessoal envolvido na operação de transporte, à abertura das embalagens contendo produtos perigosos ou entrar em veículo com equipamentos capazes de produzir ignição dos produtos ou de seus gases ou vapores, em desacordo com o art. 16, do Anexo I e item 2.1.2.2, do Capítulo II do Anexo II ao Acordo, respectivamente
17	2	m	Deixar de dar o apoio e prestar os esclarecimentos solicitados pelas autoridades públicas em caso de emergência, acidente ou avaria, conforme determina o Artigo 59, do Anexo I ao Acordo
17	2	n	Entregar a direção do veículo que transporta produto perigoso a um condutor que não esteja devidamente habilitado, conforme determina o art. 20, do Anexo I ao Acordo
17	3	a	Transportar produto perigoso em veículos que não possuam os registros de operações previstos no art. 6º, do Anexo I ao Acordo.
17	3	b	Transportar produto perigoso em unidades de transporte com mais de um reboque ou semi-reboque em desacordo com o art. 8º, do Anexo I ao Acordo.
17	3	c	Levar pessoas em veículos que transportem produto perigoso, com exceção da tripulação do veículo, em desacordo com o art. 27, do Anexo I ao Acordo
17	3	d	Retirar os rótulos de risco ou painéis de segurança de veículo que não tenha sido descontaminado, conforme previsto no art. 4º, do Anexo I ao Acordo.
17	3	e	Transportar produto perigoso em veículo desprovido de equipamento para situação de emergência ou de equipamento de proteção individual, ou portando qualquer deles em desacordo com o que preceituam, respectivamente, os arts. 5º e 25, do Anexo I ao Acordo.
17	3	f	Transportar produtos perigosos em veículo desprovido de extintores para combater princípio de incêndio do veículo ou da carga, ou portar extintores que não estejam em condições adequadas de uso, segundo o estabelecido no Capítulo II, do Anexo II ao Acordo

17	3	g	Transportar produtos perigosos acondicionados em desacordo com o art. 9º, do Anexo I ao Acordo
17	3	h	Transportar cargas mal estivadas ou presas por meios não-apropriados em desacordo com o art. 14, do Anexo I ao Acordo
17	3	i	Fumar no interior do veículo ou próximo dele durante o transporte, carga, descarga de produtos perigosos, em desacordo com o item 2.1.2.2, do Capítulo II, do Anexo I ao Acordo
17	3	j	Efetuar transporte de produto perigoso descumprindo as limitações de circulação previstas nos arts. 17, 18 e 19, do Anexo I ao Acordo.
17	3	k	Transportar produto perigoso sem portar no interior do veículo a declaração de carga emitida pelo expedidor e as instruções escritas para casos de acidente ou avaria, em desacordo com a documentação prevista no art. 56, alíneas “a” e “b”, do Anexo I ao Acordo
17	3	l	Transportar produto perigoso sem levar a bordo o comprovante de que o veículo atende às disposições gerais de segurança técnica e o certificado de capacitação do tanque, estando estes em vigência.
17	3	m	Transportar produtos perigosos sem que o condutor esteja munido de seu certificado de habilitação específica, que o credencia a efetuar esse tipo de transporte, estando este em vigência
<b>Infrações ao expedidor</b>			
19		a	Embarcar, no veículo, produtos perigosos incompatíveis entre si, em desacordo com o art. 10, do Anexo I ao Acordo
19		b	Embarcar produto perigoso a granel em veículo ou equipamento rodoviários que não disponham do certificado de capacitação citado no art. 56 alínea “c”, do Anexo I ao Acordo, estando esse certificado vencido, ou transportando produto não constante do certificado.
19		c	Embarcar produto perigoso em veículo que não possua em vigor o documento a que se refere o art. 56, alínea “d”, do Anexo I ao Acordo.
19		d	Embarcar produto perigoso em veículo rodoviário cujo condutor não esteja habilitado, conforme estabelecido no art. 56, alínea “e”, do Anexo I ao Acordo
19		e	Embarcar produtos perigosos a granel em veículos ou equipamentos ferroviários não adequados ao produto transportado, contrariando os arts. 28 e 29, do Anexo I ao Acordo
19		f	Deixar de exigir do transportador a declaração prevista na alínea “h”, do art. 75, do Anexo I ao Acordo.
19		g	Não lançar no documento fiscal, ou em qualquer outro documento que acompanhe a expedição, as declarações de que trata a alínea “a”, do art. 56, do Anexo I ao Acordo.

19		h	Não fornecer ao transportador rodoviário ou à ferrovia as informações prescritas na alínea “b”, do art. 56, do Anexo I ao Acordo, ou quando os documentos fornecidos estiverem incompletos ou incorretamente preenchidos
19		i	Expedir produto perigoso com acondicionamento em desacordo com o que estabelecem os arts. 9º e 44, do Anexo I ao Acordo.
19		j	Embarcar produto perigoso em veículo que não disponha do conjunto de equipamentos para situações de emergência ou de proteção individual, ou quando qualquer um deles esteja em desacordo com as exigências regulamentares dos arts. 5º e 30, do Anexo I ao Acordo
19		k	Embarcar produto perigoso em veículo desprovido dos elementos identificadores do carregamento conforme estabelecem os arts. 4º e 34, do Anexo I ao Acordo, ou caso em que estes estejam incorretos ou ilegíveis.
19		l	Embarcar produto perigoso em veículo ou equipamento em evidente mau estado de conservação, contrariando o estabelecido nos arts. 2º e 28, do Anexo I ao Acordo.
19		m	Deixar de prestar os necessários esclarecimentos técnicos e o apoio em situações de emergência, quando for solicitado pelas autoridades ou seus agentes, conforme previsto no art. 76, do Anexo I ao Acordo

**DISPOSICIÓN N° 16/2.020**

**"POR LA CUAL SE AMPLIA LA CONSIDERACIÓN TEMPORAL PARA LA APLICACIÓN DE SANCIÓN RESPECTO AL VENCIMIENTO DE LAS DOCUMENTACIONES HABILITANTES PARA LA CIRCULACIÓN VIAL DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y CONDUCTORES EN EL ÁMBITO DE COMPETENCIA INSTITUCIONAL".**

San Lorenzo, 30 de noviembre del 2020.

**VISTO:** El Decreto N° 4130 del 13 de noviembre de 2020 "POR EL CUAL SE ESTABLECEN NUEVAS MEDIDAS ESPECÍFICAS EN EL MARCO DEL PLAN DE LEVANTAMIENTO GRADUAL DE AISLAMIENTO PREVENTIVO GENERAL EN EL DISTRITO DE CAACUPÉ POR LA PANDEMIA DEL CORONAVIRUS (COVID-19)", el Decreto N° 4331 "POR EL CUAL SE ESTABLECEN NUEVAS MEDIDAS ESPECÍFICAS EN EL MARCO DEL PLAN DE LEVANTAMIENTO GRADUAL DE AISLAMIENTO PREVENTIVO GENERAL EN EL TERRITORIO NACIONAL..." y el Decreto N° 3456 del 16 de marzo de 2020 "Por el cual declara Estado de Emergencia Sanitaria en todo el territorio nacional para el control del cumplimiento de las medidas sanitarias dispuestas en la implementación de acciones preventivas ante el riesgo de expansión del Coronavirus (COVID-19)", y:

**CONSIDERANDO:** Que, la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera es el organismo del Estado con autoridad competente para atender en materia de tránsito en las rutas nacionales y los ramales que unan rutas y ciudades, asimismo, podrá ejercer su competencia en las rutas que cruzan las zonas urbanas de los municipios de la República.

Que, la Ley N° 5016/2014 "Nacional de Tránsito y Seguridad Vial", TÍTULO VII Base para el Procedimiento, Capítulo II - Medidas Cautelares, en su Artículo 106. **Casos de retención de licencias y vehículos.** La autoridad competente deberá retener las licencias o los vehículos, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento: a) Las licencias de conducir habilitantes, cuando: 1. Exhalare vencidas, en cuanto a su vigencia quinquenal se refiere... b) Los vehículos cuando: ... 3) No se encuentren legalmente habilitados, carezca del documento acreditativo o se encuentre vencido...

Que, es de interés nacional preservar la salud de las personas evitando el brote masivo del virus COVID-19, y en ese sentido, por tanto, es necesario establecer temporalmente consideración especial respecto a documentaciones habilitantes para la circulación vial de conductores y vehículos automotores, a fin de que tengan la oportunidad de realizar esa gestión sin la necesidad de aglomerarse en las entidades que correspondan.

Que, conforme al Dictamen C.G.J. N° 103/2020 de la Coordinación General Jurídica de la institución, no existen impedimentos para la extensión del periodo de consideración temporal, respecto a las documentaciones habilitantes vencidas desde marzo de 2020.

**POR TANTO:** En uso de sus atribuciones legales,

**EL DIRECTOR NACIONAL DE LA PATRULLA CAMINERA**

**DISPONE:**

**Artículo 1°.-** Establecer consideración temporal hasta el 16 de diciembre de 2020, respecto a la aplicación de sanción por vencimiento de Licencia de Conducir, Habilitación Municipal, Habilitación de DINATRAV y chapa provisoria, conforme lo expuesto en el considerando de la presente disposición.

**Artículo 2°.-** Comunicar a quienes corresponda y cumplido archivar.

**Insp. Gral. Osvaldo Cabrera Adorno**

Director Nacional de la Patrulla Caminera





DICTAMEN D.A.J. N° 976 del 20 de agosto de 2020.-

REF.: Modificación de la Resolución N° 1762/1997 e ingreso experimental de buses a básculas. DAJ N° 2910/2020.-

Abg. PEDRO BRITOS, Viceministro  
VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

I- CUESTIÓN PLANTEADA

El Viceministerio de Transporte propone la emisión de la resolución ministerial que autoriza en forma experimental el ingreso de ómnibus al control de pesaje en básculas y se modifica parcialmente el artículo 2° de la Resolución N° 1762/1997 sobre el límite de pesos para ómnibus.

II- GENERALIDADES

CARÁCTER DEL DICTAMEN

La Dirección de Asuntos Jurídicos (DAJ) es la entidad encargada por la carta orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a dictaminar sobre las cuestiones y consultas que surjan del cumplimiento de las funciones del Ministerio en cuanto a su aspecto jurídico, además de asesorar en cuanto a los contratos en los que sea parte.<sup>1</sup> De lo precedente, se desprende cuanto sigue:

Esta Dirección emite *dictámenes*, que son opiniones sobre cuestiones jurídicas analizadas. Los dictámenes no implican decisiones, sino que son elementos que forman parte del proceso de decisión del administrador.

La Dirección tiene participación en muchas actividades en carácter de órgano *consultivo*, por lo que sus dictámenes se basan en los parámetros de la consulta y los documentos remitidos.

Es por ello que el presente dictamen se limitará a desarrollar una opinión jurídica no vinculante y que puede estar sujeta a otros factores que no fueron puestos a conocimiento de esta Dirección, por lo que esta Dirección se reserva la facultad de emitir pareceres adicionales sobre los temas aquí analizados, de constatarse hechos, remitirse documentos adicionales o precisarse aclaraciones sobre cuestiones que no fueran originalmente previstas en la consulta redactada por la dependencia recurrente y los documentos adjuntados por la misma.

DOCUMENTACIÓN OBRANTE EN EL EXPEDIENTE

1. Memorándum DAI N° 37 del 10 de agosto de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
2. Acta de Reunión del Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país, del 10 de agosto de 2020.
3. Memorándum DAI N° 36 del 4 de agosto de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
4. Memorándum DAJ N° 1074 del 30 de julio de 2020 de esta Dirección.

J. Pedro Ramírez  
Ma. C.S.J. N° 32.332  
de Asesoramiento Normativo  
- A.J.J. MOPC

Carta orgánica aprobada por Ley N° 167/93, artículo 39.

Abog. Ethel M. Díaz de Martínez  
Ejecutiva de Despacho  
Dirección de Asuntos Jurídicos  
MOPC



Memorándum DAI N° 31 del 23 de julio de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte, con providencia del Viceministro: "Proseguir trámites pertinentes".

6. Proyecto de resolución "Por la cual se autoriza en forma experimental la circulación con neumáticos súper anchos en ejes delanteros de ómnibus equipados con suspensión neumática y amortiguadores, con un peso máximo de 7 toneladas, y se dispone en forma experimental el ingreso de los ómnibus que transitan por la red vial nacional al control de pesaje en las básculas".
7. Memorándum DAJ N° 727 del 4 de junio de 2020 de esta Dirección de Asuntos Jurídicos.
8. Memorándum DAI N° 19 del 22 de mayo de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
9. Proyecto de resolución "Por la cual se modifica parcialmente el artículo N° 2° de la Resolución N° 1762/1997 y se resuelve disponer en forma experimental el ingreso de los ómnibus que transitan por la red vial nacional, al control de pesaje en las básculas", en su versión modificada.
10. Memorándum DAJ N° 610 del 11 de mayo de 2020 de esta Dirección de Asuntos Jurídicos.
11. Memorándum DAI N° 14 del 6 de mayo de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
12. Proyecto de resolución "Por la cual se modifica parcialmente el artículo N° 2° de la Resolución N° 1762/1997 y se resuelve disponer en forma experimental el ingreso de los ómnibus que transitan por la red vial nacional, al control de pesaje en las básculas", en su versión original.
13. Nota ANTSV N° 229 del 28 de abril de 2020 de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que incluye un Dictamen Técnico.
14. Acta de Reunión Ordinaria del Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país, del 10 de marzo de 2020.
15. Memorándum DAI N° 5 del 5 de marzo de 2020 de la Dirección de Asuntos Internacionales del Viceministerio de Transporte.
16. Proyecto de resolución "Por la cual se dispone en forma experimental el ingreso de los ómnibus que transitan por la red vial nacional, al control de pesaje en las básculas".
17. Memorándum DCPV N° 213 del 16 de septiembre de 2019 del Departamento de Control de Peso de Vehículos de la Coordinación Operativa de la Dirección de Finanzas.
18. Memorándum DPV N° 679 del 12 de noviembre de 2018 del Departamento de Proyectos Viales de la Dirección de Vialidad.
19. Memorándum GVMT N° 481 del 4 de septiembre de 2019 del Viceministerio de Transporte.
20. Memorándum DAJ N° 2534 del 31 de octubre de 2018 de la Dirección de Asuntos Jurídicos.
21. Memorándum DAJ N° 2244 del 4 de octubre de 2018 de la Dirección de Asuntos Jurídicos.

#### NORMATIVA APLICABLE

Ley N° 167/93 "Que aprueba con modificaciones el Decreto-Ley N° 8.400 de fecha 27 de marzo de 1991

Abg. Pablo Ramírez  
Jefe de Asesoramiento Jurídico  
DAJ-MOPC

2 / 8

Abog. Eitel M. Díaz de Martínez  
Encargado de Despacho  
Dirección de Asuntos Jurídicos  
MOPC

‘Que establece la estructura orgánica y funciones del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones’.

2. Ley N° 1590/2000 “Que regula el Sistema Nacional de Transporte y crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT)” y sus modificatorias.
3. Ley N° 5152/2014 “Que deroga el Capítulo IV de la Ley N° 1590 de fecha 16 de setiembre de 2000 ‘Que regula el Sistema Nacional de Transporte y crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT)’ y sus leyes modificatorias”.
4. Ley N° 5016/2014 “Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”.
5. Resolución N° 1762/1997 “Por la cual se unifica en un solo instrumento, las disposiciones relativas a peso y dimensiones de los camiones y ómnibus, que transitan por las rutas nacionales” y sus modificaciones por Resoluciones N° 42/98, N° 1187/2008 y N° 2043/2010.
6. Resolución N° 1416/2015 “Por la cual se establece el régimen de infracciones y sanciones por faltas cometidas a la Ley N° 5016/2014 ‘Nacional de Tránsito y Seguridad Vial’”.
7. Resolución N° 1152/2017 “Por el cual se conforma un Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país, y su incidencia en la estructura del pavimento de las rutas autorizadas para el tránsito de los mismos, y se abrogan las Resoluciones N° 328 del 24 de febrero de 2010 y 610 del 6 de junio de 2014 y las demás disposiciones que se opongan a la presente Resolución”.
8. Decreto N° 3458/2020 “Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en frontera, como medida ante el riesgo de expansión del coronavirus (COVID-19)”, modificado por Decreto N° 3465/2020.

### III- CONSIDERACIONES

#### ANTECEDENTES

La normativa de tránsito y seguridad vial dispone que los vehículos deben cumplir, como exigencia mínima, con los límites de peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que la Ley y su reglamentación establecen.<sup>2</sup> Los propietarios de vehículos de transporte de carga y de pasajeros deben ajustarse a las disposiciones que emanan de las autoridades competentes.<sup>3</sup>

Asimismo, en el caso del transporte de pasajeros, se prohíbe la circulación o el tránsito de unidades que no cumplan con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de

<sup>2</sup> Ley N° 5016/2014, artículo 48: “Los vehículos deberán reunir las características técnicas de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad activa y pasiva, comodidad y demás prestaciones que se establezcan en las normas reglamentarias. No podrán exceder de los pesos máximos permitidos que dispongan las autoridades competentes”.

Ley N° 5016/2014, artículo 50: “Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas: a) En general: (...) 6. Tener el peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta Ley y su reglamentación establecen”.

Ley N° 5016/2014, artículo 58: “Para poder circular con automotor, es indispensable: (...) h) Que el vehículo y lo que transporta tengan las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino”.

<sup>3</sup> Ley N° 5016/2014, artículo 80: “Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, sin perjuicio de lo previsto en esta Ley y en otras normas vigentes aplicables a la materia, deberán ajustarse a las disposiciones que emanan de las autoridades competentes”.



transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes, sobre el transporte automotor por carretera.<sup>4</sup>

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones se constituye como autoridad competente en la materia. Por un lado, conforme al artículo 18 de la Ley N° 167/93, el Viceministerio de Transporte tiene a su cargo "a) El estudio, formulación e implantación de políticas que permitan orientar la acción del Ministerio en relación a los distintos servicios de transporte para lograr el desarrollo y funcionamiento armónico del sistema; y, b) La planificación, programación, coordinación, reglamentación y fiscalización de todo lo referente al servicio de Transporte de cargas y pasajeros por vía fluvial, y terrestre".

Además, se observa que las normas actuales sobre pesaje se encuentran estipuladas en la Resolución N° 1762/1997 "Por la cual se unifica en un solo instrumento, las disposiciones relativas a peso y dimensiones de los camiones y ómnibus, que transitan por las rutas nacionales" y sus modificaciones por Resoluciones N° 42/98, N° 1187/2008 y N° 2043/2010, que establecen los límites de peso y clases de rodados que pueden transitar en la red vial pavimentada.

En ese régimen normativo, surge la propuesta, que deviene de las reuniones del Subgrupo de Trabajo N° 5 (Transporte) del Mercosur (SGT N° 5), en las que se analizan aspectos para la armonización de normas en materia de transporte en el bloque regional.

En la reunión de la Subcomisión de Asuntos Técnicos del SGT N° 5 del 9 de mayo de 2018, la Delegación de Paraguay informó que "...existen dos aspectos, uno técnico y otro reglamentario sobre el control de pesos en básculas, que deben ser definidos por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Agregó que si bien, en principio no habría impedimentos para autorizar el empleo de neumáticos superanchos en ómnibus, no así en ejes de vehículos de transporte de cargas, igualmente necesita disponer del informe final del referido Ministerio antes de adherir a un acuerdo".

Al proceder al análisis de lo discutido, el Departamento de Proyectos Viales de la Dirección de Vialidad, por Memorándum DPV N° 679 del 12 de noviembre de 2018 recordó algunos antecedentes, habiendo señalado que "...la utilización de Neumáticos súper anchos causa un mayor deterioro del pavimento, acortando la vida útil del mismo".

En el punto 3 del Memorándum DPV N° 679/2018, se señaló asimismo que: "Este Departamento como recomendación especial (...) considera que es prioridad modificar la reglamentación vigente en el MOPC en relación al sistema de pesaje y multa aplicada a los vehículos de carga y de pasajeros que circulan por la red vial nacional y departamental, en el sentido que se debe controlar y multar los pesos de excesos por cada eje del vehículo, control básico y necesario para garantizar la durabilidad del pavimento y preservar el patrimonio nacional".

Además, se manifestó en el Memorándum DPV N° 679/2018 que "El Departamento de Proyectos

<sup>4</sup> Ley N° 5016/2014, artículo 81: "Queda expresamente prohibida en todas las vías públicas, la circulación o el tránsito de vehículos de transporte público de pasajeros que no hayan cumplido con los requisitos establecidos por la autoridad nacional competente en materia de transporte y en los acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales vigentes, relativos al transporte automotor por carretera. Cuando se verificare la circulación de un vehículo en infracción a lo señalado en el párrafo anterior, se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes para la aplicación de las sanciones que correspondieren. El Poder Ejecutivo adoptará las medidas que resulten pertinentes, a fin de posibilitar el cumplimiento de lo precedentemente establecido".

Abog. Pablo Ramírez  
Mat. OJ N° 32.332  
Jefe de Departamento Normativo  
Dpto. de Asuntos Jurídicos

4 / 8

Abog. Ethel M. Díez de Martínez  
Encargada de Despacho  
Dirección de Asuntos Jurídicos  
MOPC



Tras dos consultas de esta Dirección y una reunión de trabajo, el Viceministerio de Transporte remite, desde su Dirección de Asuntos Internacionales, un nuevo proyecto de resolución.

Por Memorándum DAJ N° 1074 del 30 de julio de 2020, esta Dirección solicitó al Viceministerio de Transporte que el nuevo proyecto de resolución remitido por Memorándum DAI N° 31/2020 sea puesto a consideración del Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país, ya que fue dicho Comité el que aprobó el borrador original.

Por Memorándum DAI N° 37 del 10 de agosto de 2020, se remite el Acta de la Reunión de dicho Comité del 10 de agosto de 2020, que en su parte relevante señala que: "El Abg. Pedro David Britos, Presidente del referido Comité, pone a consideración de los miembros el único tema de la agenda, "Aprobar el nuevo borrador de Resolución que autoriza en forma experimental la circulación de ómnibus con neumáticos súper anchos y dispone en forma experimental el ingreso de ómnibus al control de pesaje en básculas", del cual se hace entrega a los presentes, siendo este consensuado y aprobado por unanimidad, a fin de remitir el mismo a la Dirección de Asuntos Jurídicos para la posterior firma del Señor Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones".

Con la aprobación del nuevo borrador por el Comité, se da por concluido el procedimiento administrativo en la esfera del Viceministerio de Transporte y se procede a estudiar el proyecto de resolución.

## PROYECTO DE RESOLUCIÓN

### INGRESO DE BUSES CON NEUMÁTICOS SÚPER ANCHOS

El proyecto de resolución remitido por Memorándum DAI N° 31 del 23 de julio de 2020 inicia estableciendo en el artículo 1° de forma experimental el ingreso de ómnibus con neumáticos súper anchos a la red vial pavimentada, con el límite de siete (7) toneladas de peso máximo.

En el artículo 2° se establecen las características de los neumáticos, como sigue:

- Convencional: ancho de la huella del neumático inferior a 385 mm;
- Súper ancho: ancho de la huella del neumático igual o superior a 385 mm.

El artículo 3° dispone que el periodo experimental durará un (1) año y estará sujeto a estudios técnicos con una primera etapa de evaluación a los sesenta (60) días, tras los cuales se podrán realizar ajustes para salvaguardar la infraestructura vial, pudiendo a su vez decidirse incorporar permanentemente el régimen de admisión de estos buses a las normas de peso y dimensiones de camiones y ómnibus que transitan por la red vial nacional pavimentada.

El artículo 4° dispone que serán aplicables los límites de longitud, ancho y altura ya establecidos en la reglamentación vigente.

Estas consideraciones son técnicas y obedecen a los estudios que el Departamento de Proyectos Viales de la Dirección de Vialidad había informado por Memorándum DPV N° 679/2018 y las condiciones aprobadas por el Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país.

### MODIFICACIÓN DEL CUADRO DEL ARTÍCULO 2° DE LA RESOLUCIÓN N° 1762/1997

Abg. Pedro David Britos  
Jefe de Asesoría Jurídica  
DAJ - MOPC

6 / 8

Abg. Pedro David Britos  
Jefe de Asesoría Jurídica  
Dirección de Asuntos Jurídicos  
MOPC



El proyecto de resolución incluye en su artículo 5° la modificación parcial, durante la vigencia del periodo experimental de un (1) año, del cuadro de límites de peso establecido en el artículo 2° de la Resolución N° 1762/1997. Este cuadro contiene tres columnas: "Eje", "Rodado" y "Límite" y se propone incluir la siguiente fila:

EJE	RODADO	LÍMITE (t)
Simple (Eje direccional para buses)	Simple Súper Ancho	7

### CONTROL DE PESAJE

Las normas precedentes están directamente ligadas al control de pesaje establecido en el artículo 6°, que dispone un periodo experimental de un (1) año en que los ómnibus de corta, mediana y larga distancia que transitan por la red vial nacional deberán ingresar a básculas.

Esta disposición se ampara en la necesidad de verificar el cumplimiento del artículo 50 de la Ley N° 5016/2014, que establece la obligación de que los vehículos en general deben *"tener el peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta Ley y su reglamentación establecen"* y el artículo 58, por el cual el vehículo y lo que transporta deben tener *"las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino"*. Asimismo, el artículo 80 de la misma ley establece que los propietarios de vehículos al servicio de transporte *"deberán ajustarse a las disposiciones que emanen de las autoridades competentes"*.

La verificación está amparada en el artículo 81 de la Ley N° 5016/2014, que dispone que de confirmarse una infracción, *"se dispondrá la paralización del servicio y la retención del vehículo utilizado hasta subsanarse las irregularidades comprobadas, sin perjuicio de que la autoridad nacional de transporte, prosiga la sustanciación de las actuaciones pertinentes para la aplicación de las sanciones que correspondieren"*. Esta tarea de verificación fue asimismo recomendada por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, en su dictamen técnico emitido con la Nota ANTSV N° 229/2020.

Sobre este control de peso, el artículo 7° dispone que los excesos no serán pasibles de multas durante el periodo experimental, pero según el artículo 8°, si se sancionarán los casos de evasión de control de peso, aplicándoseles las sanciones de la Ley N° 5016/2014 "Nacional de Tránsito y Seguridad Vial" (reglamentadas actualmente por la Resolución N° 1614/2015).

Procediendo al análisis de la normativa de la Ley N° 5016/2014, se observa que la autoridad competente para la emisión de las multas en rutas nacionales, departamentales y caminos vecinales es la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera, dependiente de esta cartera de Estado. Será dicha Dirección Nacional la encargada de estudiar y definir la sanción aplicable a estos casos de evasiones. Se destaca en ese sentido que el borrador de resolución fue aprobado por el Comité de Estudio y Evaluación Técnica, con participación del Director de la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera.

El artículo 9° del proyecto de resolución es de forma.

### CIERRE DE FRONTERAS

Considerando el cierre parcial y temporal de los puestos de control migratorio en frontera promulgado por el Decreto N° 3458/2020, modificado por el Decreto N° 3465/2020, que restringirá considerablemente el acceso de buses de pasajeros de otros países al territorio nacional, se considera

Abg. Julio Ramírez

7 / 8

Abg. Est. M. Díaz de Martínez  
Encargada de Despacho  
Dirección de Asuntos Jurídicos



Ref.: Normas sobre pesaje. DAJ N° 2910/2020.-


prudente el estudio del momento apropiado para la implementación de lo planteado, que corresponde al Viceministerio de Transporte como dependencia con competencia sobre las políticas públicas en el sector de transporte, en coordinación con las demás dependencias integrantes del Comité de Estudio y Evaluación Técnica conformado por Resolución N° 1152/2017.


#### IV- CONCLUSIÓN

Por lo tanto, salvo mejor parecer de la superioridad, habiendo realizado el análisis de la cuestión planteada sobre la base de las normativas aplicables, esta Dirección de Asuntos Jurídicos no opone reparos, en lo jurídico, a la continuidad de los trámites pertinentes para la emisión de la resolución ministerial conforme al borrador propuesto por el Viceministerio de Transporte y aprobado por el Comité de Estudio y Evaluación Técnica en cuanto al peso y dimensiones de los distintos vehículos que se encuentran habilitados en el país.

Se considera prudente, sin embargo, contar con un estudio del momento apropiado para la implementación efectiva de lo planteado, atendiendo el cierre parcial y temporal de los puestos de control migratorio en frontera promulgado por el Decreto N° 3458/2020, modificado por el Decreto N° 3465/2020.

Atentamente.-

  
Abg. Pablo Lamírez  
Ma. C.S.J. N° 32.332  
Jefe de Asesoramiento Normativo  
D.A.J. - M.O.P.C.

  
Abog. Ethel M. Díaz de Martínez  
Encargada de Despacho  
Dirección de Asuntos Jurídicos  
MOPC



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
Y COMUNICACIONES

**RESOLUCIÓN N° 1762**

*Stelio Stelio Orzua C.*  
Director de Asuntos Internacionales  
Instituto de Transportación

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

Asunción, 28 de noviembre de 1997

**VISTA:** La necesidad de armonizar las normas relativas a pesos y dimensiones en el marco del Mercado Común del Sur, y teniendo en cuenta las cuantiosas inversiones requeridas para preservar la vida útil del patrimonio vial nacional, y;

**CONSIDERANDO:** Las recomendaciones de los Organismos Financieros Internacionales respecto a los siguientes puntos:

- Fortalecer el Sistema de Control de Pesos y Dimensiones.
- Incorporar tipos de camiones no convencionales; ejes no establecidos.
- Incluir la obligatoriedad de que todos los vehículos de carga estén sujetos al control de peso, incluidos los ómnibus (buses); y

Que, atento al Dictamen No 149/97 de la Dirección de Asuntos Jurídicos de esta Secretaría de Estado.

**EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES  
RESUELVE:**

**CAPÍTULO I**

**ALCANCE Y DEFINICIONES**

**Artículo 1°.-** Deróganse las Resoluciones Nros. 5/90, 189/90, 440/91, 211/96, 1245/96 y 860/97.

**Artículo 2°.-** Los límites de peso con los cuales pueden circular los camiones y ómnibus por los caminos de la red vial nacional pavimentada, son como sigue:

EJE	RODADO	LÍMITE (t)
Simple	Simple	6
Simple	Doble	10,5
Doble	Simple	10
Doble	Doble y Simple	14
Doble	Doble	18
Triple	Doble y Simple	21
Triple	Doble	25.5*

2.1.- Entiéndase por eje doble, a un conjunto de (2) dos ejes, cuya distancia entre centros de ruedas es superior a 1,30 m., e inferior a 2,40 m.

**COPIA**  
CARLOS GONZALEZ  
Jefe Interino del  
Secretaría General M.O.P.C.





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
Y COMUNICACIONES

## RESOLUCIÓN N° 1762

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

Entiéndase por eje triple, a un conjunto de (3) tres ejes cuya distancia entre centros de ruedas extremas es superior a 2,40 m., e inferior a 4,80 m.

2.2.- Los pesos brutos totales admitidos para cada tipo de vehículo serán los siguientes:

- a) Vehículo simple con un eje de ruedas simples y otro de ruedas duales: 16.5 ton.
- b) Vehículo simple con un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 24 ton.
- c) Vehículo simple con eje de ruedas simples y un conjunto de eje triple con ruedas duales: 31,5 ton.
- d) Vehículo con dos ejes de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 28 ton.
- e) Combinación de unidad tractora con un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un eje de ruedas duales: 27 ton.
- f) Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 34.5 ton.
- g) Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes doble con ruedas duales con semirremolque de un eje de ruedas duales: 34.5 ton.
- h) Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes triples con ruedas duales: 42 ton.
- i) Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes dobles con ruedas dobles: 42 ton.
- j) Formación de un camión tractor de dos ejes simples, uno de ruedas simples y el otro eje de ruedas duales con acoplamiento de un remolque con dos ejes simples con ruedas duales: 37.5 ton.
- k) Formación de un camión tractor de dos ejes simples, un eje de ruedas simples y el otro eje de ruedas duales con acoplamiento de un remolque con un eje de ruedas duales y un conjunto de ejes doble con ruedas duales: 45 ton.
- l) Formación de un camión tractor de un eje simple con ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales, con acoplamiento de remolque de dos ejes simples con ruedas duales: 45 ton.

2

CARLOS GONZÁLEZ GODOY  
Jefe Interino de Dpto.  
Secretaría General de O.P.C.





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
Y COMUNICACIONES

## RESOLUCIÓN N° 1762

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

- 2.3.- Peso bruto total, medido en toneladas en función de la distancia entre centros de ruedas extremas del vehículo, medida en metros.
- 2.3.1.- Combinación de un camión con uno o más remolques: 45 ton., cualquiera sea la distancia entre centros de ruedas extremas.
- 2.3.2.- Combinación de un camión con un semirremolque con eje posterior simple o doble.
- 2.3.3.- Combinación de un camión con un semirremolque con eje posterior triple: 45 ton., cualquiera sea la distancia entre ruedas extremas.

<b>Distancia Metros</b>	<b>Peso Bruto Total Toneladas</b>
Menor de 13	39
Mayor de 13 hasta 15	42
Mayor de 15	45

### 2.4.- TIPO DE CAMIONES NO CONVENCIONALES \*

- 2.4.1.- Tren compuesto por una unidad tractora de dos ejes simples, un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un eje de ruedas duales y por un remolque de dos ejes de ruedas duales: 48 ton.
- 2.4.2.- Formación de un camión tractor de un eje simple con ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con acoplamiento de un remolque con un eje simple con ruedas duales y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 52,5 ton.
- 2.4.3.- Formación de un camión tractor de un conjunto de ejes simples con ruedas simples y un eje simple con ruedas duales con acoplamiento de un remolque con un eje simple con ruedas duales y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 49 ton.
- 2.4.4.- Formación de un camión tractor de un conjunto de dos ejes simples con ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con acoplamiento de un remolque con dos ejes simples de ruedas duales con ejes separados: 49 ton.
- 2.4.5.- Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes triples con ruedas duales: 49,5 ton.
- 2.4.6.- Combinación de unidad tractora de un conjunto de ejes dobles con ruedas simples y otro conjunto de ejes dobles con ruedas duales, con un remolque de un eje simple con ruedas duales y un conjunto de ejes doble con ruedas duales: 56,5 ton.

**CARLOS GONZÁLEZ GODOY**  
Jefe Interino de Dept.  
Secretaría General-M.O.P.C.

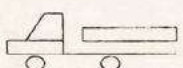
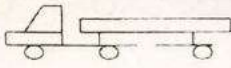
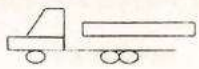
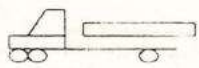
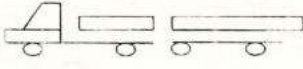
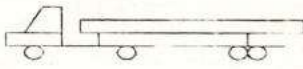

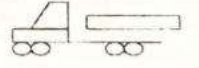
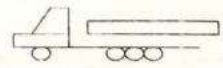
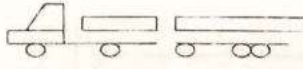
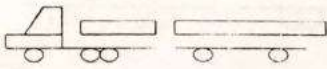



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
Y COMUNICACIONES

## RESOLUCIÓN N° 1762

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

### ANEXO 1A

DENOMINACIÓN	TIPOS	CAMIONES	EJES	TON.
CAMIÓN	20		1.1.	16.5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	30		1.1.1. SDD	27
CAMIÓN	31		1.2. SD	24
CAMIÓN	34		2.1. SD	20.5
CAMIÓN Y ACOPLADO	40		1.1.1.1. SDDD	37.5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	41		1.1.2. SDD	34.5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	42		1.2.1. SDD	34.5
CAMIÓN	45		2.2. SD	28
CAMIÓN	47		1.3. SD	31.5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	51		1.1..1.2. SDDD	45
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	52		1.2.1.1. SDDD	45
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	53		1.2.2. SDD	42

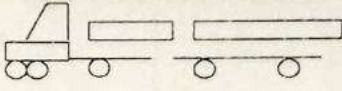
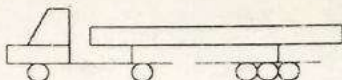




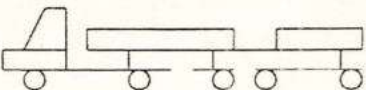
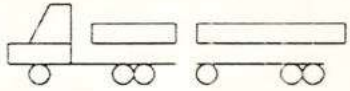
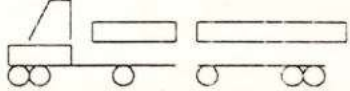
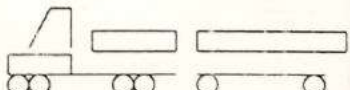
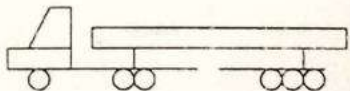
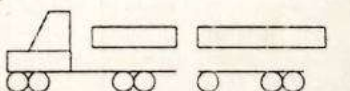
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
Y COMUNICACIONES

## RESOLUCIÓN N° 1762

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

DENOMINACIÓN	TIPOS	CAMIONES	EJES	TON.
CAMIÓN Y ACOPLADO	54		2.1.1.1. SDDD	41.5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	57		1.1.3. SDD	42

### CAMIONES NO CONVENCIONALES

DENOMINACIÓN	TIPOS	CAMIONES	EJES	TON.
TREN TRACTOR Y SEMIACOPLADO Y ACOPLADO	50		1.1.1.1.1. SDDDD	48
CAMIÓN Y ACOPLADO	63		1.2.1.2. SDDD	52.5
CAMIÓN Y ACOPLADO	65		2.1.1.2. SDDD	49
CAMIÓN Y ACOPLADO	66		2.2.1.1. SDDD	49
CAMIÓN TRACTOR Y ACOPLADO	69		1.2.3. SDD	49.5
CAMIÓN Y ACOPLADO	77		2.2.1.2. SDDD	56.5



**CARLOS GONZÁLEZ GODOY**  
Intendente de Dpls.  
Secretaría General-M.O.P.C.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
Y COMUNICACIONES

## RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

EJES CONVENCIONALES			
EJES		Límites (Ton.)	Tolerancia (Kgs.)
	RS	6	500
	RD	10,5	500
	2 RS	10	500
	RD + RS	14	500
	2 RD	18	1000
	3 RS	14	500
	2 RD + RS	23,0	1000
	3 RD	25,5	1000
<b>Peso Bruto Total</b>		<b>45,0</b>	<b>1000</b>

EJES NO CONVENCIONALES			
EJES		Límites (Ton.)	Tolerancia (Kgs.)
	EDRC	22,0	1000
	ECRD	29,0	1000
	ETRC	30,0	1000
	ECRC	37,0	1000



CARLOS GONZÁLEZ GODOY  
Jefe Interino de Dpto.  
Secretaría General M.O.P.C.





## RESOLUCIÓN N° 1762

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

### CAPÍTULO II DE LAS CARGAS O PIEZAS INDIVISIBLES

**Artículo 3°.-** Cuando deban transportarse cargas o piezas indivisibles, cuyo peso y/o dimensiones excedan los máximos establecidos en esta Resolución, el interesado deberá obtener del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, un permiso especial válido para un solo viaje. La solicitud de Permiso deberá contener los datos del vehículo afectado, nombre y domicilio del interesado, el peso y dimensiones de la carga, el itinerario y la fecha del viaje. En algunos casos calificados, la Dirección de Vialidad, dependiente del Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones, requerirá estudios técnicos para conceder los permisos solicitados.

**Artículo 4°.-** Las autorizaciones concedidas para el transporte de cargas que superan los límites permitidos en pesos y dimensiones, no eximirá al interesado del pago de los desperfectos que pudiera ocasionar en el pavimento y obras complementarias o accesorios de los caminos, ni de las responsabilidades civiles y/o penales emergentes, en caso de daño o accidente ocasionado por el transporte. El permiso será exhibido por el conductor, a los encargados competentes del sector correspondiente, todas las veces que le sea exigido.

### CAPÍTULO III DE LAS SANCIONES POR SOBREPESO

**Artículo 5°.-** Las infracciones a las disposiciones establecidas en la presente Resolución, se sancionarán según lo indicado en este capítulo, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales emergentes.

**Artículo 6°.-** Las infracciones por exceso de peso, se sancionarán con multas establecidas en base al precio de Toneladas/Kilómetro de transporte, en Dólares Americanos (US\$), y su equivalente en Guaraníes, los que estarán sujetos a ajustes correspondientes de acuerdo a criterios técnicos económicos.

**Artículo 7°.-** El exceso de peso respecto a los máximos permitidos, serán sancionados de acuerdo a los valores establecidos en la escala de multas que forma parte de la presente Resolución (Anexo 2), de la siguiente forma:

- a) En un eje: de conformidad a la escala, según el exceso en toneladas en el eje.
- b) En más de un eje: el importe será el equivalente a la suma de las multas de la escala que corresponden al exceso de cada eje.
- c) En un conjunto de ejes: de acuerdo a la escala, según el exceso en toneladas del conjunto de ejes.

### SANCIONES A LAS INFRACCIONES POR INCUMPLIMIENTO Y REINCIDENCIA







## RESOLUCIÓN N° 1762

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

**Artículo 8°.-** Sancionase a las infracciones por incumplimiento y reincidencias, según el siguiente detalle:

- a) Los vehículos de transporte de cargas y los ómnibus que evadieren los puestos de pesaje, serán sancionados con una inhabilitación parcial de (3) tres meses, y en caso de reincidencia serán sancionados por el término de (1) un año, más una multa de (Gs. 1.470.000) Guaraníes Un millón cuatrocientos setenta mil.
- b) Los vehículos de transporte de cargas y los ómnibus que cometieren (3) tres sucesivas infracciones por sobrepeso, tanto en los ejes como en la carga total en un año, serán inhabilitados por un período de (6) seis meses, y una infracción más, dará lugar al retiro de la habilitación de cargas expedida por la Dirección de Transporte Terrestre, dependiente del Gabinete del Viceministro de Transporte, por el término de (1) un año.

### ESCALA DE MULTAS POR SOBREPESO VALOR EN GUARANÍES

TIPO DE EJE	TIPO DE RODADO	LÍMITE DE PESO	FACTOR	Leve		Grave		Gravísima
				0001 1000	1001 2000	2001 3000	3001 4000	4001 5000
Simple	R.S.	6	base	420.000	630.000	840.000	1.050.000	1.470.000
Simple	R.D.	10,5	0,75	315.000	472.500	630.000	787.500	1.102.500
Doble	R.S.	10	0,70	294.000	442.000	588.000	735.000	1.029.000
Doble	RS → RD	14	0,60	252.000	378.000	504.000	630.000	882.000
Doble	R.D.	18	0,65	273.000	409.500	546.000	682.500	955.500
Triple	R.S.	19	0,60	252.000	378.000	504.000	630.000	882.000
Triple	2 RD + RS	21	0,70	294.000	442.500	588.000	735.000	1.029.000
Triple	RD	25,5	0,50	210.000	315.000	420.000	525.000	735.000
P.B.T.			base	420.000	630.000	840.000	1.050.000	1.470.000

**NOTA:** El factor será el valor que se asigne al sobrepeso por eje en el rango de los 1.000 Kg. (100%).

Los valores para las distintas configuraciones, se obtendrán del producto del valor base por el factor correspondiente.

El valor base, debe obtenerse del precio de Ton/Km, para viajes promedio al menos un 100% superior  $210 \times 100\% \text{Sup.} = 420$ .

El sistema de reajuste, puede ser semestral o anualmente, sobre la base del valor de la Ton./Km.

El valor de la Ton/Km en Paraguay oscila alrededor de los 10 centavos de dólar  $2100 \times 0,10 = 210$  Gs.

CARLOS GONZÁLEZ GODDY  
Jefe Interno de Datos  
Secretaría General M.O.P.C.





## RESOLUCIÓN N° 1762

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

**Artículo 9°.-** En caso de sobrepeso, los camiones y ómnibus infractores, no podrán continuar viaje, hasta que sea eliminado el exceso de peso, ya sea reestibando o trasladando las cargas, sin perjuicio de aplicar la sanción correspondiente al caso, quedando expresamente prohibido dejar las cargas excedentes en las estaciones de pesaje.

**Artículo 10°.-** El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, fijará las normas de operación y procedimientos específicos, para la gestión de las estaciones de pesaje, cualquiera sea su modalidad.

### CAPÍTULO IV DE LAS DIMENSIONES

**Artículo 11°.-** Prohíbese la circulación, por los caminos de la red vial nacional, a los vehículos de cualquier especie, que excedan las siguientes medidas máximas lícitas:

**Longitud:**

Camión Simple	14,00 m. ✓
Acoplado	8,60 m. ✓
Camión con Acoplado	20,00 m. ✓
Camión con Semirremolque	18,15 m. ✓
Camión con Semirremolque y Acoplado	20,50 m. ✓
Ómnibus de larga distancia	14,00 m. <i>pes. 70.</i>
Ómnibus Articulado	18,15 m. ✓
Ómnibus Urbano	13,20 m. ✓
Ancho Máximo	2,60 m. ✓
Alto Máximo	4,10 m. *

**Artículo 12°.-** Para el vehículo especial de circulación restringida, afectado al transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí mismo, podrá tener las siguientes dimensiones máximas, con una articulación por lo menos:

**Largo:** Veinte y dos metros con cuarenta centímetros (22,40 m.)

**Alto:** Cuatro metros con treinta centímetros (4,30 m.)

**Ancho:** Dos metros con sesenta centímetros (2,60 m.)

**Artículo 13°.-** Restricciones:

Los vehículos especiales referidos en el Artículo anterior de la presente Resolución, no podrán:

- Circular de noche ni con tormenta o niebla.
- Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización de la autoridad local.

**COPAC**  
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES  
**CARLOS GONZÁLEZ OSBOY**  
Jefe Interino de Usto.  
Secretaría General O.P.C.





## RESOLUCIÓN N° 1762

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

- Utilizar los tramos de camino que la autoridad vial le indique, en fundón de las características de la infraestructura (curvas o puentes), también podrá imponerle otras restricciones puntuales.

### CAPÍTULO V DEL TRANSPORTE DE ROLLOS

**Artículo 14°.-** Los camiones de transporte de rollos de madera que circulen por las rutas y ramales de la red vial nacional, deberán ajustarse a las disposiciones contenidas en la presente Resolución, y a las siguientes condiciones:

- a) Cuando la carga de rollos de madera, superen los límites permitidos en cuanto a dimensiones, se deberá solicitar Permiso Especial válido para un solo viaje, a la Dirección de Control y Seguridad de Tránsito, dependiente del Gabinete del Viceministro de Transporte.
- b) La diferencia entre los rollos, no podrá ser superior a (1) un metro en su extremo posterior saliente.
- c) Cada uno de los rollos, deberá llevar un triángulo de (70) setenta centímetros de lado, con rayas oblicuas a (45) cuarenta y cinco grados, de (10) diez centímetros de ancho, de colores blanco y rojo alternados en su extremo posterior.
- d) Los rollos serán sostenidos por cadenas y opcionalmente reforzados con cabos de acero, no dejando sobresalir ningún tronco a los costados del chasis.
- e) El transporte de rollos, será permitido en horas diurnas.

### CAPÍTULO VI DE LAS TOLERANCIAS

**Artículo 15°.-** Las tolerancias de peso que se detallan a continuación, tienen como único objetivo evitar las multas, para poder continuar el viaje; el vehículo obligatoriamente debe reestibar o trasladar la carga excedente, de acuerdo a los límites de peso.

#### TOLERANCIAS:

##### 1.- Vehículos simples KGS.

##### 1. Ómnibus o Camiones

- a) En un solo eje o conjunto de ejes







MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
Y COMUNICACIONES

## RESOLUCIÓN N° 1762

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

2. Unidad tractora y Semirremolque, Camión, Tractor y Acoplado.
  - a) En un solo eje
  - b) La suma de todos los ejes componentes de la Formación
3. La tolerancia en el peso de los ejes, será admitida solamente en los casos que no se supere el Peso Bruto Total permitido.
4. El exceso de peso en uno o más ejes, debe ser compensado por la falta en otro u otros ejes.

500 kg  
1000 kg

**Artículo 16°.-** Las infracciones por sobredimensiones, serán sancionadas por funcionarios competentes de acuerdo a las normas vigentes en el ámbito de la seguridad vial.

**Artículo 17°.-** Las sumas recaudadas en concepto de multas, se afectarán a los ingresos fondos propios del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

**Artículo 18°.-** La presente Resolución tendrá vigencia a partir de la fecha de la firma de la misma.

**Artículo 19°.-** Comuníquese a quienes corresponda y archívese.

Firmado: **ING. JORGE LAMAR GOROSTIAGA**  
Ministro

CC

**CARLOS GONZÁLEZ GODOY**  
Jefe Interino de Dpto.  
Secretaría General-M.O.P.C.

# TRATAMIENTO TEMARIO REUNIÓN ORDINARIA LVIII

PPT – URUGUAY

PARAGUAY

3.4 – TOLERANCIAS



## NORMATIVA SOBRE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES MOPC

RESOLUCION N° 42

**POR LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE, EL ARTICULO 2° DE LA RESOLUCION N° 1762 DEL 28 DE NOVIEMBRE DE 1997.**

**Asunción, 14 de enero de 1998**

**VISTA:** La Resolución N° 1762 del 28 de noviembre de 1997 “ **POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES**”; y

**CONSIDERANDO:** La necesidad de modificar parcialmente el Artículo 2° de la mencionada Resolución, ampliando los puntos 2.3.4, 2.4.7 y 2.4.8,



**NORMATIVA SOBRE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES**  
**MOPC**

RESOLUCION N° 42

**POR LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE, EL ARTICULO 2° DE LA RESOLUCION N° 1762 DEL 28 DE NOVIEMBRE DE 1997.**

Asunción, 14 de enero de 1998

**VISTA:** La Resolución N° 1762 del 28 de noviembre de 1997 “ **POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES**”; y

**CONSIDERANDO:** La necesidad de modificar parcialmente el Artículo 2° de la mencionada Resolución, ampliando los puntos 2.3.4, 2.4.7 y 2.4.8.

**EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS T COMUNICACIONES**

**RESUELVE:**

**Artículo 1°.-** Modificar se parcialmente el Artículo 2° de la Resolución N° 1762 del 28 de noviembre de 1998, quedando redactado en los siguientes puntos como sigue:

2.3.4.- Queda limitado el peso bruto total de (45) cuarenta y cinco toneladas.

**2.4.- TIPO DE CAMIONES NO CONVENCIONALES PARA TRANSPORTE DE CARGAS ESPECIALES O INDIVISIBLES, QUE SUPEREN LOS PESOS MÁXIMOS REGLAMENTARIOS.**

2.4.7.- Los Camiones no Convencionales que transporten hasta (45) cuarenta y cinco toneladas no requerirán permiso especial.

2.4.8.- Los Camiones no Convencionales cuyo peso bruto total excedan (45) cuarenta y cinco toneladas, deberán solicitar a la Dirección de Vialidad, dependiente del Gabinete del Viceministro de Obras Publicas y Comunicaciones, el Permiso Especial.

**Artículo 2°.-** Comuníquese a quienes corresponda archívese.

**ING. JORGE LAMAR GOROSTIAGA**  
Ministro

**RESOLUCION N° 1762**

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

Asunción, 28 de noviembre de 1997

**VISTA:** La necesidad de armonizar las normas relativas a pesos y dimensiones en el marco del Mercado Común del Sur, y teniendo en cuenta las cuantiosas inversiones requeridas para preservar la vida útil del patrimonio vial nacional, y ;

**CONSIDERANDO:** Las recomendaciones de los Organismos Financieros Internacionales respecto a los siguientes puntos:

- Fortalecer el Sistema de Control de Pesos y Dimensiones.
- Incorporar tipos de camiones no convencionales: ejes no establecidos.
- Incluir la obligatoriedad de que todos los vehículos de carga estén sujetos al control de peso, incluidos los ómnibus (buses) ; y

Que, atento al dictamen N° 149/97 de la Dirección de Asuntos Jurídicos de esta Secretaría de Estado,

**EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES**

**RESUELVE**

**CAPITULO I**  
**ALCANCE Y DEFINICIONES**

**Artículo 1°.-** Derogase las Resoluciones Nros. 5/90, 189/90, 440/91, 211/96, 1245/96 y 860/97.

**Artículo 2°.-** Los límites de peso con los cuales circular los camiones y ómnibus por los caminos de la red vial nacional pavimentada, son como sigue:

EJE	RODADO	LIMITE (t)
Simple	Simple	6
Simple	Doble	10.5
Doble	Simple	10
Doble	Doble y Simple	14
Doble	Doble	18
Triple	Doble y Simple	21
Triple	Doble	25.5*

2.1.- Entiéndase por eje doble, a un conjunto de (2), dos ejes, cuya distancia entre centro de ruedas es superior a 1.30 m., e inferior a 2.40m.

Entiéndase por eje triple, a un conjunto de (3) tres ejes cuya distancia entre centros de ruedas extremas es superior a 2.40m., e inferior a 4.80m.

**RESOLUCION N°1762**

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

2.2.- Los pesos brutos totales admitidos para cada tipo de vehículos serán los siguientes:

- Vehículo simples con un eje de ruedas simples y otros de ruedas duales: 16.5 ton.
- Vehículo simples con eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 24 ton.
- Vehículo simple con eje de ruedas simples y un conjunto de eje triple con ruedas duales: 31.5 ton.
- Vehículo con dos ejes de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 28 ton.
- Combinación de unidad tractora con un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un eje de ruedas duales: 27 ton.
- Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 34.5 ton.
- Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con semirremolque de un eje de ruedas duales: 34.5 ton.
- Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes triples con ruedas duales: 42 ton.
- Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes dobles con ruedas dobles: 42 ton.
- Formación de un camión tractor de dos ejes simples, uno de ruedas simples y el otro eje de ruedas duales con acoplamiento de un remolque con dos ejes simples con ruedas duales: 37.5 ton
- Formación de un camión tractor de dos ejes simples, un eje de ruedas simples y el otro eje de ruedas duales con acoplamiento de un remolque con un eje de ruedas duales y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 45 ton.
- Formación de un camión tractor de un eje simple con ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales, con acoplamiento de remolque de dos ejes simples con ruedas duales: 45 ton.

2.3.- Peso bruto total, medido en tonelada en función de la distancia entre centros de ruedas extremas del vehículo, medidas en metros.

2.3.1.- Combinación de un camión con uno o mas remolques: 45 ton., cualquiera sea la distancia entre centros de ruedas extremas.



**RESOLUCIÓN N° 1762**

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

2.3.2.- Combinación de un camión con un semirremolque con eje posterior simple o doble.

2.3.3.- Combinación de un camión con un semirremolque con eje posterior triple: 45 ton., cualquiera sea la distancia entre ruedas extremas.

<b>Distancia Metros</b>	<b>Peso Bruto Total Toneladas</b>
Menor de 13	39
Mayor de 13 hasta 15	42
Mayor de 15	45

**2.4.- TIPO DE CAMIONES NO CONVENCIONALES**

2.4.1.- Tren compuesto por una unidad tractora de dos ejes simples, un eje de ruedas simples y otro de eje de ruedas duales con semirremolque de un eje de ruedas duales y por un remolque de dos ejes de ruedas duales: 48 ton.

2.4.2.- Formación de un camión tractor de un eje simple con ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con acoplamiento de un remolque con un eje simple con ruedas duales y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 52.5 ton.

2.4.3.- Formación de un tractor de un conjunto de ejes simples con ruedas simples y un eje simple con ruedas duales con acoplamiento de un remolque con un eje simple con ruedas duales y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 49 ton.

2.4.4.- Formación de un camión tractor de un conjunto de ejes simples con ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con acoplamiento de un remolque con dos ejes simples de ruedas duales con ejes separados: 49 ton.

2.4.5.- Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes triples con ruedas duales: 49.5 ton.

2.4.6.- Combinación de unidad tractora de un conjunto de ejes dobles con ruedas simples y otro conjunto de ejes dobles con ruedas duales, con un remolque de un eje simple y con ruedas duales y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 56.5 ton.

**RESOLUCIÓN N° 1762**

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

				ANEXO 1ª
DENOMINACIÓN	TIPOS	CAMIONES	EJES	TON
CAMIÓN	20		1.1.	16.5
CAMION TRACTOR Y SEMIACOPLADO	30		1.1.1. SDD	27
CAMION	31		1.2 SD	24
CAMION	34		2.1 SD	20.5
CAMION Y ACOPLADO	40		1.1.1.1. SDDD	37.5
CAMION TRACTOR Y SEMIACOPLADO	41		1.1.2 SDD	34.5
CAMION TRACTOR Y SEMIACOPLADO	42		1.2.1 SDD	34.5
CAMION	45		2.2 SD	28
CAMION	47		1.3 SD	31.5
CAMION TRACTOR Y SEMIACOPLADO	51		1.1.1.2. SDDD	45
CAMION TRACTOR Y SEMIACOPLADO	52		1.2.1.1 SDDD	45
CAMION TRACTOR Y SEMIACOPLADO	53		1.2.2 SDD	42

## RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

DENOMINACIÓN	TIPOS	CAMIONES	EJES	TON
CAMION Y ACOPLADO	54		2.1.1.1 SDDD	41.5
CAMION TRACTOR Y SEMIACOPLADO	57		1.1.3. SDD	42

## CAMIONES NO CONVENCIONALES

DENOMINACIÓN	TIPOS	CAMIONES	EJES	TON
TREN TRACTOR Y SEMIACOPLADO Y ACOPLADO	50		1.1.1.1.1. SDDDD	48
CAMION Y ACOPLADO	63		1.2.1.2. SDDD	52,5
CAMION Y ACOPLADO	65		2.1.1.2. SDDD	49
CAMION YACOPLADO	66		2.2.1.1 SDDD	49
CAMION TRACTOR Y ACOPLADO	69		1.2.3 SDD	49,5
CAMION Y ACOPLADO	77		2.2.1.2 SDDD	56,5

## RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

## CAPITULO II

## DE LAS CARGAS O PIEZAS INDIVISIBLES

**Artículo 3°.-** Cuando deban transportarse cargas o piezas indivisibles, cuyo peso y/o dimensiones excedan los máximos establecidos en esta Resolución, el interesado deberán obtener del Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones, un permiso oficial valido para un solo viaje. La solicitud de Permiso deberá contener los datos del vehículo afectado, nombre y domicilio del interesado, el peso y dimensiones de la carga, el itinerario y la fecha del viaje. En algunos casos calificados, la Dirección de Vialidad, dependiente del del Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones, requerirá estudios técnicos para conceder los permisos solicitados.

**Artículo 4°.-** Las autorizaciones concedidas para el transporte de cargas que superan los limites permitidos en pesos y dimensiones, no eximirá al interesado del pago de los desperfectos que pudieran ocasionar en el pavimento y obras complementarias o accesorios de los caminos, ni de las responsabilidades civiles y/o penales emergentes, en caso de daño o accidentes ocasionado por el transporte. El permiso será exhibido por el conductor, a los encargados competentes del sector correspondiente, todas las veces que le sea exigido.

## CAPITULO III

## DE LAS SANCIONES POR SOBREPESO

**Artículo 5°.-** Las infracciones a las disposiciones establecidas en la presente Resolución, se sancionarán según lo indicado en este capítulo, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales emergentes.

**Artículo 6°.-** Las infracciones por exceso de peso, se sancionarán con multas establecidas en base al precio de Toneladas/ Kilómetro de transporte, en Dólares Americanos (US\$), y su equivalente en Guaraníes, los que estarán sujetos a ajustes correspondientes de acuerdo a criterios técnicos económicos.

**Artículo 7°.-** El exceso de peso respecto a los máximos permitidos, serán sancionados de acuerdo a los valores establecidos en la escala de multas que forman parte de la presente Resolución (Anexo 2), de la siguiente forma.

- En un eje: de conformidad a la escala, según el exceso en toneladas en el eje.
- En más de un eje: el importe será equivalente a la suma de multas de la escala que corresponden al exceso de cada eje.
- En un conjunto de ejes: de acuerdo a la escala según el exceso en toneladas del conjunto de ejes.



**RESOLUCIÓN N° 1762**

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

**SANCIONES A LAS MULTAS POR SOBREPESO  
VALOR EN GUARANIES**

**Artículo 8°.-** Sanciones a las infracciones por incumplimiento y reincidencias, según el siguiente detalle:

- a) Los vehículos de transporte de cargas y los ómnibus que evadieron los puestos de pesaje, serán sancionados con una inhabilitación parcial de (3) tres meses, y en caso de reincidencia serán sancionados por el término de (1) un año, mas una multa de(Gs. 1.470.000) Guaraníes Un millón cuatrocientos setenta mil.
- b) Los vehículos de transporte de cargas y los ómnibus que cometieron (3) tres sucesivas infracciones por sobrepeso, tanto en los ejes como en la carga total en un año, serán inhabilitados por un periodo de (6) seis meses, y una infracción más, dará lugar al retiro de la habilitación de cargas expedida por la Dirección de Transporte Terrestre, dependiente del Gabinete del Viceministro de Transporte, por el término de (1) un año.

**ESCALA DE MULTAS POR SOBREPESO  
VALOR EN GUARANIES**

TIPO DE EJE	TIPO DE RODADO	LIMITE DE PESO	FACTOR	Leve		Grave		Gravisima
				0001 1000	1001 2000	2001 3000	3001 4000	4001 5000
Simple	R.S.	6	base	420.000	630.000	840.000	1.050.000	1.470.000
Simple	R.D.	10,5	0,75	315.000	472.000	630.000	787.000	1.102.500
Doble	R.S.	10	0,70	294.000	442.000	588.000	735.000	1.029.000
Doble	RS+RD	14	0,60	252.000	378.000	504.000	630.000	882.000
Doble	R.D.	18	0,65	273.000	409.500	546.000	682.500	955.500
Triple	R.S.	19	0,60	252.000	378.000	504.000	630.000	882.000
Triple	2 RD+RS	21	0,70	294.000	442.500	588.000	735.000	1.029.000
Triple	RD	25,5	0,50	210.000	315.000	420.000	525.000	735.000
P.B			base	420.000	630.000	840.000	1.050.000	1.470.000

**NOTA:** El factor será el valor que se asigne al sobrepeso por eje en el rango de los 1.000Kg. (100%). Los valores para las distintas configuraciones, se obtendrán del producto del valor base por el factor correspondiente.

El valor base, debe obtenerse del precio de Ton / Km., para viajes promedio al menos un 100% superior 210x100% Sup. = 420.

El sistema de reajuste, puede ser semestral o anualmente, sobre la base del valor de la Ton/Km.

El valor de la Ton/ Km. en Paraguay oscila alrededor de los 10 centavos de dólar 210x10 = 210 Gs.

**RESOLUCIÓN N° 1762**

**POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.**

**Artículo 9°.-** En caso de sobrepeso, los camiones y ómnibus infractores, no podrán continuar viaje, hasta que sea eliminado el exceso de peso, ya sea reestibando o trasladando las cargas, sin perjuicio de aplicar la sanción correspondiente al caso, quedando expresamente prohibido dejar las cargas excedentes en las estaciones de pesajes.

**Artículo 10°.-** El Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones, fijara las normas de operación y procedimientos específicos, para la gestión de las estaciones de pesajes, cualquiera sea su modalidad.

**CAPITULO IV**

**DE LAS DIMENCIONES**

**Artículo 11°.-** Prohíbese la circulación, por los caminos de la red vial nacional, a los vehículos de cualquier especie, que excedan las siguientes medidas máximas licitas:

Longitud:

Camión Simple	14,00 m.
Acoplado	8,60 m.
Camión con acoplado	20,00 m.
Camión con semirremolque	18,15 m.
Camión con semirremolque y acoplado	20,50 m.
Ómnibus de larga distancia	14,00 m.
Ómnibus articulado	18,15 m.
Ómnibus urbano	13,20 m.

**Ancho Máximo** 2,60 m.

**Alto Máximo** 4,10 m.

**Artículo 12°.-** Para el vehículo especial de circulación restringida, afectado al transporte exclusivo de otros vehículos sobre si mismo, podrá tener las siguientes dimensiones máximas, con una articulación por lo menos:

Largo: Veinte y dos metros con cuarenta centímetros (22,40 m)

Alto: Cuatro metros con treinta centímetros (4,30 m)

Ancho: Dos metros con sesenta centímetros (2,60 m)

**Artículo 13°.-** Restricciones:

Los vehículos especiales referidos en el Artículo anterior de la presente Resolución, no podrán:

- Circular de noche ni con tormenta o niebla.
- Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización de la autoridad local.
- Utilizar los tramos de caminos que la autoridad vial lo indique, en función de las características de la infraestructura (curvas o puentes), también podrán imponerle otras restricciones puntuales.

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NATURALES.

CAPITULO V  
DEL TRANSPORTE DE ROLLOS

Artículo 14°.- Los camiones de transporte de rollos de madera que circulen por la rutas y ramales de la red vial nacional, deberán ajustarse a las disposiciones contenidas en la presente Resolución, y a la siguiente condiciones:

- a) Cuando la carga de rollos de madera, superen los límites permitidos en cuanto a dimensiones, se deberá solicitar Permiso Especial válido para un solo viaje, Dirección de Control y Seguridad de Tránsito, dependiente del Gabinete del Viceministro de Transporte.
- b) La diferencia entre los rollos, no podrá ser superior a (1), un metro en su extremo posterior saliente.
- c) Cada uno de los rollos, deberá llevar un triángulo de (70), setenta centímetros de lado, con rayas oblicuas a (45), cuarenta y cinco grados, de (10), diez centímetros de ancho, de colores blanco y rojo alternados en su extremo posterior.
- d) Los rollos serán sostenidos por cadenas y opcionalmente reforzados con cabos de acero, no dejando sobresalir ningún tronco al costado del chasis.
- e) El transporte de rollos, será permitido en horas diurnas.

CAPITULO VI  
DE LAS TOLERANCIAS

Artículo 15°.- Las tolerancias de peso que se detallan a continuación, tienen como único objetivo evitar las multas, para poder continuar el viaje, el vehículo obligatoriamente debe reestibar o trasladar la carga excedente, de acuerdo a los límites de peso.

TOLERANCIAS:

1.- Vehículos simples  
KGS.

- |   |      |
|---|------|
| 1. Ómnibus y camiones   | 500  |
| a) En un solo eje o conjunto de ejes                            | 500  |
| 2. Unidad tractora y Semirremolque, Camión, Tractor y acoplado. |      |
| a) En un solo eje.  |      |
| c) La suma de todos los ejes componentes de la Formación        | 1000 |

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

3. La tolerancia en el peso de los ejes, será admitida solamente en los casos que no supere el Peso Bruto Total permitido.
4. El exceso de peso en uno o más ejes, debe ser compensado por la falta en otro u otros ejes.

Artículo 16°.- Las infracciones por sobre dimensiones, serán sancionadas por los funcionarios competentes de acuerdo a las normas vigentes en el ámbito de la seguridad vial.

Artículo 17°.- Las sumas recaudadas en concepto de multas, se afectarán a los ingresos fondos propios del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Artículo 18°.- La presente Resolución tendrá vigencia a partir de la fecha de la firma de la misma.

Artículo 19°.- Comuníquese a quienes corresponda y archívese .

ING. JORGE LAMAR GOROSTIAGA  
Ministro



PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS EM MERCOSUR, ARGENTINA, BRASIL, PARAGUAY, URUGUAY, BOLIVIA, PERU Y CHILE

DIMENSIONES	MERCOSUR	ARGENTINA Ley N° 24.449/95, Decreto n° 779/05,Decreto N° 32/18	BRASIL	PARAGUAY	URUGUAY	PERU	BOLIVIA	CHILE
<b>CAMIONES Y BUSES</b>	(Res. N° 65/08)		Res. CNT N° 211/06, 318/09 , 526 /15 e 210/06, Mod. Res. 284/08, 502/14, 372/11, 577/16,  608/16, 625/16, 628/16 e Del. 105/10	Res. MOPC n° 1.762/1997  Res. N° 42/98	Decreto n° 311/007  Documentos Técnicos*	<b>Decision 491</b>	Lei n° 441/2013	Decreto n° 158/80  Mod. Decreto 414/15; 1910/03  Decreto 73/87, Decreto 200/93
Ancho camión	2,6 m	2,6 m	2,6 m	2,6 m	2,6 m*	2,6 m	2,6 m	2,6 m
Alto camión	4,3 m	4,3 m	4,4 m	4,1 m	4,3 m*	4,1 m	4,2 m	4,3 m
Largo camión rígido (1,2,3 ejes posteriores)	14 m	13,20 m	14,0 m		13,20 m*	12,20 m	12,5 m	
Largo camión + semiremolque	18,6 m	18,6 m	18,60 m	18,15 m	18,6 m*		18,6 m	
Largo Remolque	8,6 m	8,6 m	8,6 m			10,0 m		
Largo semi remolque			19,80 m			13,0 m		
Largo camión + remolque	20,0 m	20,0 m	19,80 m		20,0 m*			
Largo Camión + semiremolque + remolque	20,5 m	20,5 m	19,80 m	20,5 m				
Largo Bitren ( o camiones no conv.)		30,25 m	30 m					
Largo com dolly			30 m					
Separación para ejes compuestos	Mín. 1,2 m Máx. 2,4 m	Mín. 1,2 m Máx. 2,4 m	Mín. 1,2 m Máx. 2,4 m		Mín. 1,2 m Máx. 2,4 m			
<b>PESOS CAMIONES</b>								
Eje trasero simple rodado simple (2r)	6,0 t.	6,0 t.	6,0 t.	6,0 t.	6,0 t.	7,0 t.	7,0 t.	7,0 t.
Eje trasero simple rodado doble (4r)	10,5 t.	10,5 t.	10,5 t.	10,5 t.	10,5 t.	12,0 t.	11,0 t.	11,0 t.
Eje trasero doble rodado simple (4r)	10,0 t. (5+5)	10,0 t.	10 t.	10,0 t.	10,0 t.		10,0 t.	14,0 t.
Eje trasero doble 1 rodado simple y 1 doble (6r)	14,0 t. (9+5)	14,0 t.	14 t.	14,0 t.	14,0 t.	16,0 t.	14,0 t.	16,0 t.
Eje trasero doble rodado doble (8r)	18,0 t. (9+9)	18,0 t.	18 t.	18,0 t.	18,0 t.	18,0 t.	18,0 t.	18,0 t.
Eje trasero triple rodado simple (6r)	14,0 t. (9+5)	14,0 t.	14,0 t.		15,0 t.	17,0 t.	17,0 t.	19,0 t.
Eje trasero triple 1 rodado simple y 2 dobles (12r)	21,0 t. (8,5+8,5+8,5)	21,0 t.	21 t.	21,0 t.	22,0 t.	23,0 t.	21,0 t.	23,0 t.
Eje trasero triple 3 rodado dobles (12r)	25,5 t. (8,5+8,5+8,5)	25,5 t.	25,5 t.	25,5 t.	25,5 t. **	25,0 t.	25,0 t.	25,0 t.
Peso Bruto Total admitido	45,0 t.	45,0 t.	45,0 t.	45,0 t.	45,0 t.	48,0 t.	45,0 t.	45,0 t.
Peso Bruto Bitrenes (o camiones no convencionales)		75,0 t.	74 t.					
Tolerancias de pesos		Eje simple (2r): 80 Eje simple (4r): 15 Conjunto doble: 2 Conjunto triple: 2	5% del Peso Bruto Total y 10% sob limites de peso reglamentarios por vehículos transmitidos a la superfic vía pública.	Camiones em un solo eje o conjunto de ejes: 500 kg Unidad tractora y Semirremolque, Camión, Tractor y Acoplado: la suma de todos los ejes componentes de la formación: 1000 kg.	5% en los ejes simples, ejes dobles y ejes triples 3% en el peso bruto total		sistema de pesaje en la determinación  La tolerancia del vehicular es hast configuraciones v	Eje simple (2r): 600 kg Eje doble (4r): 720 kg Eje doble (6r): 720 kg Eje triple (6r): 840 kg Eje triple (10r): 1200 kg Eje triple (12r): 1200 kg
Relación potencia - peso		4,25CV DIN/t.	Res. N° 40/75 del Consejo de Desarrollo Industrial) 5,7 cv Din/t (Portaria lmmtero de 1997)		4,5 cv/t			

Obs.: \* Dimensiones y Pesos Máximos de Vehículos de Transporte (Disponible en: <http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/21195/Dimensiones+y+Pesos+M%C3%A1ximos+de+Veh%C3%ADculos+de+Transporte/6d4cb7eb-94cc-47f0-8d44-b2f2ceb8afaf?version=1.2>)  
\*\* 25,5 t . sólo en corredores autorizados

## Certificado de Revisión Técnica

Certifico que el vehículo, identificado en el presente, cumple con las exigencias de la Ley 24449 y su reglamento 779/95, en sus artículos 28, 29, 31 y 32. Según los Artículos 53 y 57 de la misma ley debe circular con permiso del ente vial correspondiente.

Al cual se le realizó una inspección ocular del sistema de luces, frenos, ejes, neumáticos, suspensión y vinculaciones, encontrándose en buen estado y en funcionamiento

### Identificación del Vehículo

Titular: CUIT  
Dominio Año Modelo 2018  
Marca GOLDHOFER CHASIS Numero de chasis  
Tipo Remolque (remolque modular para combinaciones longitudinales y transversales) acoplable a barra de tracción o cuello de cisne  
Modelo THP/SL(5ejes) (40 Ruedas)  
Largo 7500 mm  
Ancho 3000 mm  
Alto 1175 mm (altura al piso con plataforma de carga variable hidráulicamente +/-300)  
Cantidad de Ejes 5  
Tipo de tren 5Lx2H Cat O4  
(5líneas de ejes x 2hileras ,8 semiejes de 4 ruedas c/u,40 ruedas)  
Rodado 215/75 R 17.5  
Carga máxima a la calzada 72000 kg



**Vto. 05/06/2021**

Firma y sello del DT del Taller RTO

# TRATAMIENTO TEMARIO REUNIÓN ORDINARIA LVIII

PPT – URUGUAY

PARAGUAY



## 3.4 – CITV para Vehículos Especiales –

En la LVII Reunión aspectos vinculados a los CITV para vehículos especiales (que no podían realizar la ITV en las Plantas convencionales de inspección)

Cuáles son los organismos o empresas autorizadas

Contenidos de dichos informes

Requisitos mínimos que deben cumplir para circular

**“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”**



**PODER LEGISLATIVO  
LEY N° 3850**

**QUE CREA EL SISTEMA NACIONAL DE INSPECCION TECNICA VEHICULAR Y ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE LA REALIZACION DE LA INSPECCION TECNICA COMO REQUISITO PREVIO PARA LA OBTENCION O RENOVACION DE LA PATENTE MUNICIPAL DE RODADOS EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL**

**EL CONGRESO DE LA NACION PARAGUAYA SANCIONA CON FUERZA DE**

**LEY**

**Artículo 1°.-** Créase el Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular, encargado de verificar y certificar las condiciones técnicas de seguridad, mantenimiento, emisión de gases, ruidos y otros contaminantes establecidas en la normativa nacional. Dicha inspección está dirigida a todos los vehículos automotores y sus remolques que circulen por nuestro país; con el objeto de garantizar la seguridad en el tránsito terrestre y la protección del medio ambiente.

**Artículo 2°.-** El Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular comprende todo el territorio de la República y su aplicación, será obligatoria para todos los vehículos automotores y sus remolques que circulen por las vías públicas del país, sean éstas rutas, caminos, calles o avenidas.

**Artículo 3°.-** La inspección técnica reglada por esta Ley está destinada a efectuar un diagnóstico del estado general del vehículo, detectando la ausencia o la presencia de defectos en el mismo y a determinar su gravedad. La inspección debe orientarse a impedir accidentes ocasionados por defectos técnicos y a contribuir con la protección del medio ambiente, mediante la reducción de emisiones de gases contaminantes y el uso excesivo de lubricantes y/o combustibles.

A los efectos establecidos en el artículo anterior, se comprobarán determinadas propiedades y funciones del vehículo, mediante controles visuales o con los instrumentos de medición que correspondan, los que serán establecidos por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) en la reglamentación correspondiente e incorporados a los Centros de Inspección Técnica Vehicular.

Los Centros de Inspección Técnica Vehicular realizarán los siguientes tipos de inspecciones:

- verificación de la coincidencia entre la documentación y las características de la unidad inspeccionada;
- inspección del funcionamiento del vehículo y sus componentes, mediante controles con el instrumental computarizado de inspección, verificando como mínimo el nivel sonoro y de emisión de gases, la eficiencia de los sistemas de frenos, de suspensión y dirección, el estado de las luces y señales; y la presencia y calidad de los accesorios de seguridad. La Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) podrá, vía reglamentaria, ampliar y actualizar el contenido de estas inspecciones, conforme a las nuevas exigencias técnicas de seguridad y protección medioambiental;

**“Bicentenario de la Independencia Nacional: 1811 - 2011”**

Pág. 2/6

**PODER LEGISLATIVO**

**LEY N° 3850**

- la inspección técnica no incluirá controles internos para determinar la causa de los defectos, por lo que deberá realizarse sin desmontaje alguno de las piezas de los vehículos.

**Artículo 4°.-** El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, a través de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), será la autoridad de aplicación de la presente Ley y tendrá competencia exclusiva para gestionar y regular el Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular en el ámbito nacional.

**Artículo 5°.-** Las inspecciones técnicas vehiculares estarán a cargo de los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV), previamente autorizados por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN). Este organismo será competente para reglamentar y fiscalizar el funcionamiento de los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV); así como para sancionar a aquellos que no se ajusten a lo previsto en la presente Ley y su reglamentación.

**Artículo 6°.-** Las concesiones a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) serán otorgadas por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), mediante licitación pública. La concesión tendrá una vigencia de 5 (cinco) años; y a la licitación podrán presentarse todas las personas físicas o jurídicas que manifiesten su interés en ofrecer el servicio y que se ajusten a lo establecido en la Ley N° 2051/03 “DE CONTRATACIONES PUBLICAS”, sus modificaciones y el correspondiente pliego de bases y condiciones.

Las empresas autorizadas tributarán las patentes comerciales correspondientes en los municipios en que se hallen localizadas.

Queda expresamente prohibida toda relación de los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) concesionados, con empresas dedicadas a la reparación de automotores o venta de repuestos y accesorios para los mismos. Este hecho, debidamente comprobado, será causal de cancelación de la concesión, sin perjuicio de la responsabilidad penal emergente del hecho.

**Artículo 7°.-** La Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), en la reglamentación correspondiente, establecerá las infracciones respectivas y las sanciones a ser aplicadas en caso de incumplimiento de las disposiciones que rijan la actividad de los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV). Las sanciones a ser establecidas podrán ser de multa, suspensión o de cancelación de la concesión a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) en que se comprueben irregularidades en el cumplimiento del contrato de concesión.

**Artículo 8°.-** El importe de las multas aplicadas a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) será destinado al rubro de recursos propios de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN).

**Artículo 9°.-** Los Certificados de Inspección Técnica Vehicular que emitan los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) serán válidos para circular por las vías públicas terrestres, nacionales o urbanas de todo el país y tendrán la vigencia que determine el reglamento.



**CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR HABILITADOS****AREA CENTRAL**

	<b>DESCRIPCION</b>	<b>DIRECCION</b>	<b>TELÉFONO</b>
1	COARCO S.A.C.I - Asuncion	Tte.Rolón Viera 2760 c/ Ecuador	021-557121
2	ROBERTO PALERMO S.A. - Lambaré	Ecuador casi Cnel. Schweitzer	021-558237
3	TAIVO S.A. - Luque	Ruta Cap. Andres Insfran casi Santo Domingo	021-655372
4	ACA S.A. - San José San Lorenzo	San Jose esq. Sanchez Benítez	021-582636
5	ACA S.A. - Kokuere San Lorenzo	Sanchez Benítez esq. Ñu Pora	021-575500
6	IVESUR S.A. - Asunción	Salvador Bogado esq. José Pappalardo (B° Itay)	021-675066
7	E.I.T. S.R.L. - San Antonio	B. Orrego a 50 mts. de Avda. Cadete Boqueron	021-964667

**AREA DEL INTERIOR**

	<b>DESCRIPCION</b>	<b>DIRECCION</b>	<b>TELÉFONO</b>
8	ROBERTO PALERMO S.A. - Paraguari	Ruta Nº 1 - Km. 62 - Pasando la Fruteria 200 mts	0531-433858
9	COARCO S.A.C.I - San Ignacio Mnes.	Ruta Nº 1 - Km. 222	021-3296975
10	COARCO S.A.C.I. - Cambyreta - Itapua	Ruta Nº 6 Km 4.5 ( despues del ex peaje)	071-214684
11	COARCO S.A.C.I. - M. Auxiliadora - Itapua	Ruta Nº 6 Km - Km. 122 (frente a Kurosu)	0764-20018
12	ACA S.A. - Santa Rita	Camino a Cerro Largo a 500mts de Ruta Nº 6	0982-554200
13	V.T.E. S.A. - Ciudad Este	Ruta Nº 7, km 10 (Monday) a 300 mts de la Ruta	061-574978
14	CITA AP - Hernandarias	Avda. Republica Argentina y Uruguay	0631-22775
15	ACA S.A. - La Paloma	Ruta Nº 10 - Km.383	0983-409131
16	E.I.T. S.R.L. - Coronel Oviedo	Ruta Nº 2 - Km. 124	0981-301256
17	E.I.T. S.R.L. - Caacupe	Calle P. Socorro Nº 9001 - Km. 46 - Ruta Nº 2	0985-454511
18	COARCO S.A.C.I. - Guayaibi - San Pedro	Ruta Nº 3 - Km. 251	021-2381644
19	COARCO S.A.C.I. - P.J. Caballero	Ruta Nº 5 - Km. 4,5 al costado control Dinatran	0981-118591
20	COARCO S.A.C.I. - Concepcion	Camino a Belen a 2,600 mts de la rotonda Ruta Nº5	0981-100341
21	COARCO S.A.C.I. - Filadelfia - Chaco	Ruta Transchaco Km. 446 - Cruce Filadelfia	021-2381643



MISIÓN: "REGULAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE POR CARRETERA NACIONAL E INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGAS DE MANERA SEGURA, EFICIENTE Y ECONÓMICA"

ANEXO I DE LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO N° 0412012

## DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE – DINATRAN

### DIRECCIÓN DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

*"MANUAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA  
VEHICULAR Y TABLA DE  
INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS"*

SAN LORENZO – PARAGUAY

AÑO: 2012

Manual de Inspección Técnica Vehicular y Tabla de Interpretación de Defectos.

VISIÓN: "CONSOLIDAR A LA DINATRAN POR MEDIO DE LA IMPLEMENTACIÓN, GESTIÓN Y MEJORAMIENTO DE SUS PROCESOS, GENERANDO LA CONFIABILIDAD DE LOS USUARIOS Y OPERADORES DEL SISTEMA".



MISIÓN: "REGULAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE POR CARRETERA NACIONAL E INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGAS DE MANERA SEGURA, EFICIENTE Y ECONÓMICA"

ANEXO I DE LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO N° 0412012

### INTRODUCCIÓN

El presente **MANUAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y TABLA DE INTERPRETACIÓN DE DEFECTOS**, es el documento donde se establecen los procedimientos de control documentaria, inspección visual e inspección a través de equipos y los resultados de la misma, el cual fue elaborado por la DINATRAN y de cumplimiento obligatorio por parte de los Centros de Inspección Técnica Vehicular y deberán estar disponibles para consultas de los usuarios del servicio de inspección técnica vehicular en todos los CITV.

Este documento se constituirá en una herramienta imprescindible dentro del Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular, la cual establece la obligatoriedad de la realización de la inspección técnica. A ese efecto los Centros de Inspección Técnica Vehicular, deberán en forma obligatoria darle cumplimiento, a fin de que todos los CITV, efectúen las inspecciones en forma uniforme y con la máxima calidad y profesionalismo, de modo que ninguno resulte más, o menos exigente que otro, manteniendo la igualdad ante la ley que deben tener todos los usuarios del Sistema.

Este MANUAL permitirá a los Supervisores Técnicos, Inspector Técnico y Conductor por cada línea técnicos, como así también al personal administrativo que interviene en cada taller de Inspección Técnica Vehicular tener una guía concreta, práctica y clara, para efectuar con eficacia las inspecciones y que nada quede librado al azar, al arbitrio o subjetividades, lo que brindará mayor tranquilidad y garantías de seguridad e igualdad a los usuarios.

Por todo ello se le da carácter de norma jurídica, en la certeza de que es un trabajo de primerísimo nivel, hará factible una mejor calidad de vida en la vía pública y para la sociedad toda.

Manual de Inspección Técnica Vehicular y Tabla de Interpretación de Defectos.

VISIÓN: "CONSOLIDAR A LA DINATRAN POR MEDIO DE LA IMPLEMENTACIÓN, GESTIÓN Y MEJORAMIENTO DE SUS PROCESOS, GENERANDO LA CONFIABILIDAD DE LOS USUARIOS Y OPERADORES DEL SISTEMA".

Pág: 1

**RESULTADO DE INSPECCIÓN POR CLASIFICACIÓN DE DEFECTOS**

Los resultados de la inspección serán los siguientes:

<b>APROBADO:</b>	Vehículo sin defectos detectados.
<b>APROBADO CON OBSERVACIONES:</b>	Vehículo al que se constaten solamente Defectos Leves (DL). Estos defectos deben ser subsanados antes de la próxima inspección anual.
<b>CONDICIONAL:</b>	Vehículo con al menos un Defecto Grave (DG). Este o cualquier Defecto Grave debe ser subsanado en un plazo máximo de treinta (30) días.
<b>RECHAZADO CON PROHIBICIÓN DE CIRCULACIÓN:</b>	En caso de constatare en el vehículo Defectos Muy Graves (DMG). No podrá circular hasta subsanar los defectos y concurrido a la Planta de Inspección para una nueva inspección. Podrá realizar una nueva inspección sin costo en un plazo máximo de 30 (treinta) días.

Manual de Inspección Técnica Vehicular y Tabla de Interpretación de Defectos.

VISIÓN: "CONSOLIDAR A LA DINATRAN POR MEDIO DE LA IMPLEMENTACIÓN, GESTIÓN Y MEJORAMIENTO DE SUS PROCESOS, GENERANDO LA CONFIABILIDAD DE LOS USUARIOS Y OPERADORES DEL SISTEMA"

Pág. 4

procedimientos de control documental, inspección visual e inspección a través de equipos y los resultados de la misma.

**Tabla de Interpretación de Defectos:** Es el documento elaborado por la DINATRAN y de cumplimiento obligatorio por parte de los CITY

**Documentos de Inspección Técnica vehicular:** Son los documentos que acreditan el proceso de inspección técnica vehicular (Informe de inspección técnica vehicular, planilla de inspección técnica vehicular, Certificado de inspección técnica vehicular y calcomanía oficial de inspección técnica vehicular.

**Defectos Leves:** Son aquellas observaciones de carácter documental y/o defectos técnicos que no exigen una nueva inspección técnica vehicular, debiéndose subsanar antes de la siguiente inspección técnica vehicular.

**Defectos graves y/o muy graves:** Son aquellos que ocasionan la reprobación de la inspección técnica vehicular, exigiendo su subsanación y una reinspección sobre las deficiencias consignadas dentro de un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contabilizados desde la fecha del informe de inspección técnica vehicular, el costo del mismo será del 50 % del costo de inspección para el propietario del vehículo. De subsanarse los mismos se expedirá el Certificado de Inspección Técnica Vehicular y la correspondiente calcomanía.

Manual de Inspección Técnica Vehicular y Tabla de Interpretación de Defectos.

VISIÓN: "CONSOLIDAR A LA DINATRAN POR MEDIO DE LA IMPLEMENTACIÓN, GESTIÓN Y MEJORAMIENTO DE SUS PROCESOS, GENERANDO LA CONFIABILIDAD DE LOS USUARIOS Y OPERADORES DEL SISTEMA"

Pág. 3

Manual de Inspección Técnica Vehicular y Tabla de Interpretación de Defectos.

VISIÓN: "CONSOLIDAR A LA DINATRAN POR MEDIO DE LA IMPLEMENTACIÓN, GESTIÓN Y MEJORAMIENTO DE SUS PROCESOS, GENERANDO LA CONFIABILIDAD DE LOS USUARIOS Y OPERADORES DEL SISTEMA"

Pág. 3

Transcurrido el plazo señalado, sin que el propietario someta el vehículo a reinspección o que éste no apruebe la misma, deberá someterse a una nueva inspección técnica, debiendo el CITY comunicar este hecho a la DINATRAN.

El vehículo que no haya aprobado la inspección técnica por defectos graves y/o muy graves, no podrá circular mientras no subsane los defectos observados.

**Expediente técnico:** Es el documento que los CITY deberán llevar uno físico y otro digital por cada vehículo inspeccionado, en el cual se consignará la información correspondiente al vehículo, la revisión documental, la inspección visual y la inspección a través de los equipos establecidos por la DINATRAN.

**Emisión de Informe de Inspección Técnica Vehicular:** Es el documento que debe ser generado íntegramente por medios informáticos y será registrado en una base de datos previamente establecida por la DINATRAN.

**Clasificación de Defectos:** Es la inspección técnica vehicular, que se rige por la Norma Paraguaya de Verificación Técnica de Vehículos NP 39.004.03 (última edición).



**NORMATIVA SOBRE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES**  
**MOPC**

Copiar

RESOLUCION N° 42

**POR LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE, EL ARTICULO 2° DE LA RESOLUCION N° 1762 DEL 28 DE NOVIEMBRE DE 1997.**

Asunción, 14 de enero de 1998

**VISTA:** La Resolución N° 1762 del 28 de noviembre de 1997 “ **POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES**”; y

**CONSIDERANDO:** La necesidad de modificar parcialmente el Artículo 2° de la mencionada Resolución, ampliando los puntos 2.3.4, 2.4.7 y 2.4.8.

**EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS T COMUNICACIONES**

**RESUELVE:**

**Artículo 1°.-** Modificarse parcialmente el Artículo 2° de la Resolución N° 1762 del 28 de noviembre de 1998, quedando redactado en los siguientes puntos como sigue:

2.3.4.- Queda limitado el peso bruto total de (45) cuarenta y cinco toneladas.

**2.4.- TIPO DE CAMIONES NO CONVENCIONALES PARA TRANSPORTE DE CARGAS ESPECIALES O INDIVISIBLES, QUE SUPEREN LOS PESOS MÁXIMOS REGLAMENTARIOS.**

2.4.7.- Los Camiones no Convencionales que transporten hasta (45) cuarenta y cinco toneladas no requerirán permiso especial.

2.4.8.- Los Camiones no Convencionales cuyo peso bruto total excedan (45) cuarenta y cinco toneladas, deberán solicitar a la Dirección de Vialidad, dependiente del Gabinete del Viceministro de Obras Publicas y Comunicaciones, el Permiso Especial.

**Artículo 2°.-** Comuníquese a quienes corresponda archívese.

**ING. JORGE LAMAR GOROSTIAGA**  
Ministro

**SOLICITUD A LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD DEPENDIENTE DEL GABINETE DEL VICEMINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES.**

**PERMISO ESPECIAL**

**2.4.- TIPO DE CAMIONES NO CONVENCIONALES PARA TRANSPORTE DE CARGAS ESPECIALES O INDIVISIBLES, QUE SUPEREN LOS PESOS MÁXIMOS REGLAMENTARIOS.**

2.4.7.- Los Camiones no Convencionales que transporten hasta (45) cuarenta y cinco toneladas no requerirán permiso especial.

2.4.8.- Los Camiones no Convencionales cuyo peso bruto total excedan (45) cuarenta y cinco toneladas, deberán solicitar a la Dirección de Vialidad, dependiente del Gabinete del Viceministro de Obras Publicas y Comunicaciones, el Permiso Especial.





Acta de la Reunión de la Comisión de Integración de la Información de

Transporte de Pasajeros y de Carga del SGT N° 5

11 de octubre de 2020

Con fecha 11 de octubre de 2020 se realizó, por sistema de videoconferencia, según lo establecido en la Resolución GMC N° 19/12 "Reuniones por el sistema de videoconferencia", bajo la Presidencia Pro Tempore de Uruguay, la reunión de la Comisión de Integración de la Información de Transporte de Pasajeros y de Carga del SGT N° 5 "Transporte", con la participación de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

El Coordinador Nacional Alterno por la PPTU dio la bienvenida a las delegaciones, e iniciando la reunión puso a consideración la agenda a tratar, la que fue aprobada.

La lista de participantes se incluye como **Anexo 1** y la Agenda de la reunión como **Anexo 2**.

El tratamiento de los temas se realizó conforme se refiere a continuación.

**1.- Estado de situación actual del proyecto.**

La delegación de Uruguay informa que se realizaron pruebas de envío de Información de Permisos en forma bilateral con Paraguay, en particular se probó el método de "AltaPermisosOriginarios", la cual se realizó de forma exitosa. En relación a este punto cabe señalar que se seguirán haciendo pruebas, y sobre todo, falta probar los demás métodos implementados por parte de Paraguay.

Con respecto a Argentina y Brasil, no se hicieron otras pruebas diferentes a las ya realizadas para la reunión anterior, donde se detectaron algunos problemas, los cuales se informarán a los responsables respectivamente.

La delegación de Argentina manifestó la importancia de continuar con los avances en relación a las pruebas con los diferentes países de manera bilateral. Si bien la pandemia ocasionó que tuvieran que ser ponderados otros proyectos, se prevé trabajar la reactivación del proyecto de "Integración de la Información de Transporte de Cargas" para fines de diciembre del 2020 o principios de enero del 2021.

La delegación de Brasil informa que se hicieron envíos de datos a todos los países y que solo con Paraguay se logró hacer un testeo más avanzado y que se interrumpió en estos días. Se espera seguir avanzando con el intercambio de información con Paraguay las cuales esperan estar finalizando a finales del año 2020. Después de esta etapa se tiene previsto comenzaran a realizar las pruebas con los demás países, a principios del año 2021.

La delegación de Paraguay comunica que con Uruguay es bastante fluida la comunicación en cuanto a la transmisión de datos. Fueron validadas las etapas de autenticación "Token", con éxito y posteriormente se probaron otros métodos para el envío de Información, como el caso del método de "AltaPermisosOriginarios" y otros relacionados al Servicio de "Datos Auxiliares", ejemplo los relativos a Marcas, Tipo de vehículos, etc. que son parte de validaciones internas que estuvieron funcionando perfectamente. Se continuaran probando en estos días los métodos restantes, referentes a los datos de Permisos, como pueden ser "Incorporación de Flota" y las "Bajas", etc. El tema de comunicación, autenticación esta todo OK, se estaría en condiciones de avanzar más inclusive en ambiente de Producción.

Con Argentina se prevé la reactivación de las pruebas de manera bilateral a la mayor brevedad posible.

Con Brasil se retomó la comunicación para continuar con las pruebas. Desde el lado de Paraguay se han podido realizar algunos envíos de registros, sin la autenticación "Token". Se nos informó de parte de Brasil, que en estos días, estarían habilitando la autenticación el acceso mediante el Servicio de "Token". También se estará trabajando sobre este tema, probando dicho servicio para la autenticación y resolviendo el pequeño inconveniente para el acceso.

## 2.- Cronograma período 2021 - 2022

La delegación de Paraguay manifiesta la importancia de contar con un listado de temas de prioridad, que se consideren necesarios a ser tratados, para armar el plan de trabajo para el período 2021 - 2022.

La delegación de Brasil pone en conocimiento del grupo un cronograma tentativo que está trabajando internamente con los pasos seguir de forma bilateral con los demás países, el que se incluye como **Anexo 3**

La delegación de Uruguay propone trabajar sobre el cronograma presentado por Brasil y plantea pasos a seguir, agregando también una lista de puntos a chequear con el fin de tener un status general del estado de situación de cada país.

La delegación argentina coincide con tomar como punto de partida dicho cronograma.

Finalizada la ronda de exposiciones de los países sobre el punto en cuestión y luego de un intercambio tendiente a definir los pasos a seguir, las delegaciones coinciden en utilizar el cronograma tentativo presentado por Brasil y tomarlo como punto de partida para continuar con el proyecto.

Así mismo también coinciden en agregar una lista de puntos a chequear, para poder tener una especie de dashboard, donde se podría ver de forma más clara los avances o el estado de situación del proyecto de cada país.

Luego de tener aprobado todos los puntos, por parte de los países involucrados, se avanzaría en el Proyecto agregando otros pasos o puntos a definir como ser por ejemplo la validación de datos o reglas internas que afecta al negocio.

También se entiende que es importante compartir los avances bilaterales entre los países y cruzar información sobre los problemas surgidos.

Las delegaciones concuerdan en tener un espacio donde poder compartir una documentación única sobre el estado del Proyecto, a modo de ir trabajando sobre ello y donde también se pueda volcar información relacionada con los avances, problemas detectados, consultas planteadas y sus respectivas respuestas, con el fin de estar todos enterados.

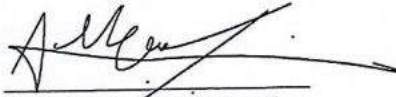
La delegación de Uruguay se compromete a generar ese sitio colaborativo y luego compartir por correo con las demás delegaciones. En principio se trataría de reflotar un lugar enDropBox



creado hace unos años. En caso de no poder acceder a la administración del mismo, se creará uno nuevo, donde se pueda ir volcando todo tipo de información referente al grupo.



Por la Delegación de Argentina  
Hernán Moral



Por la Delegación de Brasil  
Alexandre Oliveira



Por la Delegación de Paraguay  
Víctor Macchi

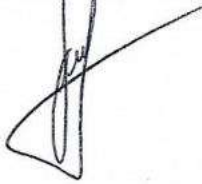


Por la Delegación de Uruguay  
Gerardo Ciganda

Anexo 1

Lista de Participantes

Argentina	Hernán Oscar Moral	hmoral@cnrt.gob.ar	CNRT
Brasil	Henrique de Amorim Leite	henrique.leite@antt.gov.br	ASINT
	Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira	alexandre.oliveira@antt.gov.br sutec@antt.gov.br	SUTEC (Superintendente)
	André Dulce Goncalves Maia	andre.maia@antt.gov.br	ASINT
Paraguay	Juan Velázquez	jvelazquez@dinatran.gov.py	Coord. Alt.SGTS
	Victor Macchi	vmacchi@dinatran.gov.py	Depto. Informática (Director)
	Juan Carrasco	jcarrasco@dinatran.gov.py	Depto Informática
	Marcos Gamarra	mgamarra@dinatran.gov.py	Depto Informática
Uruguay	Gerardo Ciganda	Gerardo.ciganda@mtop.gub.uy	Gobierno Electrónico (Director)
	Fernando Pérez	Fernando.perezotero@mtop.gub.uy	Gobierno Electrónico





Anexo 2

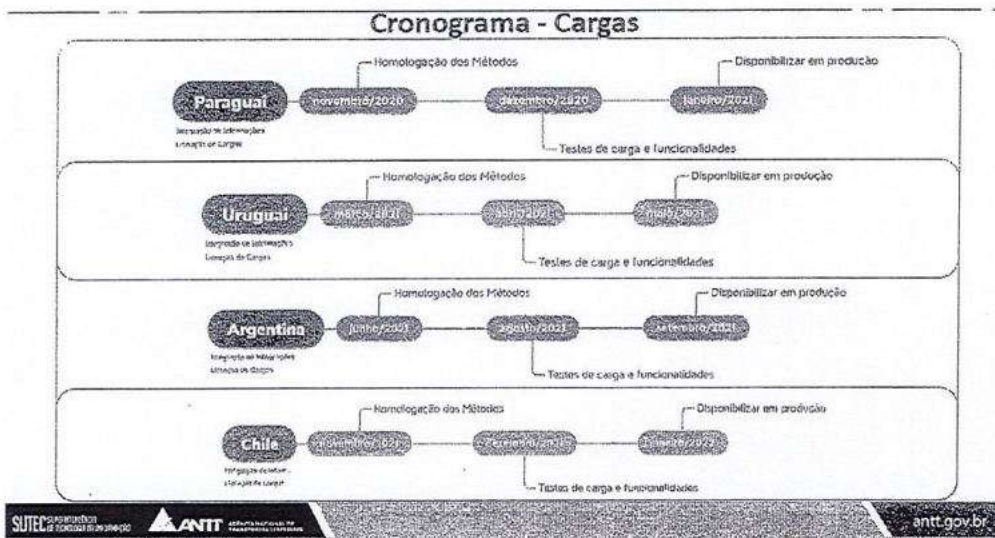
Temario

1.- Estado de situación actual del proyecto.

2.- Cronograma período 2021 - 2022

Anexo 3

Cronograma Tentativo



*Hac*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*



**SUB GRUPO DE TRABAJO No5**

**PROYECTO : WEB SITE SGT 5 – MERCOSUR TRANSPORTE**

**REUNIÓN No. LVIII – PPTU (AÑO 2020)**

OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	TAREA O ACTIVIDAD	ORIGEN	PRIORIDAD	FECHA DE CONCLUSION ESTIMADA
<p>1. Desarrollar una página web de consulta (web site) con contenido e informaciones así como temas exclusivos del SGT 5.</p> <p>2. Vincular el sitio web con los sitios institucionales de los diversos EP (estados partes) y el sitio del MERCOSUR.</p>	<p>1. Identificar las informacione y temas de interes por los EP (estados partes), dentro del ámbito del SGT.</p> <p>2. Categorizar las informaciones según corresponda a leyes, resoluciones, disposiciones transitorias en los ámbitos de transporte de</p>	<p>1. Coordinación y reunión previa con la Comisión de Integración de la Información a traves de videoconferencia con los encargados de los EP.</p> <p>2. Verificación del dominio a ser utilizado de preferencia con la terminación “int” Ejemplo: <a href="http://www.sgt5mercosur.int">www.sgt5mercosur.int</a> <a href="http://www.sgt5mercosur.org">www.sgt5mercosur.org</a></p> <p>3. Desarrollo del Web site por parte de técnicos especializados en la</p>	<p>Propuesta de la Delegación de Paraguay, en la Reunión Técnica Preparatoria No.LVIII de fecha 24 y 25 de Setiembre del 2020, realizada por plataforma de videoconferencia.</p>	<p>Normal</p>	<p>Fecha de inicio de actividades primer trimestre del año 2021.</p> <p>Fecha tentativa de conclusión 3er Trimestre del 2021.</p>

	cargas o pasajeros.	<p>materia, de la Delegación propulsora.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>4. Establecer un período de remisión de cargas de datos, prueba y valuación del sitio.</li><li>5. En principio la administración la Administración del sitio por 2 años, por parte de la delegación propulsora.</li><li>6. Evaluación semestral del sitio con contadores de visitas.</li><li>7. Promocionar la visita y consulta del sitio web.</li><li>8. Analizar mantenimiento y acceso del sitio por parte de los Encargados de los EP así como los costos causídicos del mismo, y trámites administrativos hipotéticamente de los EP (estados partes)</li></ol>			
--	---------------------	---	--	--	--

--	--	--	--	--	--



11 de noviembre de 2020.

Ing. Jaime Garagorry  
Coordinador Nacional Alterno por Uruguay  
Sub Grupo de Trabajo N° 5 “Transporte” del MERCOSUR

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted en referencia a la consulta formulada al SGT N° 1 en referencia al empleo de la tecnología RFID para la identificación electrónica de vehículos por carretera que se encuentra en consideración en el SGT N°5.

Al respecto corresponde señalar que, sin perjuicio de las medidas que cada Administración adopta en el ámbito de su territorio que incluye la determinación de otros segmentos de frecuencias para su operación, de la información aportada por las entidades de administración y gestión del espectro de cada Administración (ENACOM<sup>1</sup> de Argentina, ANATEL<sup>2</sup> de Brasil, CONATEL<sup>3</sup> de Paraguay y URSEC de Uruguay) surge que al día de hoy el segmento 918-928 MHz es común a los 4 (cuatro) países.

Sin perjuicio de ello, también consideramos que, en caso de que el SGT N° 5 promueva el despliegue de sistemas RFID pasivos para el empleo en la identificación electrónica de vehículos por carretera con un rango de lectura de 902-928 MHz, la activación podría realizarse en los distintos segmentos identificados en cada país.

En lo atinente a las características que los *tags* pasivos deban cumplir, ajenas a la banda de operación identificada en cada país, se alienta al SGT N° 5 a promover las medidas que considere aplicables para que efectivamente exista interoperabilidad entre los diversos sistemas, considerando el concepto de neutralidad tecnológica impulsado por esta Comisión Temática.

Aprovechamos la oportunidad para saludarlo muy atentamente y enfatizamos nuestra disposición a colaborar en todo lo que se encuentre a nuestro alcance.



Matías Cattaneo  
Por la Delegación de Argentina



Carolina Jacquet  
Por la Delegación de Paraguay



Frederico Fernandes Neves  
Por la Delegación de Brasil

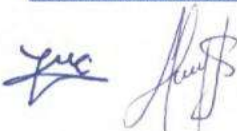


Héctor Buté  
Por la Delegación de Uruguay

<sup>1</sup> Normativa técnica relacionada con equipos RFID y aplicable en el rango 902-915 MHz: Resolución 302 SC/1998 (Reglamentación técnica de sistemas de espectro ensanchado) y Resolución 226 SC/2006 (Reglamentación técnica de sistemas de modulación digital de banda ancha diferentes del espectro ensanchado). Normativa técnica relacionada con equipos RFID y aplicable en el rango 915-928 MHz: Resolución 4653 ENACOM/2019 (Reglamentación técnica sistemas de modulación digital de banda ancha incluyendo técnicas de espectro ensanchado)

<sup>2</sup> Regulamento sobre equipamentos de radiocomunicação de radiação restrita <https://www.anatel.gov.br/legislacao/resolucoes/2017/936-resolucao-680>

<sup>3</sup> Resolución de Directorio N° 1269/2020 por la cual se establece el uso de la banda 918 – 928 MHz para equipos de identificación por radiofrecuencia (RFID), dispositivos de radiocomunicaciones de corto alcance (SRD) y redes de área amplia de baja potencia (LPWAN) <https://www.conatel.gov.py/conatel/wp-content/uploads/2020/08/2020-rd-1269.pdf>



# CANAL VERDE BRASIL - CVB





# Automated supervision executed by the CVB is based on integration with data banks of ANTT and the Revenue Authority



**ONE**



**ANTT**



**PARCEIROS PÚBLICOS  
E PRIVADOS**



**SECRETARIAS DE  
FAZENDA ESTADUAIS**









Pesquise no Geo-Traffic



# CANAL VERDE BRASIL FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

PERÍODO DA ANÁLISE: AGOSTO/2019

Dashboard Mapas



UF LOCAL N/S Ano Mes Diurno / Noturno Classificação

Qtd Geral de Ocorrências  
**5.235.870**

Qtd Ocorrências Caminhão  
**3.966.039**

Estado com maior número de Ocorrências:

**SP**

Quantidade:

**1.669.510**

31.89%



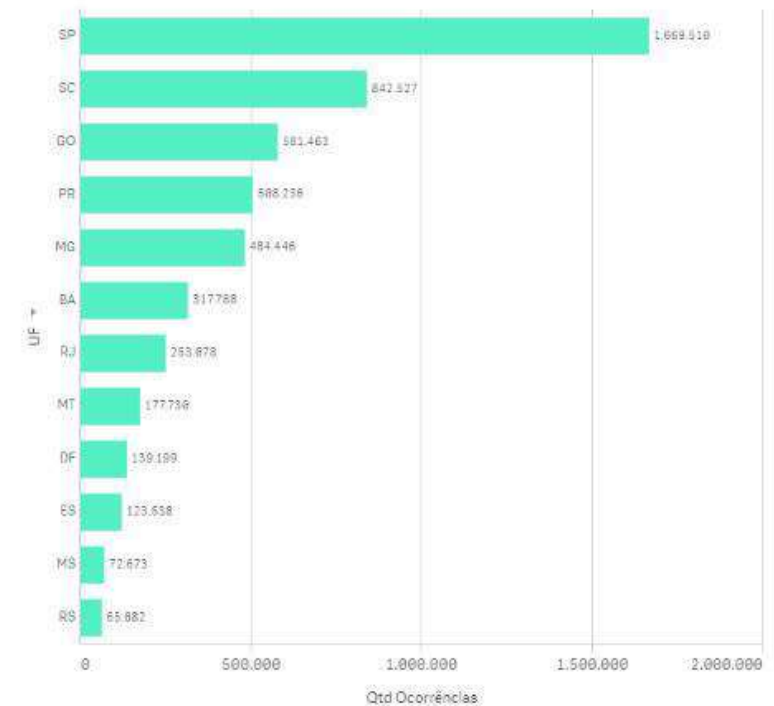
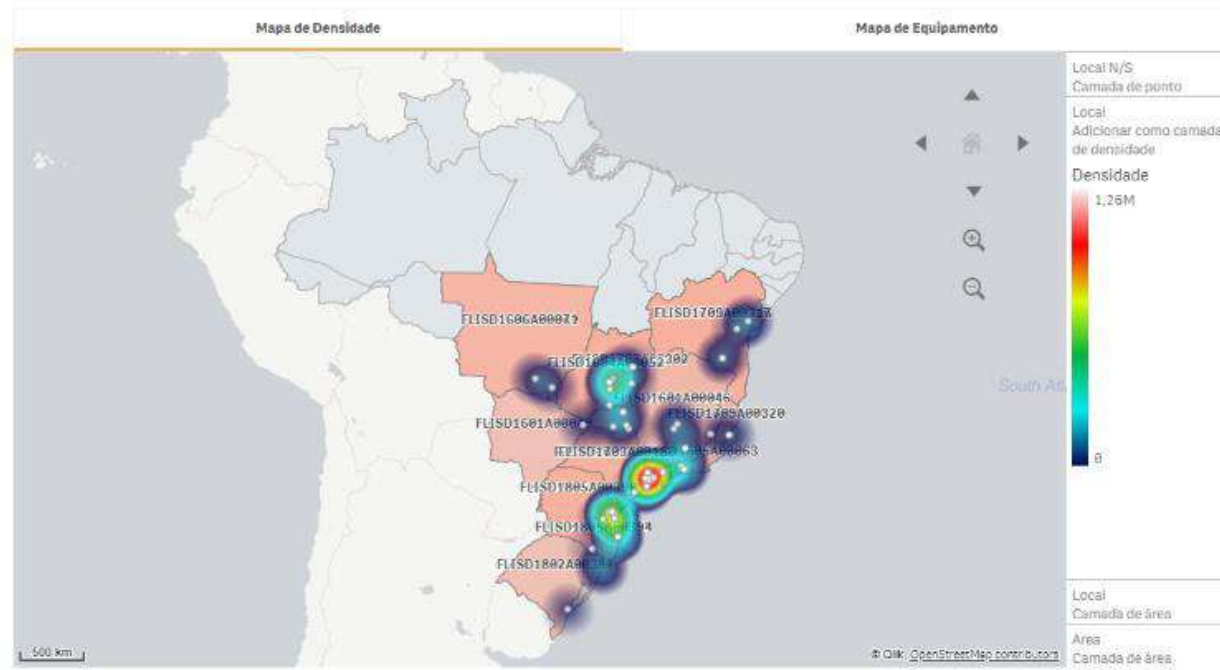
Estado com menor número de Ocorrências:

**RS**

Quantidade:


**65.682**

01.26%






# Fiscalização Eletrônica Canal Verde Brasil - ANTT




Eq: FLISD1601A00049  
Fx: 1  
21/03/2016  
11:04:42

**NAB9191**



Eq: FLISD1601A00049  
Fx: 1  
21/03/2016  
11:03:43

**ONT 2097**



Eq: FLISD1601A00049  
Fx: 2  
21/03/2016  
11:03:18

[Mais](#)

IMAGENS



Endereço: BR-364 Km 47+500 Faixa: 1 Data: 21/03/2016 Hora: 11:03:43 Sentido: ALTO GARÇAS / ALTO ARAGUAIA Município: ALTO GARÇAS




INFORMAÇÕES

DATA VISION  
**NAB9191**

INFORMAÇÕES DE PASSAGEM

Município/UF: ALTO GARÇAS - MT  
Logradouro: BR-364  
Equipamento: FLISD1601A00049  
Local: 766001  
Faixa: 1  
Data/Hora: 21/03/2016 11:03:43

CLASSIFICAÇÃO



Classe: Bitrem

INFORMAÇÕES DE TRÂNSITO

Velocidade Aferida: 48  
Velocidade Permitida: 80  
Velocidade Considerada: 41

**RESTRIÇÕES**  
Não possui agendamento

Congelar Fluxo

As a traffic control tool for ports, the system displays information about cargo vehicles, going in the the direction of the port, having a scheduled window for unloading.





# CANAL VERDE BRASIL FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

CVB collects vehicle data 24-7, downloads information from other sources in hours of less network use and sends possible irregularities to be analyzed by government regulation technicians

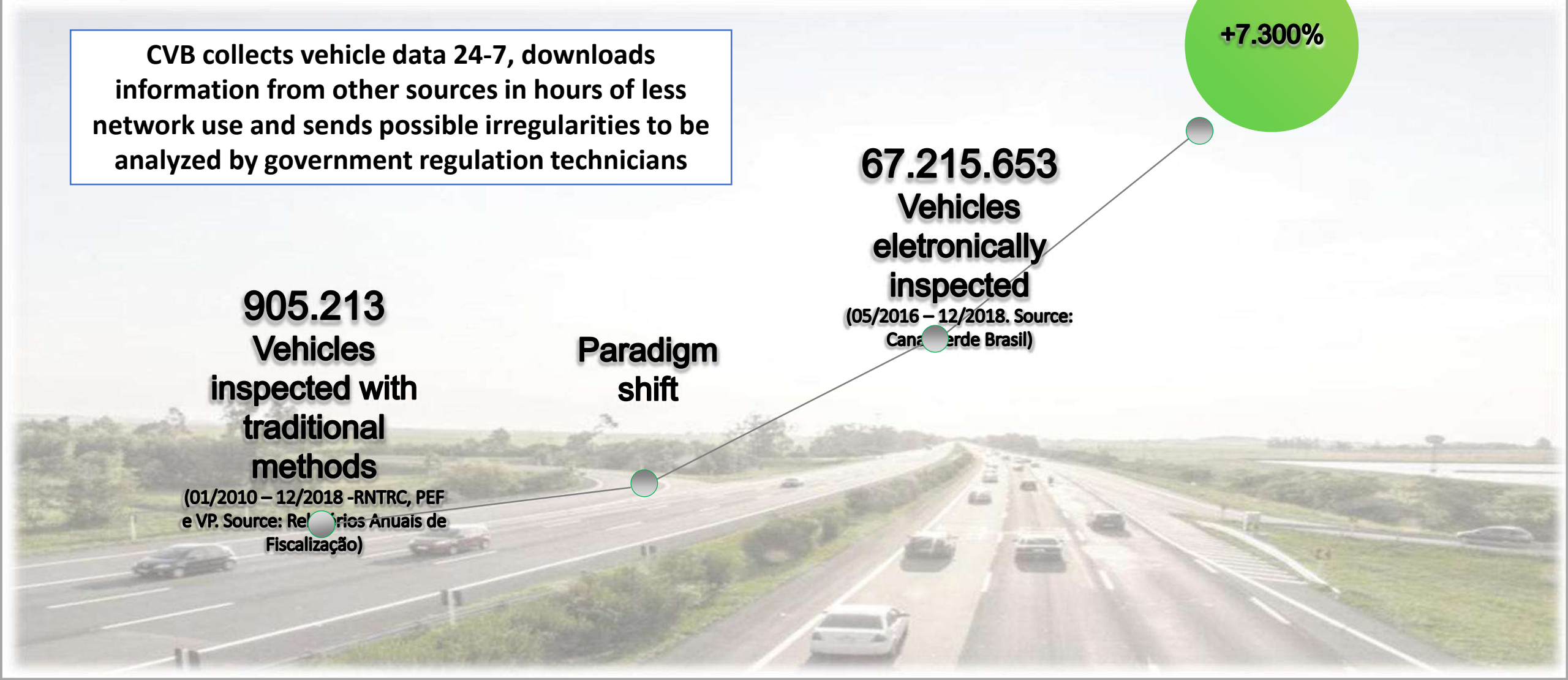
**905.213**  
Vehicles  
inspected with  
traditional  
methods

(01/2010 – 12/2018 -RNTRC, PEF  
e VP. Source: Relatórios Anuais de  
Fiscalização)

**Paradigm  
shift**

**67.215.653**  
Vehicles  
electronically  
inspected  
(05/2016 – 12/2018. Source:  
Canal Verde Brasil)

**+7.300%**



## Scope

### ANTT - Objective

- Data acquisition through OCR, RFID and WIM for supervising
- Image and penalty ticket processing services
- Support for penalty ticket processing such as judicial appeal up to payment
- Issuing statistical reports for decision making

### ANTT - Subjective

- Support for decision making and operations planning
- Supplying of passenger and cargo logistics data
- Proof test new technologies for overseeing compliance
- Supplying other government bodies with transportation data

## Benefits

### Benefits for ANTT

- Acquiring knowledge of nation wide transportation data
- Supporting ANTT agents with suggestions for issuing of penalty tickets
- Increase the range of the Agencie's overseeing ability

### Benefits for the fiscal public bodies

- Overseeing tax evasion in transportation services
- Warnings generated by blacklists

### Benefits for the ports authority

- Data on vehicle scheduling for loading and unloading
- Logistics data for planning and avoiding long vehicle lines

### Benefits for law enforcement

- Tracking data
- Subsidiary data for operations planning

### Benefits for National Petroleum Agency

- Monitoring of routes possibly used to steal oil and it's byproducts from ducts



# CANAL VERDE BRASIL - CVB



# Automated supervision executed by the CVB is based on integration with data banks of ANTT and the Revenue Authority





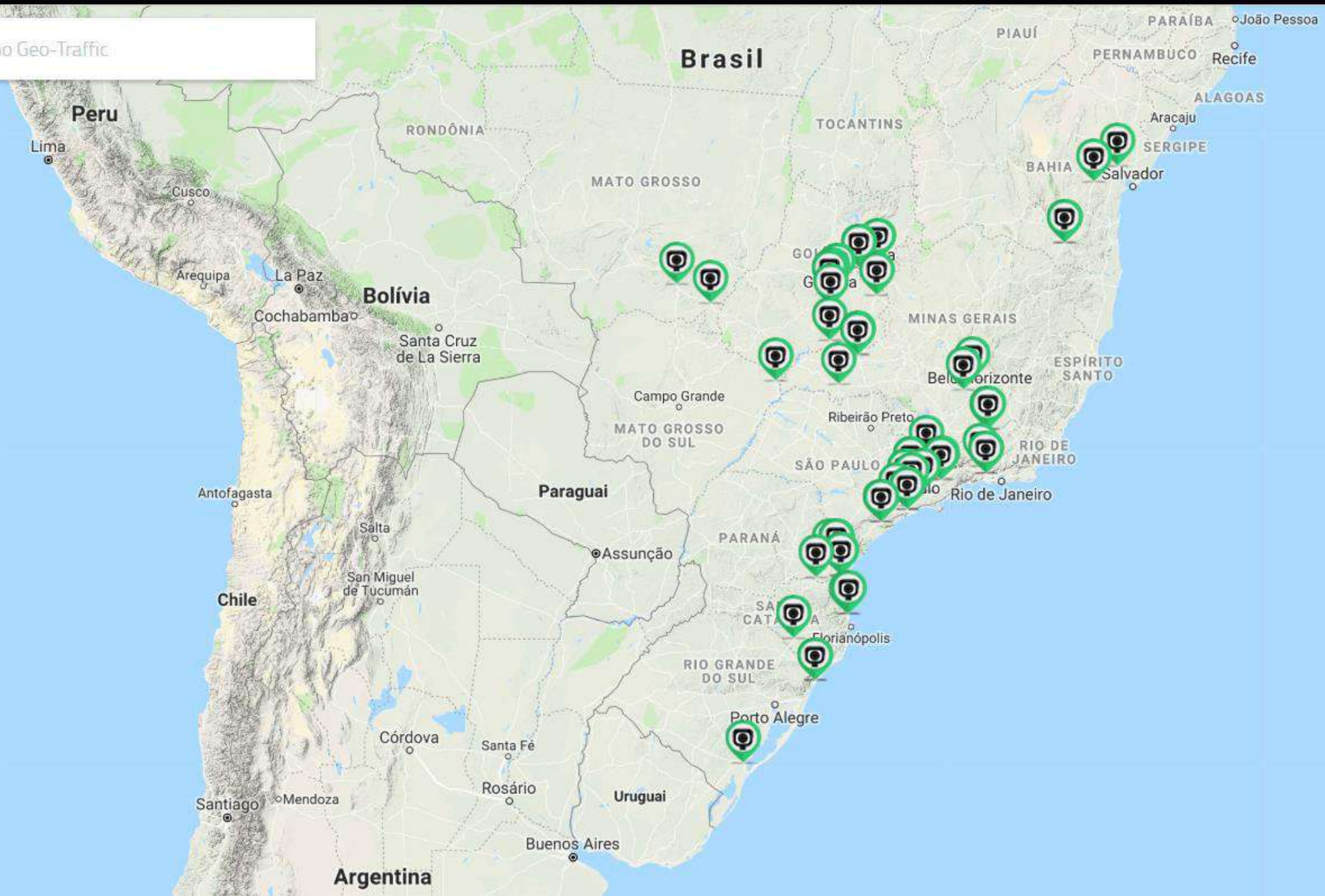








Pesquise no Geo-Traffic



# CANAL VERDE BRASIL FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

PERÍODO DA ANÁLISE: AGOSTO/2019

Dashboard Mapas



UF LOCAL N/S Ano Mes Diurno / Noturno Classificação

Qtd Geral de Ocorrências  
**5.235.870**

Qtd Ocorrências Caminhão  
**3.966.039**

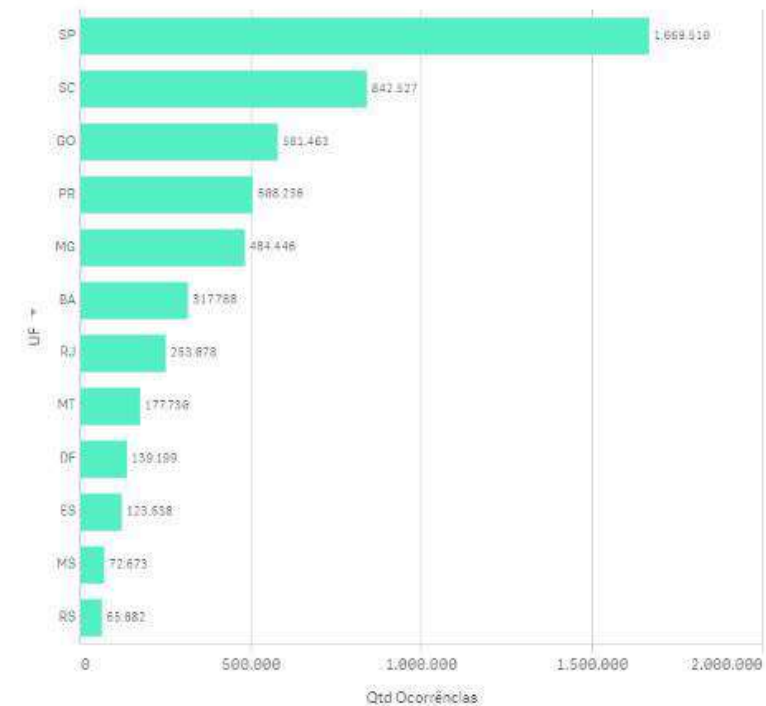
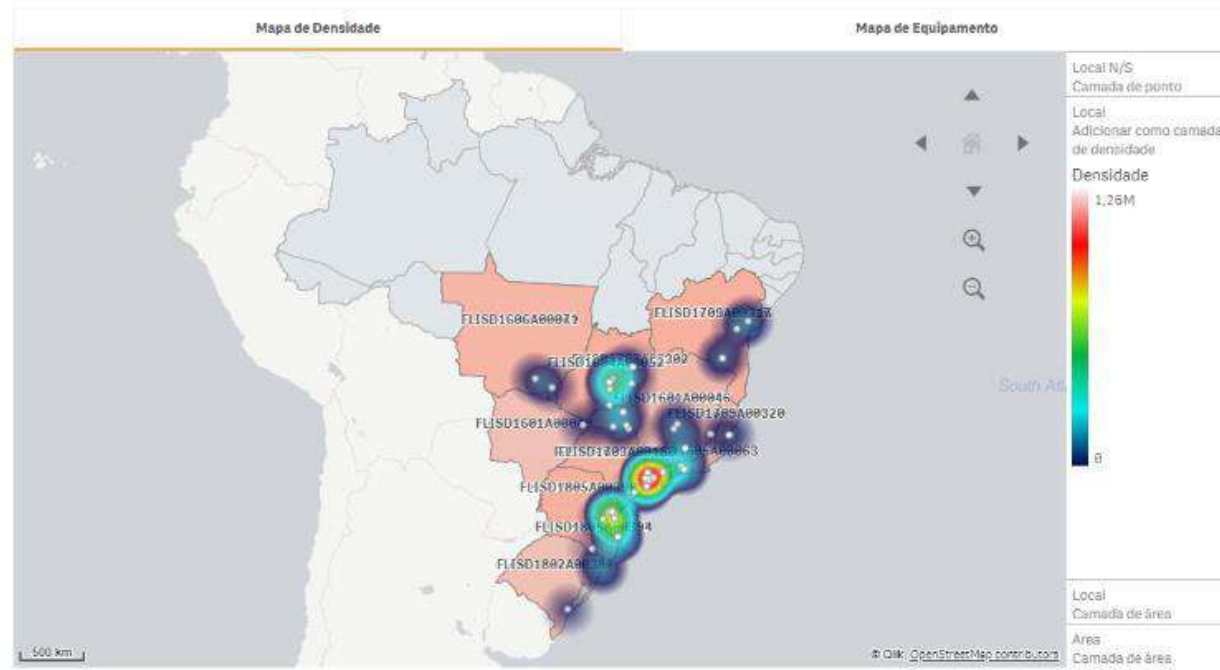
Estado com maior número de Ocorrências:

**SP**  
Quantidade:  
**1.669.510**  
31.89%




Estado com menor número de Ocorrências:

**RS**  
Quantidade:  
**65.682**  
01.25%






# Fiscalização Eletrônica Canal Verde Brasil - ANTT




Eq: FLISD1601A00049  
Fx: 1  
21/03/2016  
11:04:42

**NAB9191**



Eq: FLISD1601A00049  
Fx: 1  
21/03/2016  
11:03:43

**ONT 2097**



Eq: FLISD1601A00049  
Fx: 2  
21/03/2016  
11:03:18

[Mais](#)

IMAGENS



Endereço: BR-364 Km 47+500 Faixa: 1 Data: 21/03/2016 Hora: 11:03:43 Sentido: ALTO GARÇAS / ALTO ARAGUAIA Município: ALTO GARÇAS




INFORMAÇÕES

DATA VISION  
**NAB9191**

INFORMAÇÕES DE PASSAGEM

Município/UF: ALTO GARÇAS - MT  
Logradouro: BR-364  
Equipamento: FLISD1601A00049  
Local: 766001  
Faixa: 1  
Data/Hora: 21/03/2016 11:03:43

CLASSIFICAÇÃO



Classe: Bitrem

INFORMAÇÕES DE TRÂNSITO

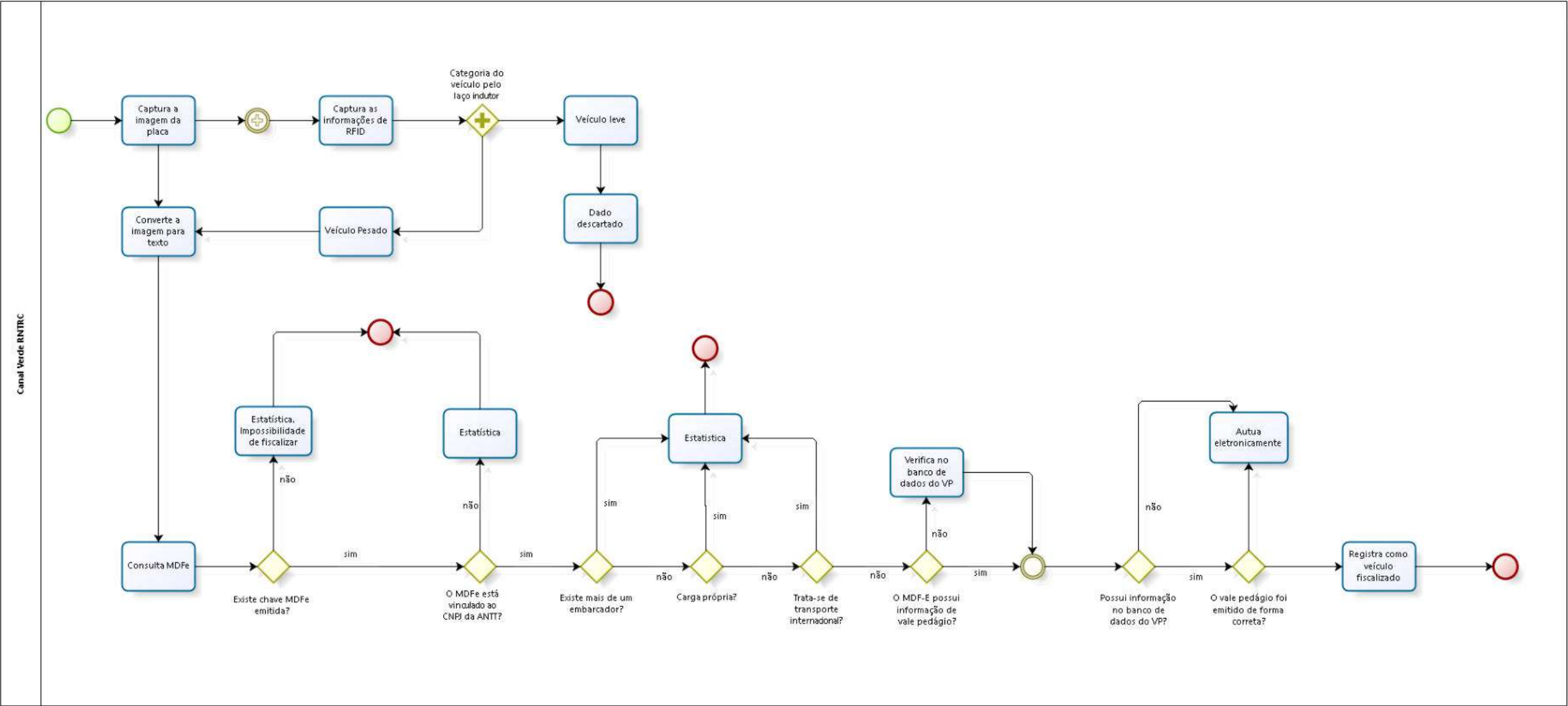
Velocidade Aferida: 48  
Velocidade Permitida: 80  
Velocidade Considerada: 41

**RESTRIÇÕES**  
Não possui agendamento

Congelar Fluxo

As a traffic control tool for ports, the system displays information about cargo vehicles, going in the the direction of the port, having a scheduled window for unloading.

# Example of Business Process Model and Notation (BPMN) that describes what the system needs to check in order to suggest issuing of a penalty ticket





# CANAL VERDE BRASIL FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

CVB collects vehicle data 24-7, downloads information from other sources in hours of less network use and sends possible irregularities to be analyzed by government regulation technicians

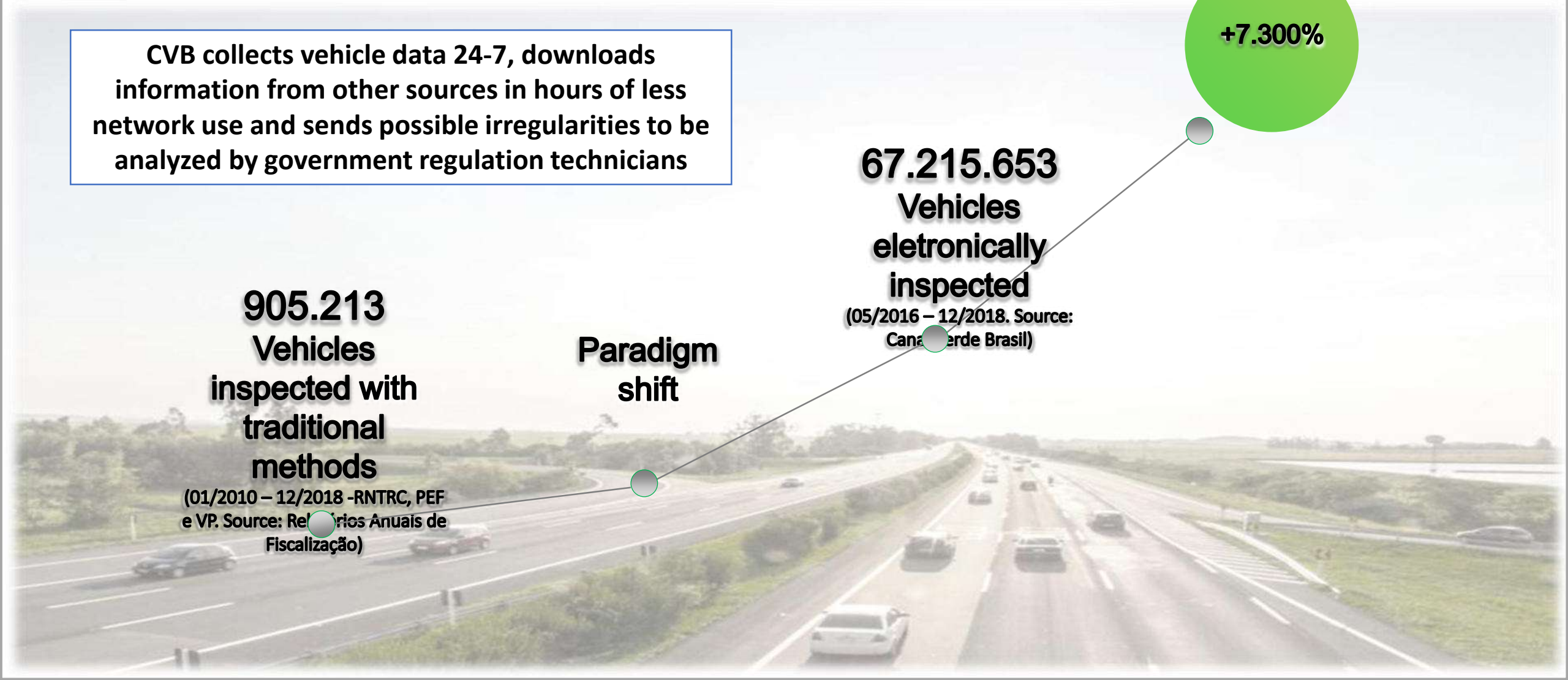
**905.213**  
Vehicles  
inspected with  
traditional  
methods

(01/2010 – 12/2018 -RNTRC, PEF  
e VP. Source: Relatórios Anuais de  
Fiscalização)

**Paradigm  
shift**

**67.215.653**  
Vehicles  
electronically  
inspected  
(05/2016 – 12/2018. Source:  
Canal Verde Brasil)

**+7.300%**



## Scope

### ANTT - Objective

- Data acquisition through OCR, RFID and WIM for supervising
- Image and penalty ticket processing services
- Support for penalty ticket processing such as judicial appeal up to payment
- Issuing statistical reports for decision making

### ANTT - Subjective

- Support for decision making and operations planning
- Supplying of passenger and cargo logistics data
- Proof test new technologies for overseeing compliance
- Supplying other government bodies with transportation data

## Benefits

### Benefits for ANTT

- Acquiring knowledge of nation wide transportation data
- Supporting ANTT agents with suggestions for issuing of penalty tickets
- Increase the range of the Agencie's overseeing ability

### Benefits for the fiscal public bodies

- Overseeing tax evasion in transportation services
- Warnings generated by blacklists

### Benefits for the ports authority

- Data on vehicle scheduling for loading and unloading
- Logistics data for planning and avoiding long vehicle lines

### Benefits for law enforcement

- Tracking data
- Subsidiary data for operations planning

### Benefits for National Petroleum Agency

- Monitoring of routes possibly used to steal oil and it's byproducts from ducts



## **Seguro Saúde** para motoristas e auxiliares em viagem pelos países signatários do Mercosul e Chile

Embora a solicitação seja de um seguro saúde, sob o ponto de vista técnico da área de seguros, com base nas características do risco, o seguro mais adequado é o que chamamos de “**Seguro Viagem**”



## Seguro Saúde.

- Adequação à legislação de cada país;
- Exigência de período de carência para algumas coberturas;
- Limitações, ou até não cobertura de doenças pré-existentes;
- Dificuldade com o gerenciamento de autônomos/ terceirizados.

# Seguro Viagem

Em princípio supera as dificuldades citadas para o seguro saúde, e todos os pretendentes estão aptos à contratação do que passaremos a chamar de **“Seguro Viagem do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional”**

## **IMPORTANTE:**

Todos os seguros de vida e relacionados a cuidados com a saúde, não cobrem “pandemia”. No caso do COVID 19, grande parte dos resseguradores e seguradores em todo o mundo, no Brasil 100%, em vista de diversos fatores técnicos, liberaram a cobertura. Não existe consenso a nível internacional.

## IMPORTANTE:

Quando solicitamos as seguradoras por nós consultadas, o desenvolvimento do produto, fizemos questão de pedir uma cotação para seguro com cobertura de pandemia e outra sem a pandemia.

Podemos não obter sequer uma cotação para cobertura com pandemia. Portanto é importante que nos antecipemos pedindo coberturas parciais para o caso de pandemia como:

- Um período de hospedagem para quarentena, por exemplo 15 dias;
- Traslado medico para o Brasil;
- Outros.

Jose Carlos de Almeida – Consultor Técnico



# Características do produto

Objetivo:

Cobrir despesas médicos/ hospitalares, traslado médico e de corpo, despesas farmacêuticas dos motoristas de caminhão Brasileiros quando em viagem pelo territórios dos países signatários do Mercosul.

# Características do produto

Coberturas básicas:

Diferentemente do seguro viagem para o passageiro convencional, o Seguro Viagem do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional, abrange em principio apenas 4 coberturas, umas vez que as demais simplesmente não se aplicam. Coberturas sugeridas:

- DESPESAS MÉDICAS E HOSPITALARES – USD 60.000,00
- TRASLADO MÉDICO – USD 50.000,00
- TRASLADO DE CORPO – USD 50.000,00
- DESPESAS FARMACÊUTICAS – USD 800,00

# Características do produto

Tipo de contratação:

- Apólice anual com premio depósito e ajuste mensal por fatura;
- Bilhetes/ Apólice por viagem com prazos de duração de 3, 7 e 15 dias, sempre com emissão e pagamentos antecipados.

# Características do produto

Certificado de seguro bilingue:

De porte obrigatório, o certificado bilingue em Português e Espanhol deverá conter no mínimo as seguintes informações:

- Nome do estipulante quando for apólice anual, estipulada por transportador;
- Nome do segurado garantido;
- País e cidade de destino;
- Período de duração da viagem;
- Todas as informações necessárias ao segurado garantido em caso de eventual sinistro, a começar por um telefone de contato.





## Monto Máximo Global

**USD 60,000**

Asistencia Médica en caso de Accidente *		Hasta USD 60,000
Asistencia Médica en caso de Enfermedad no preexistente *		Hasta USD 60,000
Primera Atención Médica en caso de Enfermedad preexistente *		Hasta USD 300
Odontología de urgencia		Hasta USD 500
Medicamentos ambulatorios		Hasta USD 1,000
Medicamentos en caso de hospitalización		Incluido
Práctica de deportes*		Hasta USD 10,000
Estado de embarazo *		Hasta USD 10,000
Prótesis y ortesis		Hasta USD 2,500
Traslados Sanitarios		Incluido
Repatriaciones (Sanitaria o funeraria)		Incluido
Regreso de Acompañante del titular repatriado		Incluido
Traslado de un familiar		Incluido
Estancia de un familiar	Por día USD 100	Máximo USD 400
Gastos de Hotel por reposo forzoso luego de una hospitalización	Por día USD 180	Máximo USD 900
Acompañamiento de menores o mayores		Incluido
Regreso anticipado por siniestro grave en el domicilio		Incluido
Diferencia de tarifa por viaje de regreso retrasado o anticipado		Incluido
Asistencia legal por responsabilidad en un accidente	Préstamo	Hasta USD 8,000
Anticipo de fondos para fianzas	Préstamo	Hasta USD 8,000
Asistencia en caso de robo o extravío de documentos, etc.		Incluido
Localización de equipajes		Incluido
Telemedicina - Consultas medicas online		Incluido

Validez máxima por viaje: Tarjetas anuales: 30 ó 60 días  
Tarjetas por día y Larga Estadía: 365 días

Validez Territorial: Internacional (5D) - Internacional Receptivo (6D)

Limitaciones por Edad: NA

\* **Incluye:** Consultas médicas, Atención por especialistas, Contacto con el pediatra de cabecera, Partos y Estados de embarazo hasta la semana 26, Exámenes médicos complementarios, Terapia de Recuperación física en caso de traumatismo, Medicamentos, Odontología de urgencia, Hospitalizaciones, Intervenciones quirúrgicas, Terapia intensiva y unidad coronaria.

**Importante:** Los seguros indicados están amparados por pólizas contratadas con compañías de seguros y aplican las exclusiones de uso habitual y/o legal para este tipo de coberturas y aprobadas por el Organismo Contralor de Seguros del país en que se emita la Tarjeta ASSIST CARD

Las condiciones generales a las que se limita ASSIST CARD están a disposición del público y pueden ser consultadas en cualquier momento sin obligación de compra en los locales de venta, telefónicamente o en [www.assistcard.com](http://www.assistcard.com). Algunos productos contemplan limitaciones por edad. Las enfermedades preexistentes tienen exclusiones y limitaciones en los beneficios. Consulte las que corresponden al producto por usted elegido. ASSIST CARD se reserva el derecho de introducir modificaciones en los alcances y descripciones del servicio. Consulte al momento de la contratación.

07.2020



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Disposición**

**Número:** DI-2020-409-APN-ANSV#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Martes 15 de Septiembre de 2020

**Referencia:** Disposición - EX-2020-17196499- -APN-DGA#ANSV

---

VISTO el expediente EX-2020-17196499- -APN-DGA#ANSV del registro de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE, las Leyes N° 24.449, N° 26.363, los Decretos Nros. 260 del 12 de marzo de 2020 y su modificatorio, 287 del 17 de marzo de 2020, 297 del 19 de marzo de 2020, 325 del 31 de marzo de 2020, 355 del 11 de abril de 2020, 408 del 26 de abril de 2020, 459 del 10 de mayo de 2020, 493 del 24 de mayo de 2020, 520 del 7 de junio de 2020, 576 del 29 de junio de 2020, 605 del 18 de julio de 2020, 641 del 2 de agosto del 2020, 677 del 16 de agosto del 2020, 714 del 30 de agosto de 20 y sus normas complementarias, las DI-2020-109-APN-ANSV#MTR, DI-2020-135-APN-ANSV#MTR, DI-2020-145-APN-ANSV#MTR, DI-2020-170-APN-ANSV#MTR, DI-2020-196-APN-ANSV#MTR, DI-2020-229-APN-ANSV#MTR, DI-2020-260-APN-ANSV#MTR, DI-2020-264-APN-ANSV#MTR, DI-2020-291-APN-ANSV#MTR y

**CONSIDERANDO:**

Que mediante el Decreto N° 260/20 se amplió, por el plazo de UN (1) año, la emergencia pública en materia sanitaria establecida por la Ley N° 27.541, en virtud de la pandemia declarada por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) en relación con el COVID-19.

Que a través del Decreto N° 297/20 el PODER EJECUTIVO NACIONAL estableció una medida de aislamiento social, preventivo y obligatorio, que fue prorrogada, sucesivamente, por los Decretos Nros. 325/20, 355/20, 408/20, 459/20, 493/20 y, con determinadas modificaciones según el territorio, por los Decretos Nros. 520/20, 576/20, 605/20, 641/20 y 677/20 hasta el 31 de agosto de 2020, inclusive.

Que en dicho contexto el PODER EJECUTIVO NACIONAL, dictó el Decreto 714 de fecha 30 de agosto de 2020, el que en su artículo 10 prorroga hasta el día 20 de septiembre de 2020 inclusive, la vigencia del Decreto N° 297/20, que establece el “aislamiento social, preventivo y obligatorio”, prorrogado por los Decretos Nros. 325/20, 355/20, 408/20, 459/20, 493/20, 520/20, 576/20, 605/20, 641/20 y 677/20, exclusivamente para las personas que residan o se encuentren en los aglomerados urbanos y en los departamentos y partidos de las provincias argentinas que no cumplan positivamente los parámetros epidemiológicos y sanitarios establecidos en el artículo 2° de dicho decreto.

Que esta AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, cuya misión es la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional mediante la promoción, coordinación y seguimiento de las políticas de seguridad vial nacionales, es la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia, de conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 26.363.

Que en el marco de la emergencia sanitaria la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, dicto las Disposiciones DI-2020-109-APN-ANSV#MTR, DI-2020-135-APN-ANSV#MTR, DI-2020-145-APN-ANSV#MTR, DI-2020-170-APN-ANSV#MTR, DI-2020-196-APN-ANSV#MTR, DI-2020-229-APN-ANSV#MTR, DI-2020-260-APN-ANSV#MTR, DI-2020-264-APN-ANSV#MTR y DI-2020-291-APN-ANSV#MTR estableciendo medidas preventivas y excepcionales en relación a los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), así como también en relación al Sistema Nacional de la Licencia Nacional de Conducir.

Que en el presente contexto e instancia de la emergencia sanitaria y de la situación epidemiológica actual, así como también teniendo en consideración los términos de las nuevas medidas adoptadas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL en fecha 30 de agosto de 2020 mediante el Decreto N° 714/2020, resulta necesario continuar implementando acciones y políticas excepcionales, con relación a las actividades que resultan competencia de este organismo.

Que en base a los fundamentos expuestos, corresponde como primera medida, prorrogar de manera preventiva y con carácter excepcional, por el término de 90 (noventa) días corridos contados a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), cuyos vencimientos operen entre el 16 de septiembre de 2020 y el 31 de octubre inclusive del corriente año.

Que en igual sentido, corresponde prorrogar de manera preventiva y con carácter excepcional por el término de 90 (noventa) días corridos a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de las matriculas de instructores y evaluadores teóricos y prácticos de los Centros Emisores de Licencia Nacional de Conducir, cuyos vencimientos operen entre el 16 de septiembre y el 31 de diciembre inclusive del corriente año.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRÁNSITO de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ha tomado la intervención de su competencia.

Que la DIRECCIÓN DE ASUNTOS LEGALES Y JURÍDICOS de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ha tomado la intervención de su competencia.

Que el Director Ejecutivo de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL es competente para la suscripción de la presente medida en virtud de las competencias expresamente atribuidas por el artículo 7° inciso b) de la Ley N° 26.363.

Por ello,

EL DIRECTOR EJECUTIVO

DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

DISPONE:

ARTÍCULO 1º: Prorrogase, de manera preventiva y con carácter excepcional, por el término de 90 (noventa) días corridos contados a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), cuyos vencimientos operen entre el 16 de septiembre y el 31 de octubre inclusive del 2020.

ARTÍCULO 2º: Prorrogase de manera preventiva y con carácter excepcional por el término de 90 (noventa) días corridos a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de las matriculas de instructores y evaluadores teóricos y prácticos de los Centros Emisores de Licencia Nacional de Conducir, cuyos vencimientos operen entre el 16 de septiembre y el 31 de diciembre inclusive del 2020.

ARTÍCULO 3º: Instrúyase a las áreas técnicas de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, a realizar todas las gestiones necesarias y conducentes fin de adecuar los sistemas informáticos vinculados con la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional –LINTI-, y con la Licencia Nacional de Conducir –LNC-, de conformidad a lo dispuesto mediante la presente medida.

ARTÍCULO 4º: La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá prorrogar o abreviar los plazos dispuestos, en atención a lo que determine el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

ARTÍCULO 5º: La presente medida entrará en vigencia a partir de su suscripción.

ARTÍCULO 6º: Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

Digitally signed by MARTINEZ CARIGNANO Pablo Julian  
Date: 2020.09.15 17:46:55 ART  
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Pablo Julian Martinez Carignano  
Director Ejecutivo  
Agencia Nacional de Seguridad Vial

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.09.15 17:47:14 -03:00





**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Disposición**

**Número:** DI-2020-490-APN-ANSV#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Viernes 30 de Octubre de 2020

**Referencia:** EX-2020-17196499- -APN-DGA#ANSV

---

**VISTO:** El expediente EX-2020-17196499- -APN-DGA#ANSV del registro de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE, las Leyes N° 24.449, N° 26.363, los Decretos Nros. 260 del 12 de marzo de 2020 y su modificatorio, 287 del 17 de marzo de 2020, 297 del 19 de marzo de 2020, 325 del 31 de marzo de 2020, 355 del 11 de abril de 2020, 408 del 26 de abril de 2020, 459 del 10 de mayo de 2020, 493 del 24 de mayo de 2020, 520 del 7 de junio de 2020, 576 del 29 de junio de 2020, 605 del 18 de julio de 2020, 641 del 02 de agosto de 2020, 677 del 16 de agosto de 2020, 714 del 31 de agosto de 2020, 754 del 20 de septiembre de 2020, 792 del 12 de octubre de 2020, 814 del 25 de octubre de 2020 y sus normas complementarias, las Disposiciones ANSV Nros, DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, DI-2020-109-APN-ANSV#MTR, DI-2020-135-APN-ANSV#MTR, DI-2020-145-APN-ANSV#MTR, DI-2020-170-APN-ANSV#MTR, DI-2020-196-APN- ANSV#MTR, DI-2020-229-APN-ANSV#MTR, DI-2020-260-APN-ANSV#MTR, DI-2020-291-APN-ANSV#MTR, DI-2020-409-APN-ANSV#MTR y;

**CONSIDERANDO:**

Que mediante el Decreto N° 260/20 se amplió, por el plazo de UN (1) año, la emergencia pública en materia sanitaria establecida por la Ley N° 27.541, en virtud de la pandemia declarada por la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) en relación con el COVID-19.

Que a través del Decreto N° 297/20, el PODER EJECUTIVO NACIONAL estableció una medida de aislamiento social, preventivo y obligatorio, que fue prorrogada, sucesivamente, por los Decretos Nros. 325/20, 355/20, 408/20, 459/20, 493/20 y, con determinadas modificaciones según el territorio, por el Decreto N° 520/20, 576/20, 605/20, 641/20, 677/20, 714/20, 754/20 y 792/20, hasta el día 25 de octubre de 2020, inclusive.

Que en dicho contexto el PODER EJECUTIVO NACIONAL, dictó en fecha 25 de octubre de 2020 el Decreto N° 814, el que en su artículo 9° se prorroga el “distanciamiento social, preventivo y obligatorio” desde el día 26 de octubre hasta el día 08 de noviembre de 2020, inclusive, la vigencia del Decreto N° 297/20, que establece el “aislamiento social, preventivo y obligatorio”, prorrogado por los Decretos Nros. 325/20, 355/20, 408/20, 459/20, 493/20, 520/20, 576/20, 605/20, 641/20, 677/20, 714/20, 754/20 y 792/20, exclusivamente para las personas que residan o se encuentren en los aglomerados urbanos y en los departamentos y partidos de las provincias

argentinas que no cumplan positivamente los parámetros epidemiológicos y sanitarios establecidos en el artículo 2° de dicho decreto.

Que esta AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, cuya misión es la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional mediante la promoción, coordinación y seguimiento de las políticas de seguridad vial nacionales, es la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia, de conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 26.363.

Que en el marco de la emergencia sanitaria, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, dictó las Disposiciones DI-2020-109-APN-ANSV#MTR, DI-2020-135-APN-ANSV#MTR, DI-2020-145-APN-ANSV#MTR, DI-2020-170-APN-ANSV#MTR, DI-2020-196-APN-ANSV#MTR, DI-2020-229-APN-ANSV#MTR, DI-2020-260-APN-ANSV#MTR, DI-2020-264-APN-ANSV#MTR, DI-2020-291-APN-ANSV#MTR y DI-2020-409-APN-ANSV#MTR, estableciendo medidas preventivas y excepcionales en relación a los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI).

Que en el presente contexto e instancia de la emergencia sanitaria y de la situación epidemiológica actual, así como también, teniendo en consideración los términos de las nuevas medidas adoptadas por el PODER EJECUTIVO NACIONAL en fecha 25 de octubre de 2020 mediante el Decreto N° 814/2020, resulta necesario continuar implementando acciones y políticas excepcionales, con relación a las actividades que resultan competencia de este organismo.

Que en base a los fundamentos expuestos, corresponde prorrogar de manera preventiva y con carácter excepcional, por el término de 90 (noventa) días corridos contados a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), cuyos vencimientos operen entre el día 01 de noviembre y el día 30 de noviembre inclusive del corriente año.

Que asimismo, habiendo dictado las prorrogas de manera preventiva y con carácter excepcional de la vigencia de los cursos y exámenes psicofísicos exigidos para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), y siendo que el sistema operativo de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), conformado por los prestadores públicos y privados de todo el país, se ve afectado a la constante demanda producto de las sucesivas prorrogas dictadas con el objeto de proteger la salud pública.

Que, en razón de lo mencionado, corresponde aplicar un factor de corrección que permita redistribuir los vencimientos en el año calendario, a fin de evitar la sobrecarga futura del sistema operativo de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI).

Que la DIRECCION DE SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRÁNSITO y la DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION, han tomado la intervención que les compete.

Que la DIRECCIÓN DE ASUNTOS LEGALES Y JURÍDICOS de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, ha tomado la intervención de su competencia.

Que el Director Ejecutivo de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL es competente para la suscripción de la presente medida en virtud de las competencias expresamente atribuidas por el artículo 7° inciso b) de la Ley N° 26.363.

Por ello,

**EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA  
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

**DISPONE:**

**ARTÍCULO 1°.-** Prorrogase, de manera preventiva y con carácter excepcional, por el término de 90 (noventa) días corridos contados a partir de su fecha de vencimiento, la vigencia de los cursos presenciales de verificación de competencias y formación continua y los exámenes psicofísicos exigidos por la Disposición ANSV N° DI-2019-48-APN-ANSV#MTR, para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), cuyos vencimientos operen entre el día 01 de noviembre y el día 30 de noviembre inclusive del año 2020.

**ARTÍCULO 2°.** - Prorrogase de manera excepcional, por el término de 1 (un) año calendario conforme a su fecha de vencimiento original, las licencias nacionales de conducir transporte interjurisdiccional (LiNTI), que se encuentren alcanzadas por el artículo 2 de la Disposición N° ANSV DI-2020-145-APN-ANSV#MTR y por el artículo 2 de la Disposición N° ANSV DI-2020-170-APN-ANSV#MTR.

**ARTICULO 3°.-** Aplíquese un factor de corrección en el sistema operativo de la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), que permita el recalcular de los vencimientos conforme a su fecha de vencimiento original, a todas las licencias nacionales de transporte interjurisdiccional (LiNTI), que se encuentren alcanzadas por el artículo 3 de la Disposición N° ANSV DI-2020-196-APN-ANSV#MTR, por el artículo 3 de la Disposición N° ANSV DI-2020-229-APN-ANSV#MTR, por el artículo 1 de la Disposición N° ANSV DI-2020-291-APN-ANSV#MTR, por el artículo 1 de la Disposición N° ANSV DI-2020-409-APN-ANSV#MTR y por el artículo 2 de la presente medida.

**ARTICULO 4°.** - Instrúyase a las áreas técnicas de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, a realizar todas las gestiones necesarias y conducentes a fin de adecuar los sistemas informáticos vinculados con la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), de conformidad a lo dispuesto mediante la presente medida.

**ARTÍCULO 5°.** - La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá prorrogar o abreviar los plazos dispuestos, en atención a lo que determine el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

**ARTÍCULO 6°.** - La presente medida entrará en vigencia a partir de su suscripción.

**ARTÍCULO 7°.** - Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

Digitally signed by MARTINEZ CARIGNANO Pablo Julian  
Date: 2020.10.30 16:24:09 ART  
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Pablo Julian Martinez Carignano  
Director Ejecutivo  
Agencia Nacional de Seguridad Vial



# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 24/06/2020 | Edição: 119 | Seção: 1 | Página: 79

Órgão: Ministério da Infraestrutura/Conselho Nacional de Trânsito

## RESOLUÇÃO Nº 782, DE 18 DE JUNHO DE 2020

Referenda as Deliberações CONTRAN nº 185, de 19 de março de 2020, e nº 186 e nº 187, ambas de 26 de março de 2020, e dispõe sobre a suspensão e a interrupção de prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe conferem os incisos I, VII, VIII, X e XV do art. 12 e o art. 106 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com base no que consta nos autos do processo administrativo nº 50000.014338/2020-79, resolve:

Art. 1º Esta Resolução referenda as Deliberações CONTRAN nº 185, de 19 de março de 2020, e nº 186 e nº 187, ambas de 26 de março de 2020, e dispõe sobre a suspensão e a interrupção de prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito.

Art. 2º Ficam interrompidos, por tempo indeterminado, os prazos para apresentação de:

I - defesa da autuação, previsto no § 4º do art. 4º da Resolução CONTRAN nº 619, de 06 de setembro de 2016;

II - recursos de multa, previstos no inciso IV do art. 11 e no art. 15 da Resolução CONTRAN nº 619, de 2016;

III - defesa processual, previsto no § 5º do art. 10 da Resolução CONTRAN nº 723, de 06 de fevereiro de 2018; e

IV - recursos de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação, previstos no § 1º do art. 15 combinado com o § 1º do art. 16 da Resolução CONTRAN nº 723, de 2018.

Art. 3º Fica interrompido, por tempo indeterminado, o prazo para identificação do condutor infrator, previsto no § 7º do art. 257 do CTB, inclusive nos processos administrativos em trâmite.

Art. 4º Para fins de fiscalização, ficam interrompidos, por tempo indeterminado, os seguintes prazos:

I - o previsto no § 1º do art. 123 do CTB, para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação de transferência de propriedade de veículo adquirido desde 19 de fevereiro de 2020;

II - o previsto no § 2º do art. 123 do CTB, para o proprietário comunicar o novo endereço em caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo município, para mudança de endereço desde 19 de fevereiro de 2020;

III - o previsto no caput do art. 134 do CTB, para o proprietário antigo realizar a comunicação de venda de veículo vendido desde 19 de fevereiro de 2020;

IV - os previstos na Resolução CONTRAN nº 04, de 23 de janeiro de 1998, relativos a registro e licenciamento de veículos novos, desde que ainda não estivessem expirados em 20 de março de 2020; e

V - o previsto no inciso V do art. 162 do CTB, para Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com validade vencida desde 19 de fevereiro de 2020.

§ 1º O veículo novo não registrado ou não emplacado poderá transitar, em todo o território nacional, portando apenas a nota fiscal, nos termos do inciso IV.

§ 2º O prazo a que se refere o inciso V também aplica-se à Permissão para Dirigir (PPD) e à Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC).

§ 3º Todas as informações contidas na CNH, inclusive os cursos especializados, permanecem válidas, nos termos do inciso V.

§ 4º O prazo a que se refere o inciso V também se aplica aos certificados de cursos especializados, quando não houver essa informação na CNH.

Art. 5º A expedição das notificações de autuação deverá seguir os seguintes critérios:

I - para cumprimento do prazo máximo de trinta dias, determinado no inciso II do parágrafo único do art. 281 do CTB e no art. 4º da Resolução CONTRAN nº 619, de 2016, a expedição da notificação da autuação poderá ocorrer com sua inclusão em sistema informatizado do órgão autuador, sem a remessa ao proprietário do veículo;

II - tão logo seja revogada esta Resolução, a autoridade de trânsito deverá providenciar o envio das notificações de autuação, decorrentes de infrações praticadas desde 20 de março de 2020, contendo a data de término da apresentação de defesa da autuação e de indicação do condutor infrator, nos termos da Resolução CONTRAN nº 619, de 2016.

Parágrafo único. As notificações de autuação, decorrentes de infrações praticadas entre 26 de fevereiro de 2020 e 19 de março de 2020, e que ainda não foram expedidas, deverão obedecer os critérios estabelecidos nos incisos I e II.

Art. 6º As notificações de penalidade somente poderão ser expedidas após o encerramento do prazo destinado à defesa da autuação e à indicação do condutor infrator, nos termos desta Resolução.

Art. 7º Fica suspenso, por tempo indeterminado, o prazo das licenças para funcionar como Instituição Técnica Licenciada (ITL), previsto no § 1º do art. 8º da Resolução CONTRAN nº 632, de 30 de novembro de 2016.

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor em 1º de julho de 2020.

**FREDERICO DE MOURA CARNEIRO**

Presidente do Conselho

**FRANSELMO ARAÚJO COSTA**

Ministério da Defesa

**MARCELO SAMPAIO CUNHA FILHO**

Ministério da Infraestrutura

**MARCELLO DA COSTA VIEIRA**

Ministério da Infraestrutura

**ADRIANO MARCOS FURTADO**

Ministério da Justiça e Segurança Pública

**NAUBER NUNES DO NASCIMENTO**

Agência Nacional de Transportes Terrestres

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

---

---

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

---

---

Núm. 42.621-C

Miércoles 1 de Abril de 2020

Página 1 de 1

---

Normas Generales

---

CVE 1748264

---

---

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

LEY NÚM. 21.222

**PRORROGA POR UN AÑO LA VIGENCIA DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR QUE  
EXPIREN DURANTE EL AÑO 2020**

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley originado en una moción de los diputados señores Harry Jürgensen Rundshagen, René Alinco Bustos, Nicolás Noman Garrido, Diego Paulsen Kehr, Cristóbal Urruticoechea Ríos y de las diputadas señoras Sofía Cid Versalovic y Alejandra Sepúlveda Orbenes,

Proyecto de ley:

“**Artículo único.-** Prorrógase por un año la vigencia de todas las licencias de conducir cuyo control corresponda realizar durante el año 2020. Sus titulares podrán realizar el trámite de renovación hasta el día y mes señalado en la licencia vigente, del año 2021.”.

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 30 de marzo de 2020.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.- Gonzalo Blumel Mac-Iver, Ministro del Interior y Seguridad Pública.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., José Luis Domínguez Covarrubias, Subsecretario de Transportes.



## ACTUALIZACIÓN DE LAS EXIGENCIAS SANITARIAS AL INGRESO AL PAIS Y EL CUMPLIMIENTO DEL AISLAMIENTO O CUARENTENA

Vigencia: 23/11/2020



Lie. Gustavo Montañez

Asesor Técnico  
Viceministerio de Rectoría y Vigilancia de la Salud  
M.S.P. y B.S.

Abog. Reinaldo Machado  
Asesor Técnico  
Viceministerio de Rectoría y Vigilancia de la Salud  
M.S.P. y B.S.

Dr. Guillermo Segura  
Director General  
Dirección General de Vigilancia de la Salud

Dra. Nathalia Meza Noce, Directora  
Dirección de Calidad  
Dirección General de Gabinete  
Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social





# ACTUALIZACIÓN DE LAS EXIGENCIAS SANITARIAS AL INGRESO AL PAIS Y EL CUMPLIMIENTO DEL AISLAMIENTO O CUARENTENA

## Exigencias Sanitarias

1. Completar la Ficha de declaración de salud del viajero dentro las 24 horas previas al ingreso al país, la misma se encuentra disponible en la siguiente dirección electrónica <http://www.vigisalud.gov.py/dvcf>
2. Todas las personas, que ingresen al país deberán presentar un test (Técnicas de detección de ARN: RT-PCR / LAMP / NAAT) con resultado negativo, realizado en un tiempo no superior a 72 horas antes del embarque. No se aceptaran pruebas por antígenos o anticuerpos.
3. Menores de 10 años cumplidos, pueden ingresar sin necesidad de presentación de test.
4. Todos los ciudadanos extranjeros no residentes en el país deberán presentar un seguro médico internacional para COVID-19. Los ciudadanos residentes en países del Mercosur y países asociados, serán exceptuados de presentar el seguro médico internacional para COVID-19.
5. Los nacionales y extranjeros residentes en el país no necesitan del seguro médico internacional.
6. Las personas que hayan presentado la enfermedad COVID-19 desde los 14 y hasta los 90 días previos del ingreso al país, deberán acreditar dicha situación mediante resultados laboratoriales (Técnicas de detección de ARN: RT-PCR / LAMP / NAAT), y no será necesaria la presentación de nuevo test negativo.
7. En puntos fronterizos donde no se cuente con personal de salud, el personal de migraciones aplicará las exigencias sanitarias descritas en este documento.
8. **Compañías Aéreas y empresas de transporte terrestre**, al momento del check in o del embarque deberán exigir a los viajeros el código QR de la ficha de declaración de salud del viajero y las demás exigencias sanitarias mencionadas en este documento.

  
**Lic. Gustavo Montañez**  
Asesor Técnico  
Viceministerio de Rectoría y Vigilancia de la Salud  
M.S.P. y B.S.



  
**Abog. Reinaldo Machado**  
Asesor Técnico  
Viceministerio de Rectoría y Vigilancia de la Salud  
M.S.P. y B.S.  
Ministerio de  
**SALUD PÚBLICA  
Y BIENESTAR SOCIAL**

  
**Dr. Guillermo Segura**  
Director General  
Dirección General de Vigilancia de la Salud  
**GOBIERNO  
NACIONAL**

  
**Dra. Nathalia Meza Nogue**, Directora  
Dirección de Calidad  
Dirección General de Gabinete  
Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social  
**Paraguay  
de la gente**

## Aislamiento o cuarentena

- 1 Todas las personas que ingresan al país y presenten un test (Técnicas de detección de ARN: RT-PCR / LAMP / NAAT) con resultado negativo no realizarán cuarentena, y deberán cumplir con las disposiciones del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (distanciamiento físico, uso de mascarilla y lavado de manos).
- 2 Excepcionalmente, nacionales y residentes extranjeros que no hayan realizado test (Técnicas de detección de ARN: RT-PCR / LAMP / NAAT) podrán embarcar, pero deberán realizar un test en las primeras 24 horas desde su arribo y guardarán aislamiento hasta obtener el resultado. Personas que obtengan resultado positivo deberán completar el aislamiento durante 10 días en su domicilio, albergue, hotel o donde fije residencia. Solo si su resultado sea negativo, no necesitará continuar con su aislamiento.

Para las personas que no cuenten con las condiciones adecuadas para su óptimo aislamiento y prefieran realizarlo en lugares diferentes a su domicilio, están disponibles albergues gratuitos y hoteles salud en todos los departamentos del país.

Para acceder a los albergues contactar con el Centro de Coordinación Interinstitucional de Apoyo al Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (CCI)-CODENA vía correo electrónico escribiendo a la siguiente dirección: [codenapy6@outlook.com](mailto:codenapy6@outlook.com); o llamando a los números telefónicos: (021) 212 099, (021) 202 131 y (021) 213 034 donde podrán obtener información sobre los procedimientos a seguir.

Para acceder al listado de los Hoteles Salud habilitados, ingresar a: [https://www.senatur.gov.py/materiales/archivos/0800\\_25\\_10\\_2020.pdf](https://www.senatur.gov.py/materiales/archivos/0800_25_10_2020.pdf)



**Lic. Gustavo Montañez**  
Asesor Técnico  
Viceministerio de Rectoría y Vigilancia de la Salud  
M.S.P. y B.S.



**Abog. Reinaldo Machado**  
Asesor Técnico  
Viceministerio de Rectoría y Vigilancia de la Salud  
M.S.P. y B.S.



**Dr. Guillermo Boguera**  
Director General  
Dirección General de Vigilancia de la Salud



**Dra. Nathalia Meza Noce**, Directora  
Dirección de Calidad  
Dirección General de Gabinete  
Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social



Ministerio de  
**SALUD PÚBLICA  
Y BIENESTAR SOCIAL**

**GOBIERNO  
NACIONAL**

Paraguay  
de la gente

**PODER EJECUTIVO**

**PRESIDENCIA DEL CONSEJO  
DE MINISTROS**

**Decreto Supremo que modifica el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, Decreto Supremo que establece las medidas que debe seguir la ciudadanía en la nueva convivencia social y prorroga el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del COVID-19, modificado por los Decretos Supremos N° 129-2020-PCM, N° 135-2020-PCM, N° 139-2020-PCM, N° 146-2020-PCM, N° 151-2020-PCM, N° 156-2020-PCM, N° 162-2020-PCM y N° 165-2020-PCM**

**DECRETO SUPREMO  
N° 170-2020-PCM**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, los artículos 7 y 9 de la Constitución Política del Perú establecen que todos tienen derecho a la protección de su salud, del medio familiar y de la comunidad, y que el Estado determina la política nacional de salud, correspondiendo al Poder Ejecutivo normar y supervisar su aplicación, siendo responsable de diseñarla y conducirla en forma plural y descentralizada para facilitar a todos, el acceso equitativo a los servicios de salud;

Que, el artículo 44 de la Constitución prevé que son deberes primordiales del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación;

Que, los artículos II, VI y XII del Título Preliminar de la Ley N° 26842, Ley General de Salud, establecen que la protección de la salud es de interés público y que es responsabilidad del Estado regularla, vigilarla y promover las condiciones que garanticen una adecuada cobertura de prestaciones de salud de la población, en términos socialmente aceptables de seguridad, oportunidad y calidad, siendo irrenunciable la responsabilidad del Estado en la provisión de servicios de salud pública. El Estado interviene en la provisión de servicios de atención médica con arreglo al principio de equidad, siendo posible establecer limitaciones al ejercicio del derecho a la propiedad, a la inviolabilidad del domicilio, al libre tránsito, a la libertad de trabajo, empresa, comercio e industria, así como al ejercicio del derecho de reunión en resguardo de la salud pública;

Que, con fecha 11 de marzo del presente año, la Organización Mundial de la Salud ha calificado el brote del COVID-19 como una pandemia al haberse extendido en más de cien países del mundo de manera simultánea;

Que, mediante Decreto Supremo N° 008-2020-SA, se declaró el estado de emergencia sanitaria a nivel nacional por el plazo de noventa (90) días calendario y se dictaron medidas para la prevención y control para evitar la propagación del COVID-19, la misma que fue prorrogada por los Decretos Supremos N° 020-2020-SA y N° 027-2020-SA;

Que, mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM ampliado temporalmente mediante los Decretos Supremos N° 051-2020-PCM, N° 064-2020-PCM, N° 075-2020-PCM, N° 083-2020-PCM, N° 094-2020-PCM, N° 116-2020-PCM, N° 135-2020-PCM, N° 146-2020-PCM

y N° 156-2020-PCM; y precisado o modificado por los Decretos Supremos N° 045-2020-PCM, N° 046-2020-PCM, N° 051-2020-PCM, N° 053-2020-PCM, N° 057-2020-PCM, N° 058-2020-PCM, N° 061-2020-PCM, N° 063-2020-PCM, N° 064-2020-PCM, N° 068-2020-PCM, N° 072-2020-PCM, N° 083-2020-PCM, N° 094-2020-PCM, N° 116-2020-PCM, N° 129-2020-PCM, N° 135-2020-PCM, N° 139-2020-PCM, N° 146-2020-PCM, N° 151-2020-PCM, N° 156-2020-PCM, N° 162-2020-PCM y N° 165-2020-PCM, se declaró el Estado de Emergencia Nacional y se dispuso el aislamiento social obligatorio (cuarentena), por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19; disponiéndose asimismo una serie de medidas para el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito durante la vigencia del Estado de Emergencia Nacional, así como para reforzar el Sistema de Salud en todo el territorio nacional, entre otras medidas necesarias para proteger eficientemente la vida y la salud de la población, reduciendo la posibilidad del incremento del número de afectados por COVID-19;

Que, los esfuerzos realizados por la gran mayoría de la ciudadanía y las acciones emprendidas para combatir la propagación del COVID-19 deben continuar a fin de mantenernos vigilantes en el cuidado de la salud, enfrentando con responsabilidad personal y social esta nueva etapa de convivencia en la vida de las y los ciudadanos de nuestro país, lo cual exige de un lado seguir cumpliendo en la medida de lo posible el aislamiento social, pero de otro lado, ir retomando las actividades con disciplina y priorizando la salud, por lo cual aún es necesario mantener algunas restricciones a la libertad de circulación con el fin de proteger los derechos fundamentales a la vida, a la integridad y a la salud de los/as peruanos/as;

Que, en ese sentido, mediante la Nota Informativa N° 0753-2020-CDC/MINSA, el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedad, señala que la presencia de casos muestra tendencia descendente, así como el número de fallecidos y hospitalizaciones por COVID-19; asimismo, refiere que se están retomando actividades como vacunación y otras actividades en el primer nivel de atención;

Que, con el Informe N° 012-2020-DPROM-DGIESP/MINSA, la Dirección General de Intervenciones Estratégicas en Salud Pública del Ministerio de Salud, propone el reinicio de actividades religiosas y actividades al aire libre, en el marco de la nueva convivencia social; y, con el Informe N° 2229-2020/DCOVI/DIGESA, la Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria, recomienda diversas acciones que deberán cumplir los gobiernos locales, a efectos de evitar aglomeraciones y evitar mayor probabilidad de contagio del COVID-19 en los espacios de entretenimiento y esparcimiento;

De conformidad con lo establecido en los numerales 4 y 14 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; y, la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; y;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros y con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

DECRETA:

**Artículo 1.- Modificación del numeral 3.1 del artículo 3 del Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, modificado por los Decretos Supremos N° 129-2020-PCM, N° 135-2020-PCM, N° 139-2020-PCM, N° 146-2020-PCM, N° 151-2020-PCM, N° 156-2020-PCM y N° 162-2020-PCM**

Modifíquese el numeral 3.1 del artículo 3 del Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, modificado por los Decretos Supremos N° 129-2020-PCM, N° 135-2020-PCM, N° 139-2020-PCM, N° 146-2020-PCM, N° 151-2020-PCM, N° 156-2020-PCM y N° 162-2020-PCM, conforme al siguiente texto:

**“Artículo 3.- Limitación al ejercicio del derecho a la libertad de tránsito de las personas**

3.1. Durante la vigencia del Estado de Emergencia Nacional, se dispone la inmovilización social obligatoria de todas las personas en sus domicilios desde las 23:00

horas hasta las 04:00 horas del día siguiente, de lunes a domingo a nivel nacional.

Los días domingos durante todo el día hasta las 4:00 horas del día siguiente, se encuentra prohibida, a nivel nacional, la circulación de vehículos particulares.

Durante la inmovilización social obligatoria, se exceptúa el personal estrictamente necesario que participa en la prestación de los servicios de abastecimiento de alimentos, salud, medicinas, servicios financieros, servicio de restaurante para entrega a domicilio (delivery), la continuidad de los servicios de agua, saneamiento, energía eléctrica, gas, combustibles, telecomunicaciones y actividades conexas, limpieza y recojo de residuos sólidos, servicios funerarios, transporte de carga y mercancías y actividades conexas, actividades relacionadas con la reanudación de actividades económicas, transporte de caudales, esto último según lo estipulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Durante la inmovilización social obligatoria se permite que las farmacias y boticas puedan brindar atención de acuerdo a la norma de la materia.

El personal de prensa escrita, radial o televisiva podrá transitar durante el período de inmovilización social obligatoria siempre que porten su pase personal laboral, su credencial periodística respectiva y su Documento Nacional de Identidad para fines de identificación. La autorización también es extensiva para las unidades móviles que los transporten para el cumplimiento de su función.

También se permite el desplazamiento de aquellas personas que requieren de una atención médica urgente o de emergencia por encontrarse en grave riesgo su vida o salud y la adquisición de medicamentos, sin restricciones por la inmovilización social obligatoria."

#### **Artículo 2.- Modificación del artículo 7 del Decreto Supremo N° 156-2020-PCM**

Modifíquese el artículo 7 del Decreto Supremo N° 156-2020-PCM, conforme al siguiente texto:

##### **"Artículo 7.- Actividades deportivas al aire libre**

La práctica deportiva al aire libre, de manera individual o en parejas, está permitida en los parques, centros de esparcimiento, clubes zonales u otros (autorizados), como una manera de promover la salud mental y física de la población, siempre que no implique contacto físico y se respete el distanciamiento social. En virtud de ello, los Gobiernos Locales en coordinación con la Policía Nacional del Perú, adoptarán las medidas correspondientes para el debido control y vigilancia para el cumplimiento adecuado de estas actividades deportivas.

En los centros de esparcimiento, clubes zonales u otros (autorizados), está prohibido el uso de las piscinas. Excepcionalmente, se permite el uso de piscinas solo para la realización de actividades formativas o terapéuticas, previo cumplimiento de los protocolos aprobados por la Autoridad Sanitaria Nacional."

#### **Artículo 3.- Modificación del artículo 8 del Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, precisado por el Decreto Supremo N° 045-2020-PCM**

Modifíquese el artículo 8 del Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, precisado por el Decreto Supremo N° 045-2020-PCM, conforme al siguiente texto:

##### **"Artículo 8.- Suspensión del transporte internacional de pasajeros**

Durante el estado de emergencia, se autoriza el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre

— DIARIO OFICIAL DEL BICENTENARIO —

**El Peruano**

## **COMUNICADO**

### **REQUISITOS PARA PUBLICAR EN LA SEPARATA DE NORMAS LEGALES DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA**

Se comunica a las entidades públicas que durante la emergencia sanitaria se recibirán sólo en modo virtual las solicitudes de publicaciones en la Separata de Normas Legales, para lo cual deberá tomarse en cuenta lo siguiente:

1. La documentación a publicar se recibirá mediante correo electrónico de lunes a viernes, de 8:30 am a 5.30 pm. Sábados, domingos y feriados se recibirán únicamente publicaciones para el día siguiente y en el horario de 8:30 am a 5.30 pm.
2. La persona con firma registrada ante la Gerencia de Publicaciones Oficiales, enviará la solicitud de publicación desde su cuenta de correo institucional a la siguiente cuenta electrónica: **[normaslegales@editoraperu.com.pe](mailto:normaslegales@editoraperu.com.pe)**.
3. En el correo institucional se deberá adjuntar lo siguiente:
  - a) Oficio firmado y escaneado dirigido al Gerente de Publicaciones Oficiales, en el que solicita la publicación de las normas que se indican.
  - b) Dispositivo legal a publicar escaneado en un único PDF y debidamente refrendado.
  - c) Archivos electrónicos de los documentos a publicar.

El oficio y dispositivo legal podrán ser firmados digitalmente. Si no se cuenta con firma digital, debe consignarse sello y firma manual del funcionario autorizado.

4. Para todo dispositivo legal, con o sin anexos, el contenido del archivo o correo electrónico será considerado COPIA FIEL DEL DOCUMENTO ORIGINAL IMPRESO que se entrega para su publicación. Cada entidad pública se hará responsable del contenido de los archivos electrónicos que entrega para su publicación.
5. En caso se requiera una cotización del dispositivo legal, deberá enviarse un archivo al correo electrónico **[cotizacionesnlli@editoraperu.com.pe](mailto:cotizacionesnlli@editoraperu.com.pe)**.
6. Todo documento que contenga tablas deberá ser trabajado en una hoja de cálculo de Excel, de acuerdo al formato original y sin justificar. El texto deberá ser redactado en formato Word; en caso incluya gráficos, estos deberán ser trabajados en formato PDF o EPS a 300 DPI y en escala de grises.
7. Las publicaciones de normas legales, cotizadas y pagadas al contado, se efectuarán conforme a las medidas facturadas al cliente, pudiendo existir una variación de +/- 5% como resultado de la diagramación final.
8. Este comunicado rige para las entidades públicas que no usan el **Portal de Gestión de Atención al Cliente - PGA**.

**GERENCIA DE PUBLICACIONES OFICIALES**



de manera gradual y progresiva, conforme a lo regulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; mientras que el transporte internacional por medio aéreo, marítimo y fluvial, se podrá realizar conforme a la reanudación de actividades económicas dispuesta por la normatividad correspondiente.

Para el reinicio del transporte terrestre internacional, se autoriza la reapertura de las fronteras terrestres, para lo cual el Gobierno Regional respectivo, adoptará las medidas pertinentes y coordinará con el Ministerio de Salud, para la emisión de los protocolos correspondientes.”

#### **Artículo 4.- Del uso de las playas**

El uso de las playas del litoral peruano, como espacio público, se hará por etapas durante la vigencia del Estado de Emergencia Nacional, en salvaguarda de la salud de la población, a fin de evitar las aglomeraciones y poder adoptar medidas para un adecuado control.

En ese sentido, durante la primera etapa, para el departamento de Lima y la provincia Constitucional del Callao, los días viernes, sábados y domingos, no se hará uso de las zonas de descanso de arena o piedras inmediatamente colindantes con el mar, ni de la zona de mar; exceptuándose la realización de deportes acuáticos sin contacto, tales como: Surf, Vela, Remo, entre otros, que se desarrollan exclusivamente en zona de mar y con distanciamiento social. De lunes a jueves, se podrá ingresar a las zonas colindantes con el mar y a la zona de mar, para lo cual la población deberá respetar el distanciamiento social, el uso de mascarillas y las demás medidas de bioseguridad que determine la Autoridad Sanitaria Nacional. Los Gobiernos Locales en coordinación con la Policía Nacional del Perú, velarán por el cumplimiento de lo dispuesto.

Asimismo, se continuará permitiendo el uso de los espacios públicos aledaños, tales como malecones, veredas, ciclovías, entre otros, para el desarrollo de deportes al aire libre.

El Ministerio de Educación, a través del Instituto Peruano del Deporte, previa coordinación con el Ministerio de Salud, determinará cuáles son los demás deportes acuáticos que se podrán practicar en el mar, durante esta etapa.

Para el resto del litoral peruano, las Municipalidades Provinciales respectivas adoptarán las acciones correspondientes para el uso de las playas, en coordinación con los Gobiernos Regionales y sus respectivas Direcciones Regionales de Salud y de Comercio Exterior y Turismo, o las que hagan sus veces, debiendo respetar las normas sanitarias emitidas por la Autoridad Sanitaria Nacional; y, siempre y cuando, lo que se disponga no genere aglomeraciones, concentraciones en dichos espacios públicos, ni ponga en riesgo la salud de los ciudadanos.

En todos los casos, no se encuentra permitido el consumo de alimentos y bebidas (excepto agua) en zonas de descanso de arena o piedras inmediatamente colindantes con el mar, ni en la zona de mar, de conformidad con lo dispuesto por la Autoridad Sanitaria Nacional.

#### **Artículo 5.- De la apertura de los templos o centros de culto religioso**

Se autoriza, a partir del lunes 02 de noviembre de 2020, que las entidades religiosas abran sus templos y lugares de culto para recibir a sus miembros, fieles y público en general, con un aforo no mayor a un tercio (1/3) de su capacidad total, debiendo adoptar y cumplir con los protocolos emitidos por la Autoridad Sanitaria Nacional y las medidas aplicables del Estado de Emergencia Nacional.

Durante esta etapa, únicamente podrá llevarse a cabo la celebración de ritos y prácticas religiosas excepcionales que sean de especial relevancia para la entidad religiosa (tales como bautizos, matrimonios, servicios funerarios de personas cuyo fallecimiento no esté relacionado con el COVID-19, ni se sospeche que lo esté, confirmaciones, primeras comuniones, entre otros similares, de acuerdo a las prácticas de cada entidad religiosa), excluyendo la celebración de las misas, cultos y similares de carácter regular y no excepcional. La celebración de tales ritos y prácticas religiosas excepcionales deberá realizarse con el número mínimo de participantes posible y en concordancia con las normas de la Autoridad Sanitaria

Nacional y las medidas del Estado de Emergencia Nacional.

#### **Artículo 6.- Refrendo**

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro del Interior, el Ministro de Defensa, el Ministro de Relaciones Exteriores, la Ministra de Salud, la Ministra de Justicia y Derechos Humanos, la Ministra de Desarrollo e Inclusión Social, el Ministro de Trabajo y Promoción del Empleo, la Ministra de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, la Ministra de Comercio Exterior y Turismo, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, el Ministro de la Producción, el Ministro de Energía y Minas, el Ministro de Agricultura y Riego, la Ministra del Ambiente, el Ministro de Cultura, la Ministra de Economía y Finanzas, el Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento y el Ministro de Educación.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintidós días del mes de octubre del año dos mil veinte.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

WALTER MARTOS RUIZ  
Presidente del Consejo de Ministros

JORGE LUIS CHAVEZ CRESTA  
Ministro de Defensa

CÉSAR AUGUSTO GENTILE VARGAS  
Ministro del Interior

MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI  
Ministra de Economía y Finanzas

PILAR E. MAZZETTI SOLER  
Ministra de Salud

JAVIER EDUARDO PALACIOS GALLEGOS  
Ministro de Trabajo y Promoción del Empleo

LUIS INCHAUSTEGUI ZEVALLOS  
Ministro de Energía y Minas

ROSARIO SASIETA MORALES  
Ministra de la Mujer y Poblaciones Vulnerables

JORGE LUIS MONTENEGRO CHAVESTA  
Ministro de Agricultura y Riego

JOSÉ ANTONIO SALARDI RODRÍGUEZ  
Ministro de la Producción

MARIO LÓPEZ CHÁVARRI  
Ministro de Relaciones Exteriores

CARLOS LOZADA CONTRERAS  
Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento

PATRICIA ELIZABETH DONAYRE PASQUEL  
Ministra de Desarrollo e Inclusión Social

KIRLA ECHEGARAY ALFARO  
Ministra del Ambiente

ANA C. NEYRA ZEGARRA  
Ministra de Justicia y Derechos Humanos

ROCÍO BARRIOS ALVARADO  
Ministra de Comercio Exterior y Turismo

CARLOS ESTREMADOYRO MORY  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

ALEJANDRO NEYRA SÁNCHEZ  
Ministro de Cultura

CARLOS MARTÍN BENAVIDES ABANTO  
Ministro de Educación



# CONGRESO DE INTENDENTES



**CIRCULAR 61/2020**

Montevideo, 14 de setiembre de 2020

## **INTENDENCIAS DEPARTAMENTALES**

(Direcciones: Secretaría General, Tránsito, Jurídica)

## **MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES**

(Junta Nacional de Migración)

## **PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA**

Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev)

---

Se lleva a su conocimiento que el procedimiento de otorgamiento por canje y conversión del Permiso Unico Nacional de Conducir (Punc), mediante sus documentos homólogos expedidos en el extranjero, se encuentra regulado por lo resuelto por el Congreso de Intendentes en el Acta de su 53<sup>a</sup> Sesión Plenaria de diciembre de 2019, por la cual se habilita el otorgamiento a extranjeros de licencias nacionales -por excepción- libradas con base en el reconocimiento de las capacidades consignadas por su titular y/o acreditadas mediante pruebas teóricas, prácticas y médicas. Como elemento de valoración suficiente las Intendencias tomarán la declaración por escrito del peticionante, a la que puede acompañar el permiso de conducir de su país de origen, no legalizado por la imposibilidad de acceso a sus emisores, o por justa causa acreditada y valorada por cada Intendencia.

A continuación se transcribe la norma aprobada por unanimidad o el Congreso de Intendentes al amparo del artículo 262 de la Constitución de la República:

### **CANJE O CONVERSIÓN DE LICENCIAS EXPEDIDAS EN EL EXTRANJERO**

Se habilita el canje, reconversión o habilitación de permisos de conducir procedentes de otros países, para la obtención del PUNC, según su nivel o grado de correlación con el sistema uruguayo. Este trámite tendrá como antecedente inmediato el permiso o habilitación para conducir expedido en el extranjero. El proceso de prueba para la validación de estos documentos, habilitantes para conducir vehículos, debe cumplir con la siguiente tramitación:

**ESTADOS INTEGRANTES DEL MERCOSUR** Presentarse ante la Intendencia y exhibir el permiso que pretende revalidar, conjuntamente con el certificado de antecedentes legalizado y otorgado en el país de origen. En caso de ser expedido este documento en un idioma distinto al español y no estar la certificación en este idioma, el mismo deberá estar traducido. La licencia extranjera debe estar vigente al momento de realizar el trámite. De acuerdo a la normativa Mercosur si se transita con un vehículo -propio o alquilado- en su país de origen, por territorio del Mercosur, regirá plenamente la licencia de conducir expedida en su país y no se tendrá obligación de revalidarla o canjearla cuando se esté ante casos de circulación transitoria o turística.

**RESTO DE PAÍSES** Presentarse ante la Intendencia para solicitar y formalizar el trámite de reválida de su permiso de conducir. Dicha gestión implica la legalización documental en origen. Su contenido deberá estar traducido al español. El permiso de conducir revalidado no será retenido. La licencia extranjera debe estar vigente al momento de realizar el trámite.

Cuando se encuentren vigentes acuerdos o convenios bilaterales suscritos por la República con otros países, se procederá de conformidad con el procedimiento establecido en dichos acuerdos o convenios y se aplicarán las

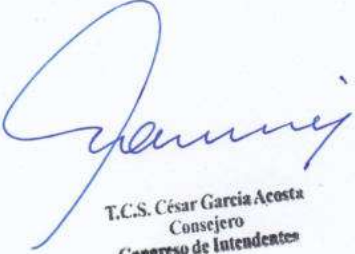


# CONGRESO DE INTENDENTES



tablas de reválidas y equivalencias determinados en los mismos. A tales fines, además de la documentación adicional requerida para este trámite, deberá presentarse el permiso o habilitación de conducir con su original legalizado en origen, no admitiéndose supletorios o justificativos de ningún tipo.

**EXCEPCIÓN** Imposibilidad de la Legalización Documental Presentarse ante la Intendencia y por escrito fundamentar la razón por la cual el interesado se ve imposibilitado de legalizar en su país el permiso de conducir objeto del canje, reconversión o habilitación requerida. Aceptados los argumentos presentados, la Intendencia procederá al reconocimiento del permiso de conducir en forma total o parcial (plazo de vigencia, tipos de vehículos habilitados, etc), bajo la condición resolutoria de que su titular apruebe los exámenes teóricos y prácticos correspondientes a la categoría del permiso que se convalida, así como cumplir con los exámenes médicos y psicofísicos exigidos para el Punc. Saluda atentamente.



T.C.S. César García Acosta  
Consejero  
Congreso de Intendentes


**DISPOSICIÓN N° 16/2.020**

**"POR LA CUAL SE AMPLÍA LA CONSIDERACIÓN TEMPORAL PARA LA APLICACIÓN DE SANCIÓN RESPECTO AL VENCIMIENTO DE LAS DOCUMENTACIONES HABILITANTES PARA LA CIRCULACIÓN VIAL DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y CONDUCTORES EN EL ÁMBITO DE COMPETENCIA INSTITUCIONAL".**

San Lorenzo, 30 de noviembre del 2020.

**VISTO:** El Decreto N° 4130 del 13 de noviembre de 2020 "POR EL CUAL SE ESTABLECEN NUEVAS MEDIDAS ESPECÍFICAS EN EL MARCO DEL PLAN DE LEVANTAMIENTO GRADUAL DE AISLAMIENTO PREVENTIVO GENERAL EN EL DISTRITO DE CAACUPÉ POR LA PANDEMIA DEL CORONAVIRUS (COVID-19)", el Decreto N° 4331 "POR EL CUAL SE ESTABLECEN NUEVAS MEDIDAS ESPECÍFICAS EN EL MARCO DEL PLAN DE LEVANTAMIENTO GRADUAL DE AISLAMIENTO PREVENTIVO GENERAL EN EL TERRITORIO NACIONAL..." y el Decreto N° 3456 del 16 de marzo de 2020 "Por el cual declara Estado de Emergencia Sanitaria en todo el territorio nacional para el control del cumplimiento de las medidas sanitarias dispuestas en la implementación de acciones preventivas ante el riesgo de expansión del Coronavirus (COVID-19)", y:

**CONSIDERANDO:** Que, la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera es el organismo del Estado con autoridad competente para atender en materia de tránsito en las rutas nacionales y los ramales que unan rutas y ciudades, asimismo, podrá ejercer su competencia en las rutas que cruzan las zonas urbanas de los municipios de la República.

Que, la Ley N° 5016/2014 "Nacional de Tránsito y Seguridad Vial", TÍTULO VII Base para el Procedimiento, Capítulo II - Medidas Cautelares, en su Artículo 106. **Casos de retención de licencias y vehículos.** La autoridad competente deberá retener las licencias o los vehículos, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento: a) Las licencias de conducir habilitantes, cuando: 1. Exhalare vencidas, en cuanto a su vigencia quinquenal se refiere... b) Los vehículos cuando: ... 3) No se encuentren legalmente habilitados, carezca del documento acreditativo o se encuentre vencido...

Que, es de interés nacional preservar la salud de las personas evitando el brote masivo del virus COVID-19, y en ese sentido, por tanto, es necesario establecer temporalmente consideración especial respecto a documentaciones habilitantes para la circulación vial de conductores y vehículos automotores, a fin de que tengan la oportunidad de realizar esa gestión sin la necesidad de aglomerarse en las entidades que correspondan.

Que, conforme al Dictamen C.G.J. N° 103/2020 de la Coordinación General Jurídica de la institución, no existen impedimentos para la extensión del periodo de consideración temporal, respecto a las documentaciones habilitantes vencidas desde marzo de 2020.

**POR TANTO:** En uso de sus atribuciones legales,

**EL DIRECTOR NACIONAL DE LA PATRULLA CAMINERA**

**DISPONE:**

**Artículo 1°.-** Establecer consideración temporal hasta el 16 de diciembre de 2020, respecto a la aplicación de sanción por vencimiento de Licencia de Conducir, Habilitación Municipal, Habilitación de DINATRAV y chapa provisoria, conforme lo expuesto en el considerando de la presente disposición.

**Artículo 2°.-** Comunicar a quienes corresponda y cumplido archivar.

**Insp. Gral. Osvaldo Cabrera Adorno**

Director Nacional de la Patrulla Caminera





# SOLUÇÕES EM BIOSEGURANÇA NO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS









Renovador de ar

Sobrecapa de poltrona  
Antimicrobiana

Luz (UV-C)  
Para A/C

Cortinas  
antimicrobianas

Kit de proteção  
do motorista



FIP Onboard

Tecidos para poltronas com  
antimicrobiano

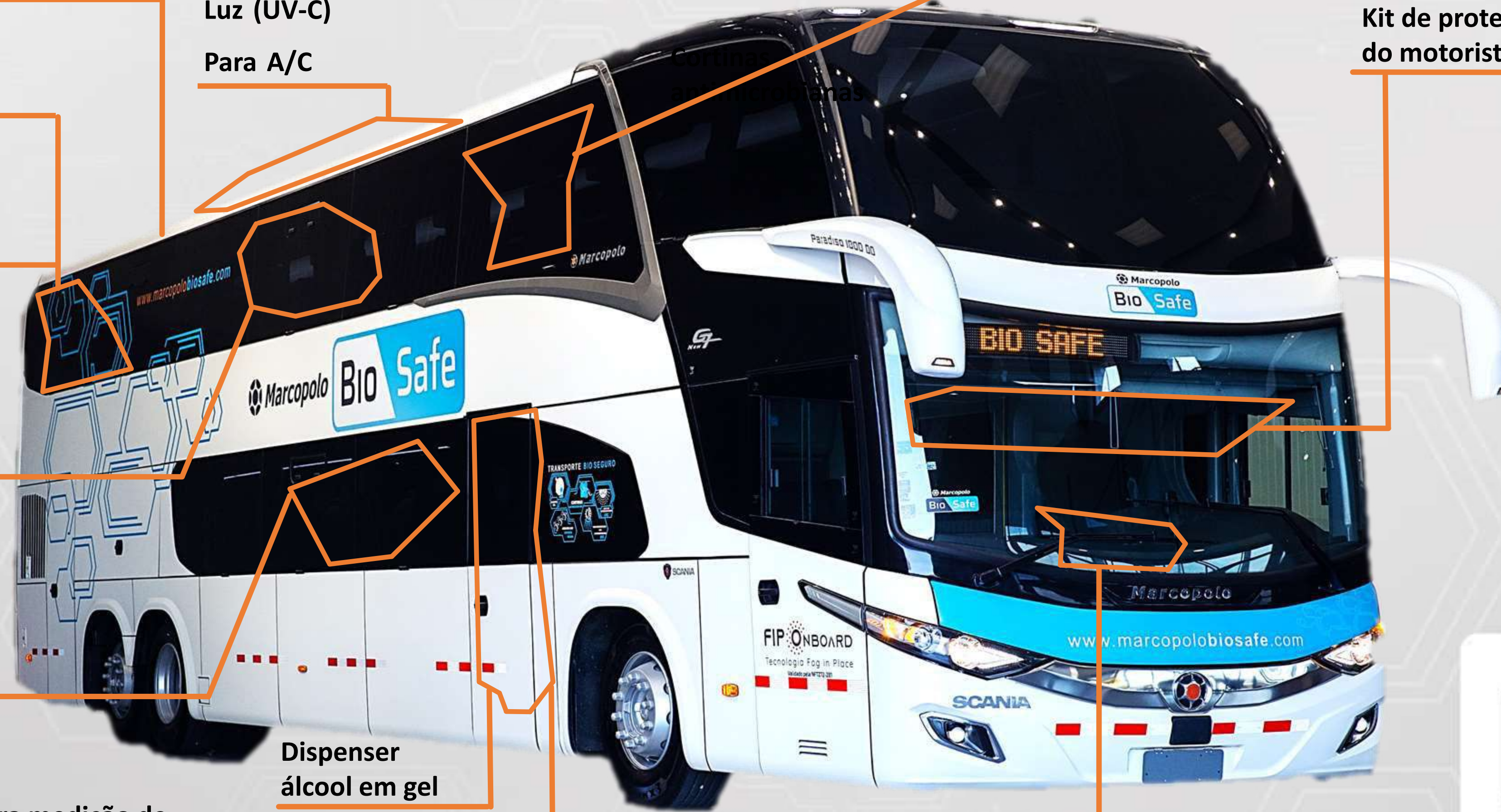
Sistema safe-distance  
(novo layout com distribuição  
de poltronas 1x1x1)

Desinfecção do  
sanitário por UV-C

Câmera para medição de  
temperatura corporal

Dispenser  
álcool em gel

Defroster





## Câmera para medição de temperatura corporal

Controlador de acesso com reconhecimento facial e medição de temperatura, que utiliza tela sensível ao toque de 7 polegadas.

Instalado no acesso a porta de entrada.

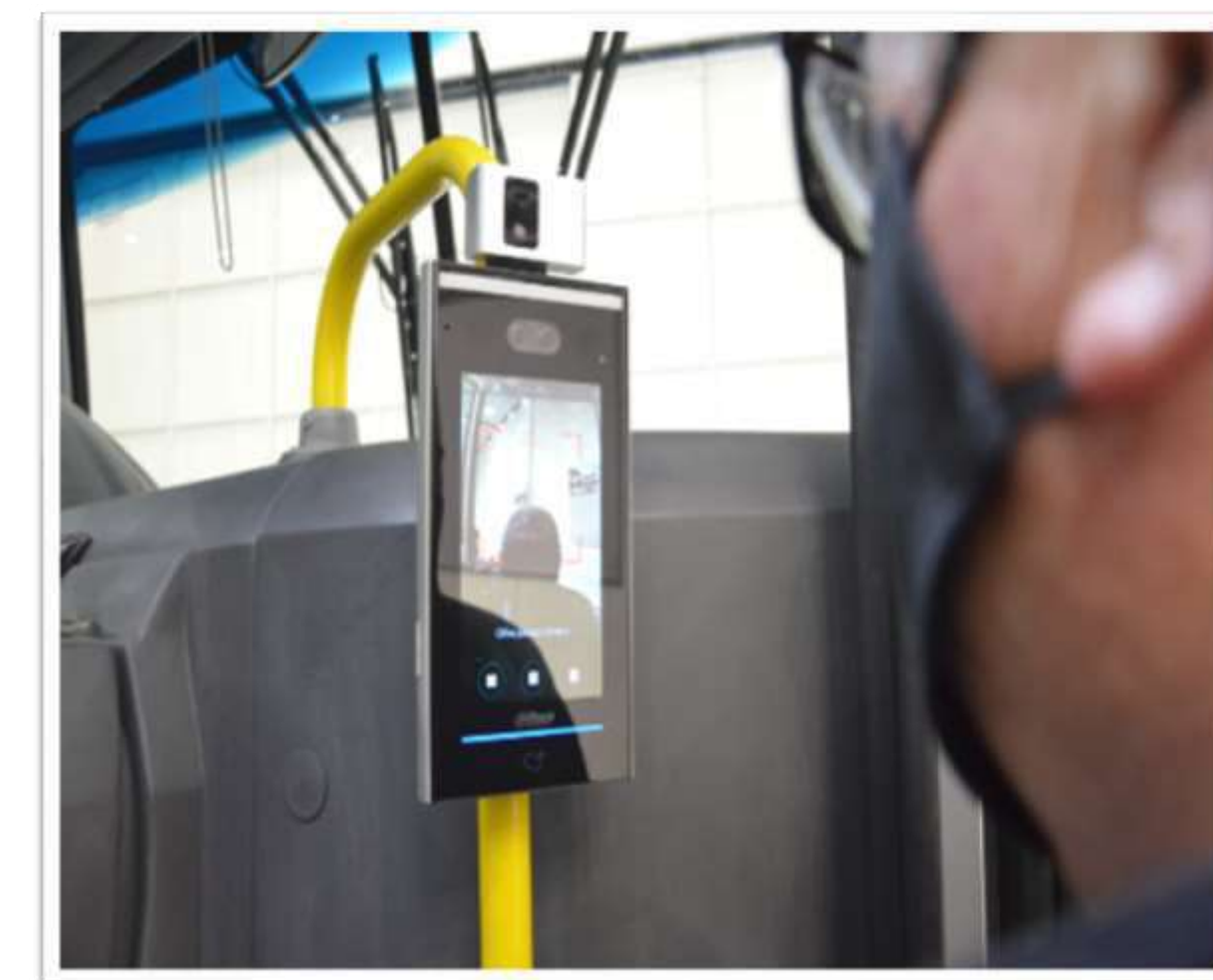
Precisão na verificação da face > 99%

Velocidade de comparação da face  $\leq 0,2s$  por pessoa

Varição máxima de monitoramento de temperatura é de  $\pm 0,5^\circ C$

Alerta de anomalia de temperatura

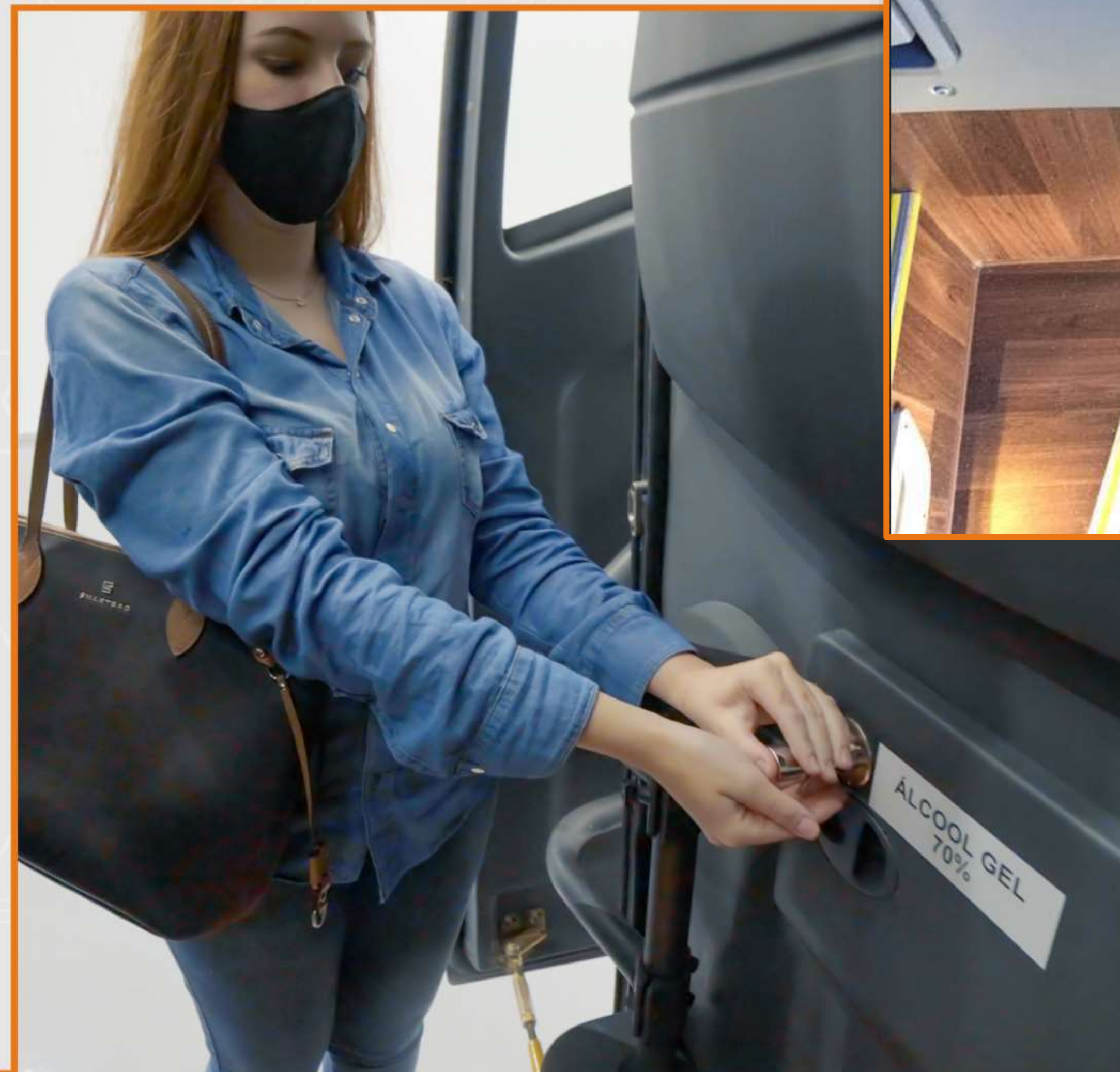
Suporte à detecção de máscara com alertas de anormalidade





## Álcool em gel

Instalado na entrada do veículo, e com capacidade para até 500 aplicações, permite que os passageiros higienizem as mãos já no acesso ao salão.





## Sistema

### Safe Distance

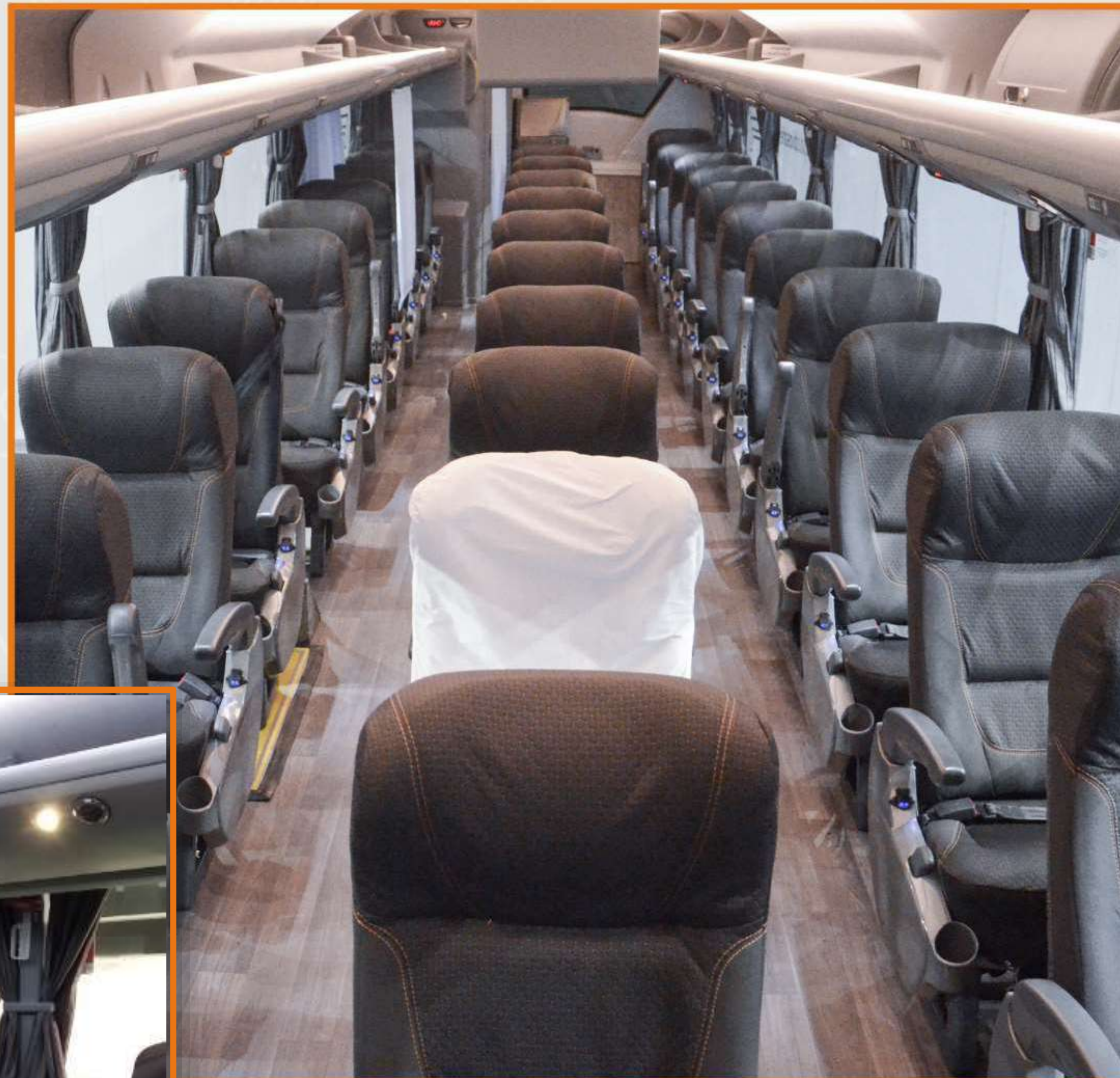
Novo layout com distribuição das poltronas no layout com duplo corredor, garante distanciamento seguro entre passageiros com a integração do porta pacote do DD e ainda permite a utilização de cinto 3 pontos.

#### **Paradiso 1800 8x2 15M**

Até 36 lugares disponíveis para uso;

#### **Paradiso 1200 4x2 14M**

Até 33 lugares disponíveis para uso;





## Sobrecapa de poltrona antimicrobiana

Sobrecapa de poltrona em tecido hospitalar antimicrobiano com durabilidade de até 50 lavagens.





## Cortinas Antimicrobianas

Produto inovador que utiliza tecnologia hospitalar para evitar a proliferação de fungos e bactérias, impedindo o seu crescimento, desde que haja higienização adequada no interior do veículo.

Disponível material de PVC e tecido.

PVC indicado na região de corredor e entre poltronas. Tecido indicado para janelas.





## Tecidos para poltronas com antimicrobiano

Poltrona em tecido antimicrobiano com aditivos especiais. Durabilidade com a mesma vida útil da poltrona.

Revestimento com aditivo substituto do neoprene da cabeceira (Randon e Maranello).

No sintético automotivo com aditivo, orientar limpeza apenas com água e sabão.



The diagram illustrates the action of PROTEC-20 against a virus. It shows a virus particle with a red outer shell and a white core. The virus is shown interacting with a fabric surface. The diagram is divided into three sections: 'Virus', 'Têxtil protegido com PROTEC-20', and 'Ação do PROTEC-20'. The 'Virus' section shows the virus particle with the label 'Bicamada lipídica'. The 'Têxtil protegido com PROTEC-20' section shows the virus particle on a fabric surface. The 'Ação do PROTEC-20' section shows the virus particle being destroyed by the fabric's protective layer. The diagram includes the following text: 'Rompem a camada lipídica do vírus', 'Inibe a replicação do DNA/RNA viral', and 'Inibe a ligação ou fusão do vírus nas células'. At the bottom, it says 'Desenvolvimento em conjunto com 3 empresas: DINI Textil, TNS, Marcopolo'. The text 'PROTEC-20 EM AÇÃO' is prominently displayed in a red box. A URL is provided: <https://manufaturatecnologia.tissot.com.br/antiviral-protec-20>. It also mentions 'Disponibiliza também o laudo emitido para a comprovação do efeito antiviral "Laudo atividade antiviral"'. A small text at the bottom right says 'Saiba mais aqui:'.



## Nanotecnologia em Polímeros

Incorporados ao processo de fabricação das peças, os aditivos antimicrobianos que eliminam colônias de micróbios tornando o toque mais seguro para o usuário.

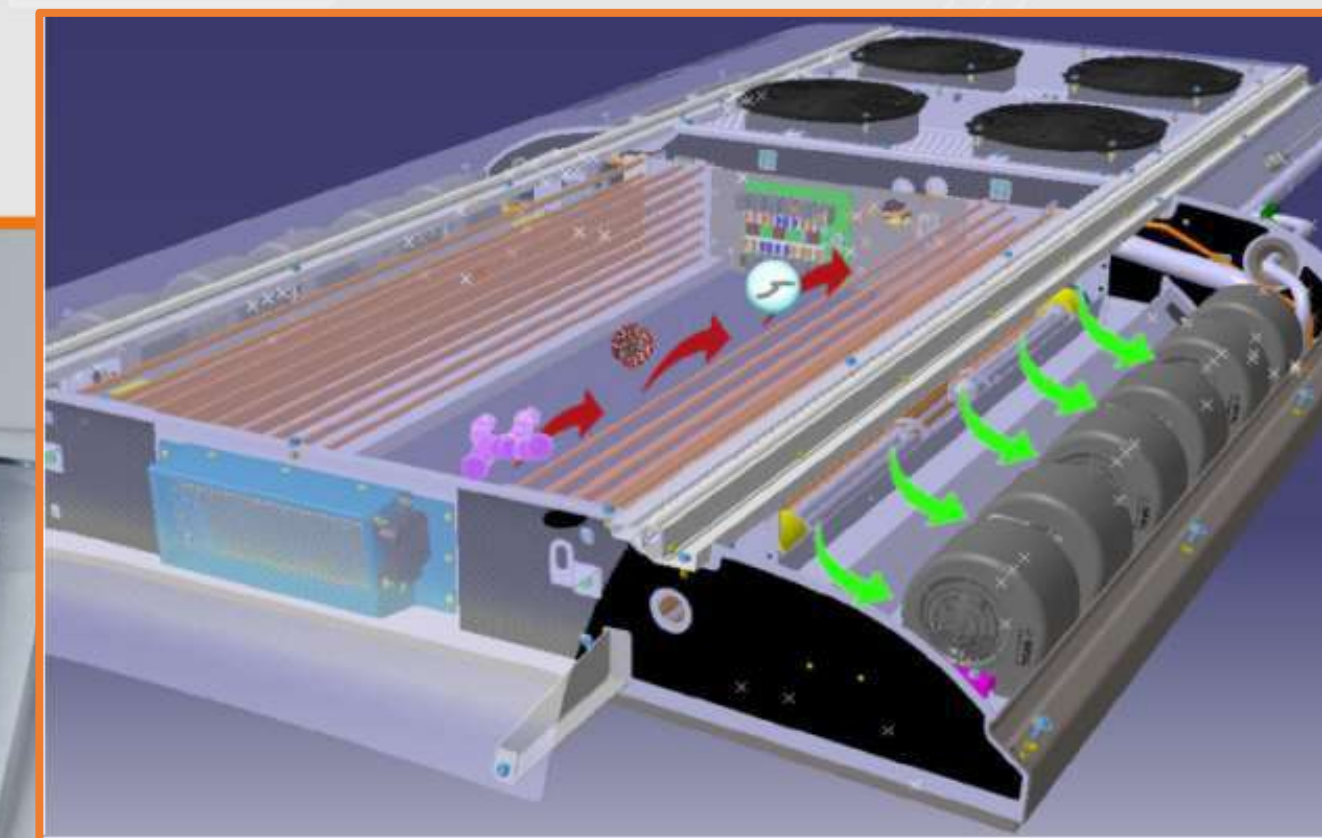
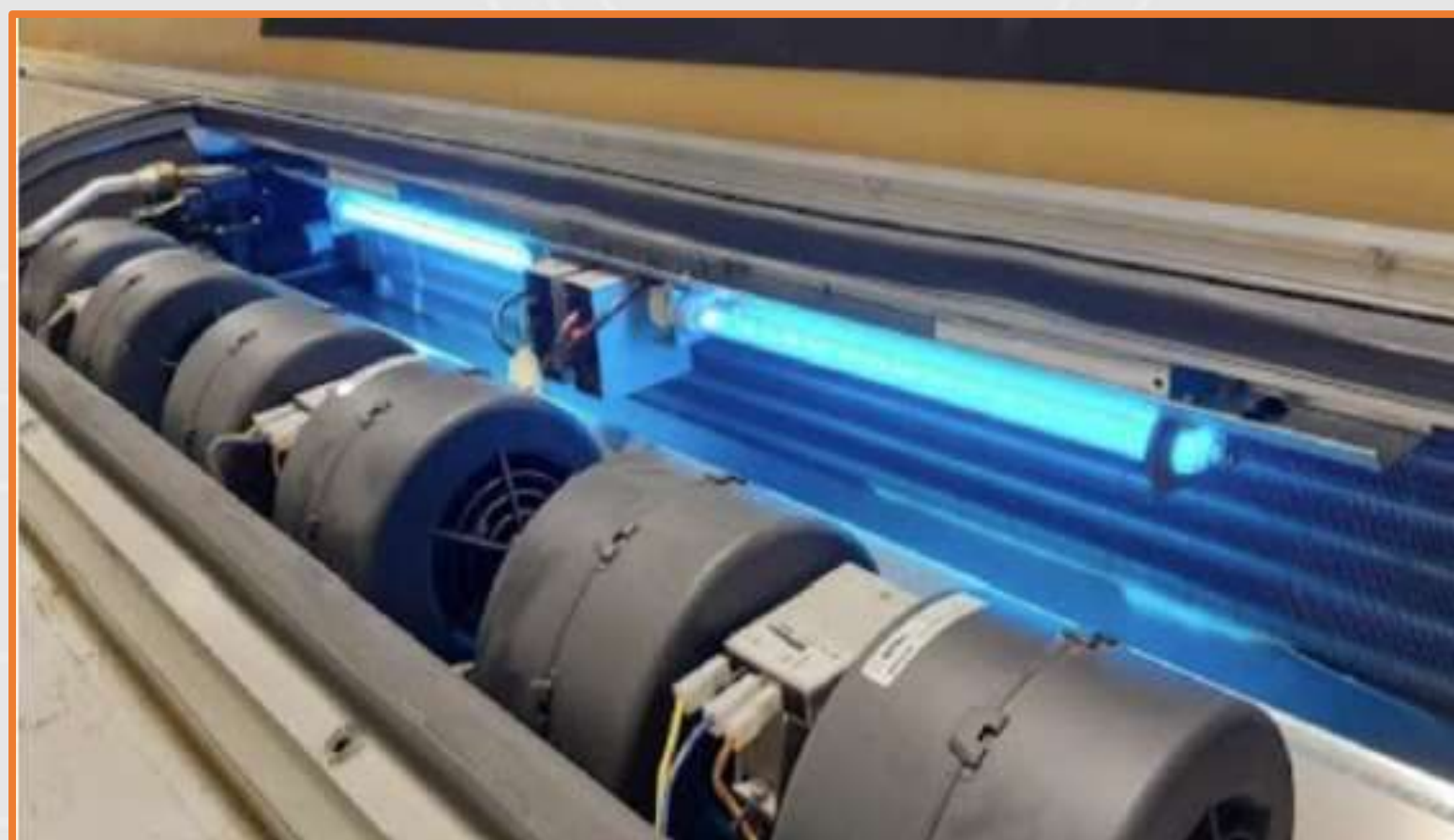
Contam com nanopartículas que agem liberando íons que destroem a membrana celular de micro-organismos, impedindo as funções respiratórias e a produção do seu material genético.





## Sistema com luz ultravioleta para Desinfecção de AR

A radiação UV-C emitida, devido à sua potência e ação antimicrobiana, promove a desinfecção do ar em circulação no interior dos veículos e superfícies do aparelho, sendo eficaz na inativação do material genético de vírus e células bacterianas esporuladas, que possuem maior resistência inata em relação a diversos agentes infecciosos virais envelopados.





## Desinfecção do sanitário por luminárias UV-C

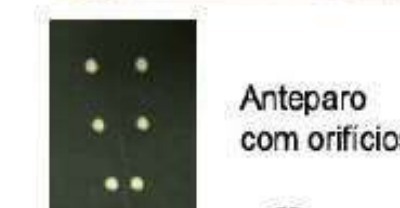
Promove a biossegurança no transporte coletivo com eficiência superior a 99,99% na ação antimicrobiana. Testes de validação conduzidos em parceria com a Unidade de Caxias do Sul - UCS.

Acionamento automático após a utilização da sanitária ou em ciclos automáticos de no máximo 15 minutos.

Kit pode ser instalado tanto em veículos em produção quanto em unidades já em circulação. Sensores de porta, presença e travamento asseguram que o sistema não seja acionado na presença de passageiros.



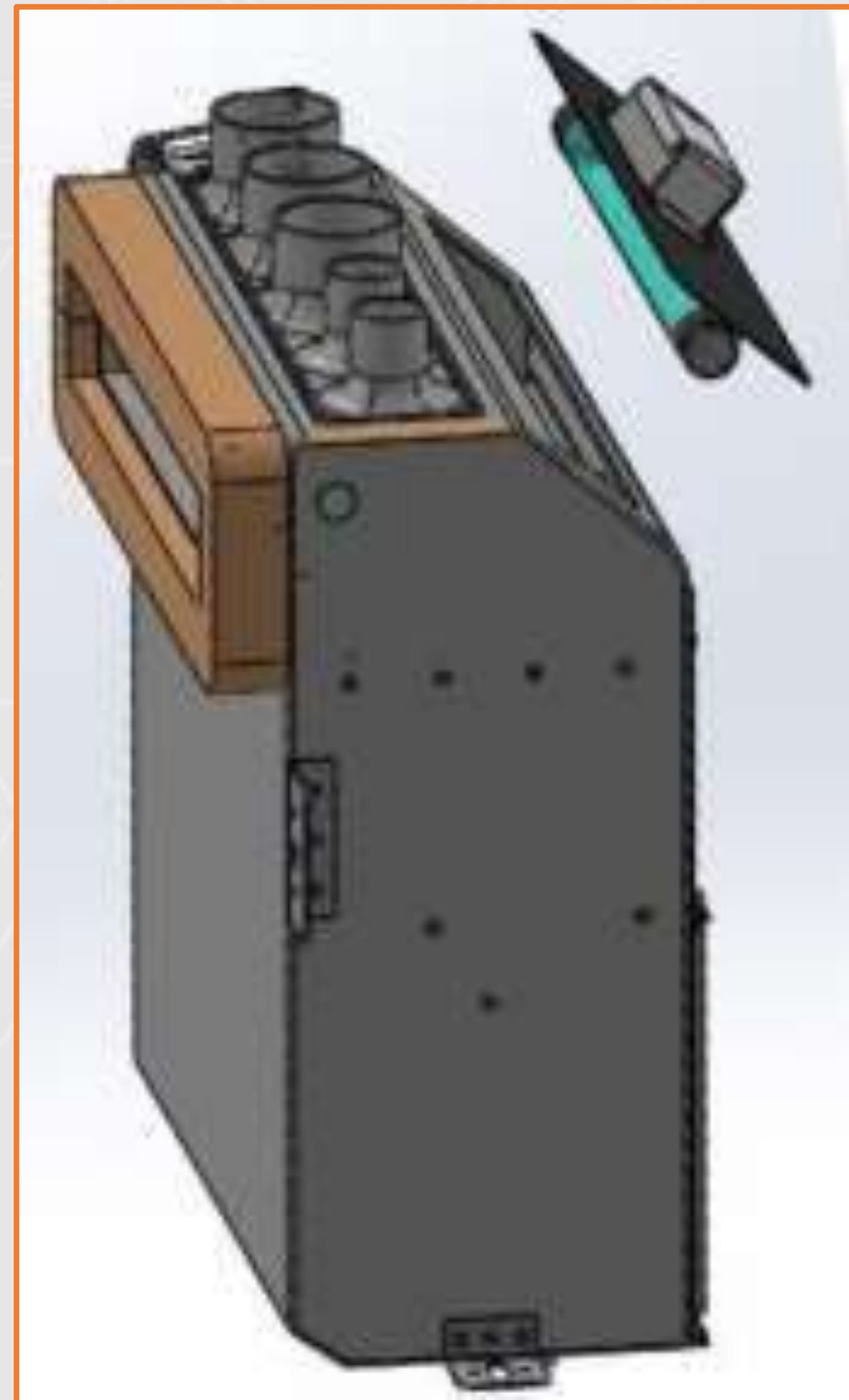
- Pontos testados
1. Pega-mão
  2. Maçaneta porta
  3. Pia
  4. Botão de descarga
  5. Vaso sanitário
  6. Piso





## Defroster

A radiação UV-C emitida, devido à sua potência e ação antimicrobiana, promove a desinfecção do ar em circulação e superfícies do aparelho, sendo eficaz na inativação do material genético de vírus, que possuem maior resistência em relação aos agentes infecciosos virais envelopados.





## Kit de proteção motorista

Solução flexível e modular e de rápida instalação, pode ser adaptada e instalada em diferentes carrocerias.

Kit produzido em vidro: material durável e de fácil limpeza e higienização.

Importante manter a circulação de ar no posto





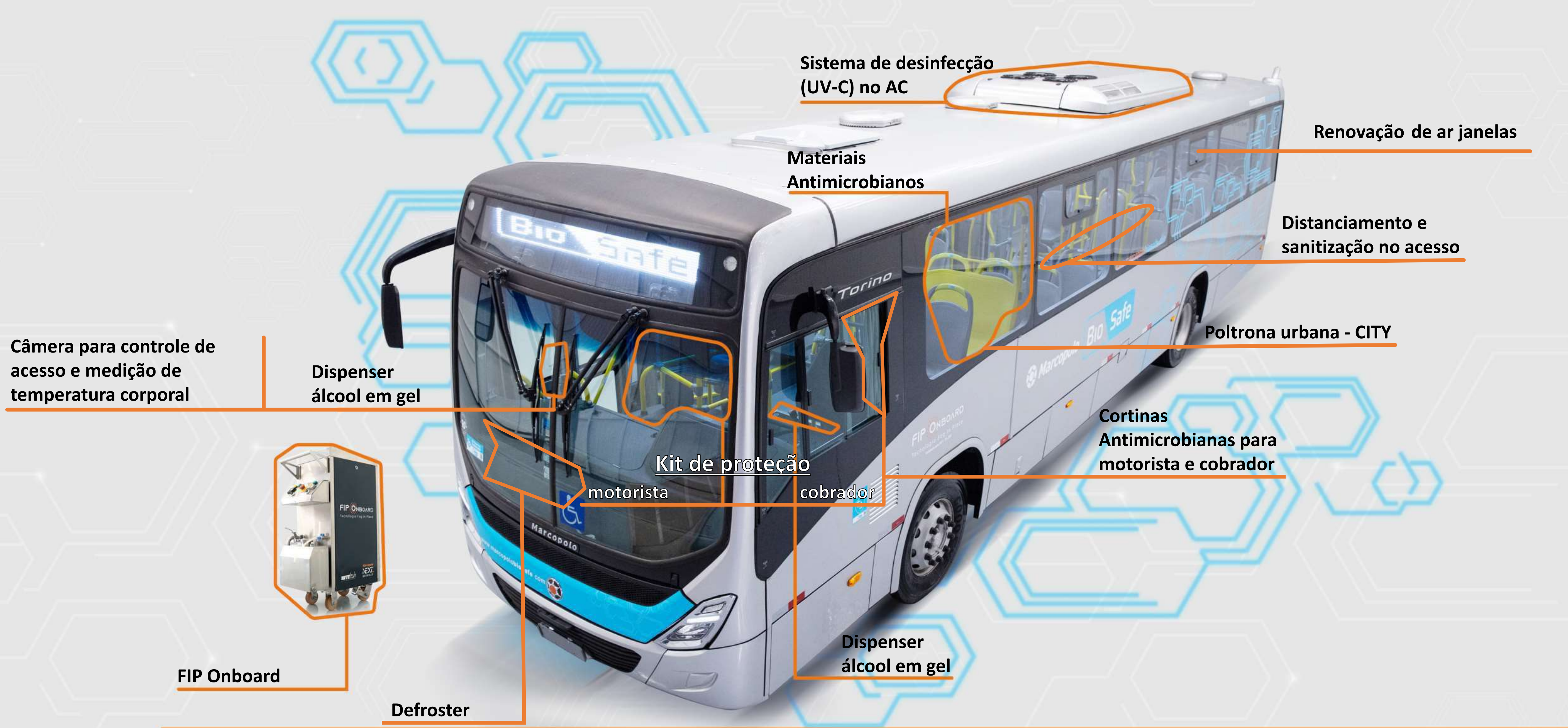
## FIP Onboard desinfeção de superfícies

Tecnologia que pode ser aplicada no salão de passageiros, cabine do motorista e até mesmo no bagageiro, cobrindo 100% das superfícies.

A névoa seca age sem deixar poltronas úmidas, evitando o desconforto dos passageiros, e também sem interferir no funcionamento de equipamentos eletroeletrônicos internos.







Sistema de desinfecção (UV-C) no AC

Renovação de ar janelas

Materiais Antimicrobianos

Distanciamento e sanitização no acesso

Câmera para controle de acesso e medição de temperatura corporal

Dispenser álcool em gel

Poltrona urbana - CITY

Cortinas Antimicrobianas para motorista e cobrador

Kit de proteção

motorista

cobrador

FIP Onboard

Dispenser álcool em gel

Defroster



## Controlador de acesso com reconhecimento facial e medição de temperatura

Controlador de acesso com reconhecimento facial e medição de temperatura, que utiliza tela sensível ao toque.

Instalado no acesso a porta de entrada.

- Detecção que impossibilita acesso por foto
- Velocidade de comparação da face inferior a 0,2s por pessoa
- Alerta em caso de não uso de máscara
- Precisão na verificação da face superior a 99%
- Faixa de monitoramento de temperatura é de 30 °C a 50 °C
- Variação máxima de monitoramento de temperatura é de  $\pm 0,5$  °C





## Dispenser de álcool em gel

Instalado na entrada do veículo, e com capacidade para até 500 aplicações, permite que os passageiros higienizem as mãos já no acesso ao salão.





## Acabamentos antimicrobianos

Incorporados ao processo de fabricação das peças, os aditivos antimicrobianos que eliminam colônias de micróbios tornando o toque mais seguro para o usuário.

Contam com nanopartículas que agem liberando íons que destroem a membrana celular de micro-organismos, impedindo as funções respiratórias e a produção do seu material genético.

**STANDARD – Pega mãos encapsulados e injetados.**





## Poltrona Urbana CITY

Modelo de poltronas urbanas CITY, com desenvolvimento pelo Design Center utilizando como referência equipamentos da linha branca.

Opcional: Revestimento em material Vinil Neural Grafite.





## Espaço PPD

Espaço do PPD com aditivos antimicrobianos em todos os componentes do guarda corpo e banquetas.

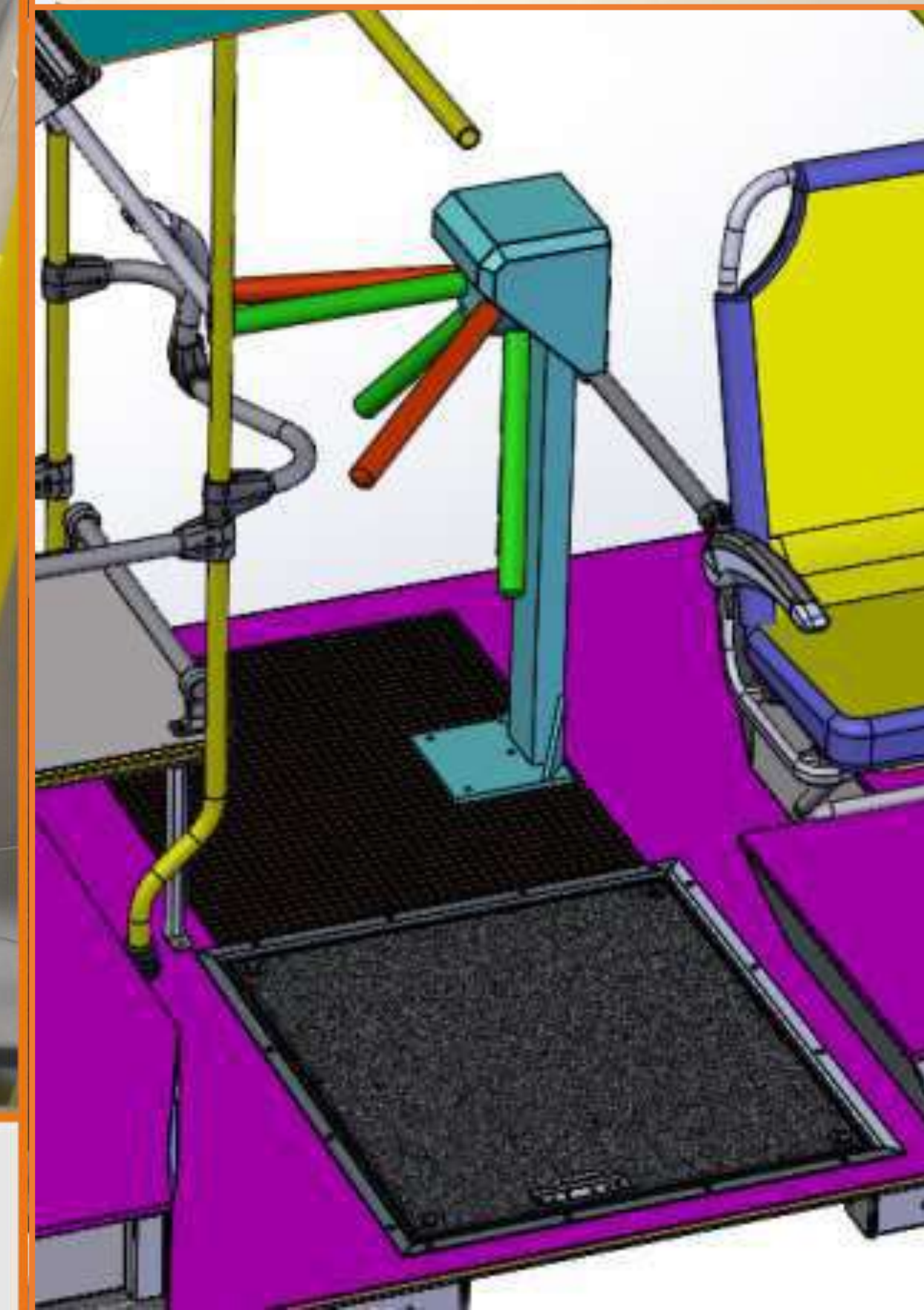
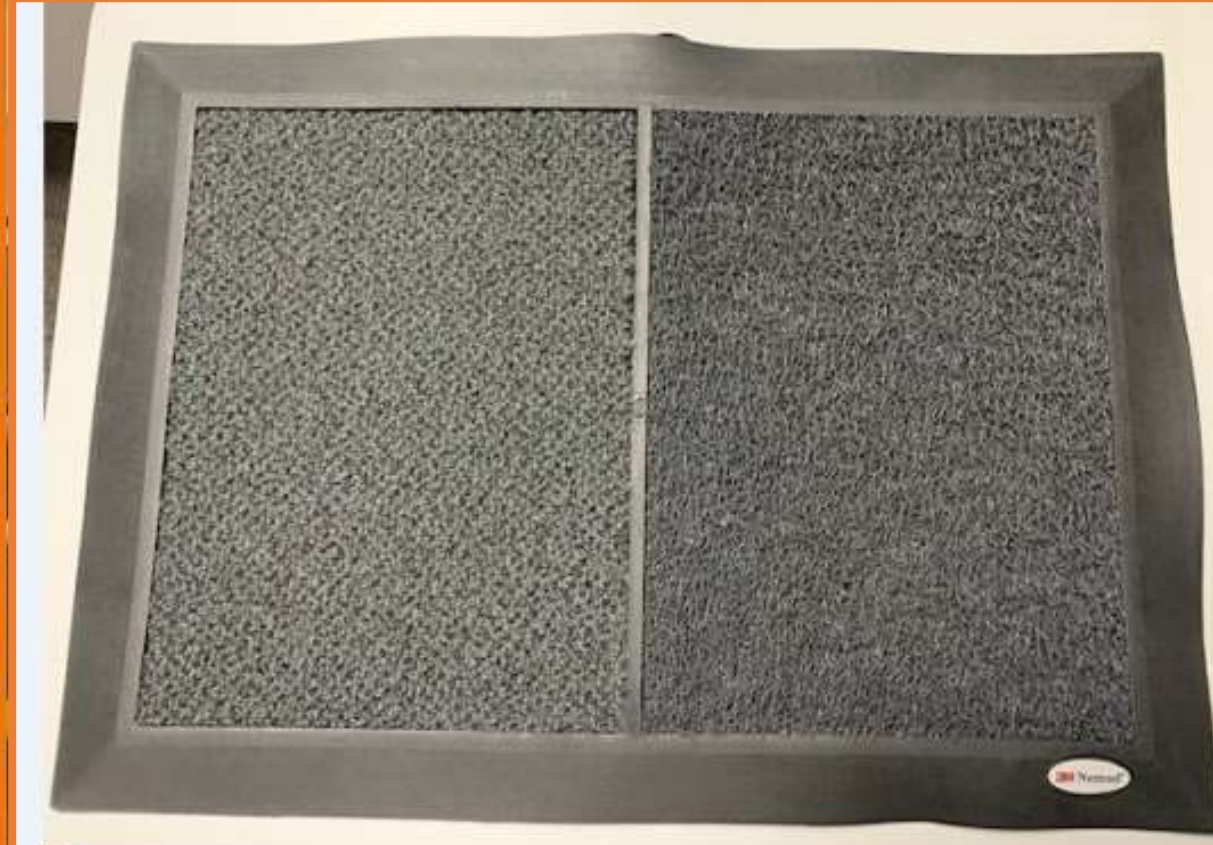




## Distanciamento e sanitização no embarque

Adesivos instalados no assoalho do veículo indicam a distância segura entre passageiros em pé.

Tapetes umedecidos com produto sanitizante no contribuem para a higienização dos calçados dos passageiros no acesso ao veículo.





## Sistema com luz ultravioleta para desinfecção de ar

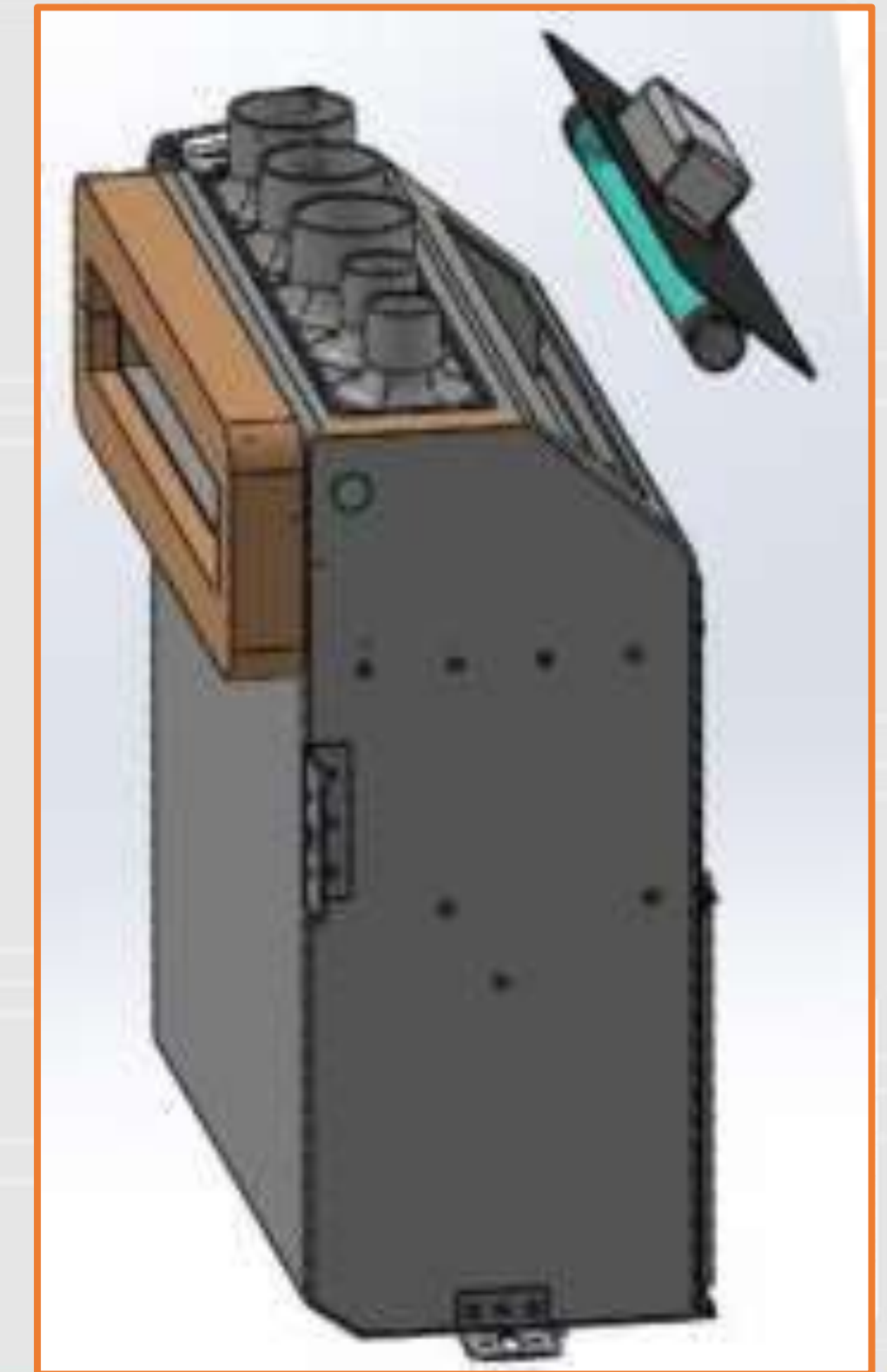
A radiação UV-C emitida, devido à sua potência e ação antimicrobiana, promove a desinfecção do ar em circulação no interior dos veículos e superfícies do aparelho, sendo eficaz na inativação do material genético de vírus e células bacterianas esporuladas, que possuem maior resistência inata em relação a diversos agentes infecciosos virais envelopados.





## Defroster

A radiação UV-C emitida, devido à sua potência e ação antimicrobiana, promove a desinfecção do ar em circulação e superfícies do aparelho, sendo eficaz na inativação do material genético de vírus, que possuem maior resistência em relação aos agentes infecciosos virais envelopados.

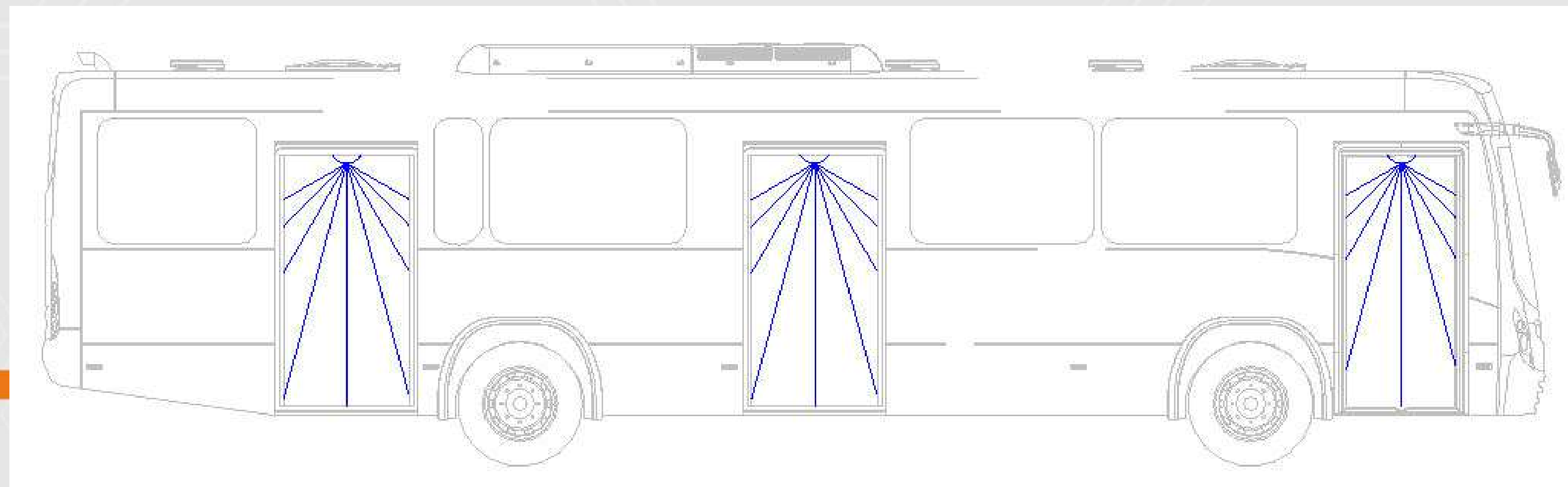




## LIMITADOR DE LOTAÇÃO CONTROLE DE FLUXO DE PESSOAS E RECONHECIMENTO FACIAL

Possui um controle de lotação, onde é realizada por meio de câmeras instaladas no salão, a contagem dos passageiros e a localização dos mesmos, informando da lotação do veículo ao motorista, podendo optar por limitar a entrada dos passageiros com o bloqueio da porta de embarque. A quantidade do fluxo a ser controlado pode ser definido de acordo com a necessidade do operador.

Não há interferência com as saídas de emergência!





## Kit de proteção motorista e cobrador

Solução flexível e modular e de rápida instalação, pode ser adaptada e instalada em diferentes carrocerias.

Kit produzido em vidro: material durável e de fácil limpeza e higienização.





## Cortinas Antimicrobianas motorista e cobrador

Produto inovador que utiliza tecnologia hospitalar para evitar a proliferação de fungos e bactérias, impedindo o seu crescimento, desde que haja higienização adequada no interior do veículo.

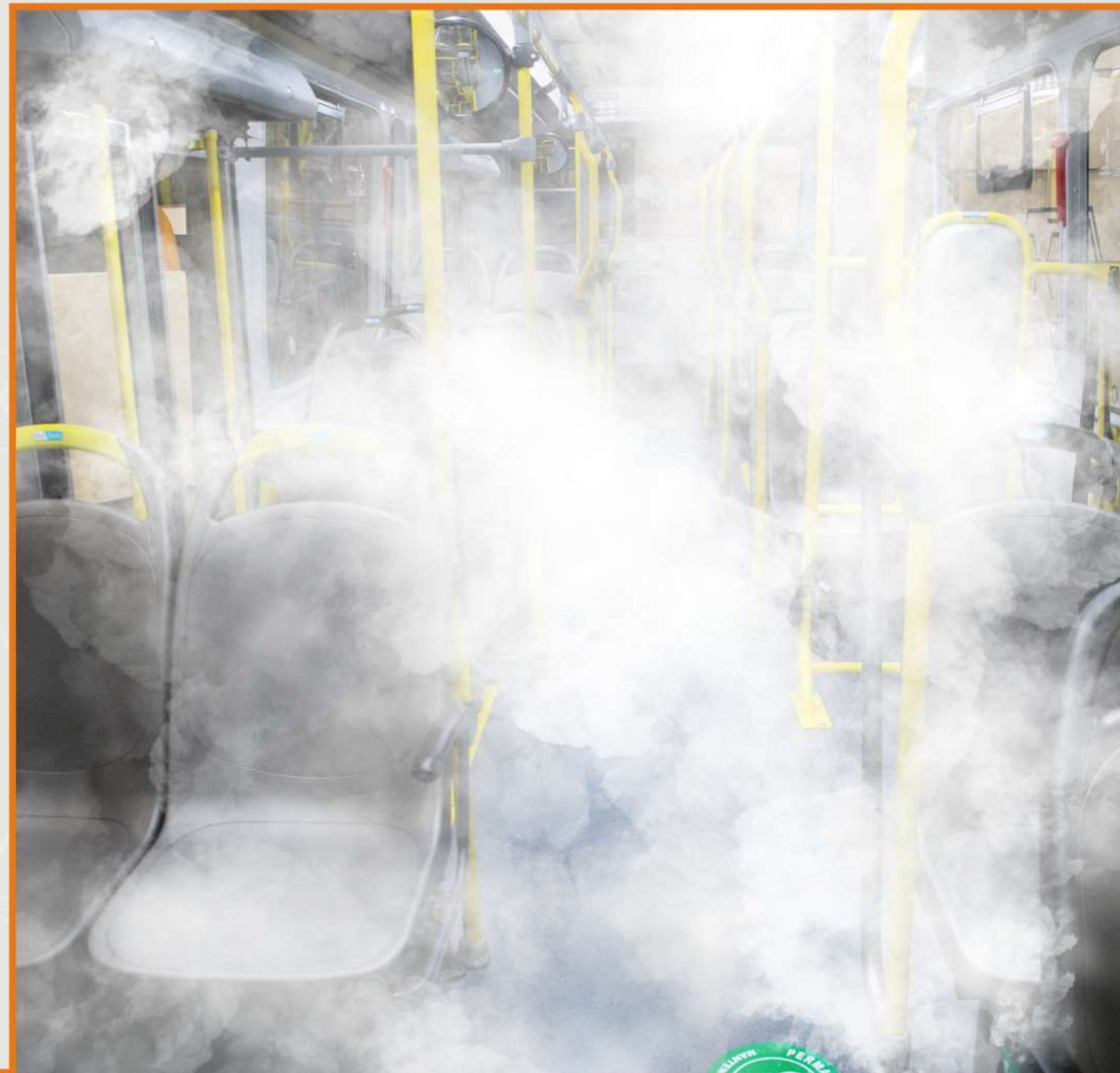




## FIP Onboard desinfeção de superfícies

Tecnologia que pode ser aplicada no salão de passageiros, cabine do motorista e até mesmo no bagageiro, cobrindo 100% das superfícies.

A névoa seca age sem deixar poltronas úmidas, evitando o desconforto dos passageiros, e também sem interferir no funcionamento de equipamentos eletroeletrônicos internos.

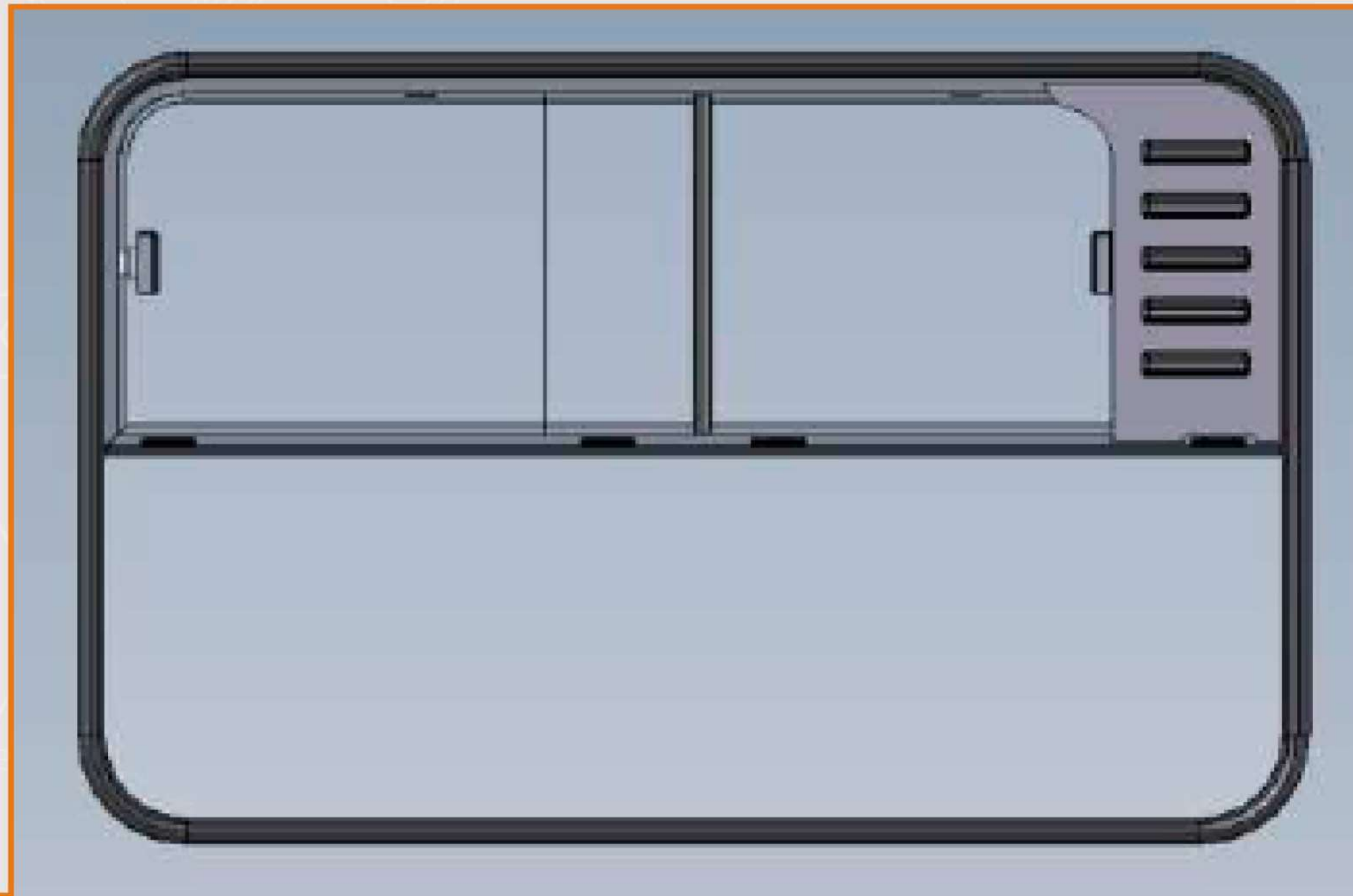




## Renovação de ar em ônibus

Moldura que permite a captação de ar através das janelas corrediças dos ônibus urbanos atendendo as normas da OMS para garantir a circulação de ar interno.

Estudo comprova que veículos Marcopolo têm renovação de ar até 63% maior que a exigida em supermercados, agências bancárias e aeroportos entre outros locais.





Dúvidas



**SEMPRE AQUI**

Contato Eng. de Vendas:

Douglas Seefeldt

[douglas.Seefeldt@marcopolo.com.br](mailto:douglas.Seefeldt@marcopolo.com.br)

+55 54 2101 4863

+55 54 98407 1557

Cassiano Bridi

[cassiano.bridi@marcopolo.com.br](mailto:cassiano.bridi@marcopolo.com.br)

+55 54 2101 3806

+55 54 99138 2272



@onibusmarcopolo  
www.marcopolo.com.br





## COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE

### Disposición 295/2020

#### DI-2020-295-APN-CNRT#MTR

Ciudad de Buenos Aires, 13/11/2020

VISTO el Expediente EX-2020-17607363- -APN-MESYA#CNRT, la Resolución N° RESOL-2020-60-APN-MTR, la Resolución N° RESOL-2020-64-APN-MTR, la Disposición N° DI-2020-28-APN-CNRT#MTR, la Resolución N° RESOL-2020-107-APN-MTR, la Providencia N° PV-2020-30315243-APN-CNRT#MTR, la RESOL-2020-222-APN#MTR, la Disposición N° 2020-271-APN-CNRT#MTR, la RESOL-2020-259-APN-MTR#CNRT; y

#### CONSIDERANDO:

Que la Resolución RESOL-2020-60-APN-MTR del MINISTERIO DE TRANSPORTE creó en la órbita de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, entre otros, el “COMITÉ DE CRISIS PREVENCIÓN COVID-19 PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR”

Que asimismo se estableció que los Comités creados deberán estar integrados por los diversos actores de cada uno de los sectores involucrados, incluyéndose a los prestadores de los servicios, cámaras representativas de los sectores, las entidades gremiales y a cualquier otra entidad o persona con incumbencia en la materia.

Que dicha Resolución Ministerial le confirió a los Comités de Crisis, entre otras funciones, la de disponer todas las medidas que considere convenientes y necesarias para cumplir con los lineamientos de la referida norma.

Que mediante la aludida Disposición N° DI-2020-28-APN-CNRT#MTR, se sustituyó el Protocolo “PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR”, por el establecido en su Anexo I, identificado como IF-2020-27527375-APN-GFPTA#CNRT, disponiendo, entre otras, que las pautas del citado Protocolo, serán adaptadas, modificadas y complementadas, conforme al estado de evolución en nuestro país de la pandemia COVID-19 y serán publicadas y actualizadas en el sitio web oficial de esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, debiendo asimismo el Área de Prensa y Comunicación del Organismo, proceder a su difusión.

Que por los motivos expuestos en sus considerandos, la Resolución N° RESOL-2020-107-APN-MTR, del MINISTERIO DE TRANSPORTE, estableció distintos recaudos para la prestación de servicios de transporte automotor urbano y suburbano de oferta libre y encomendó al COMITÉ DE CRISIS PREVENCIÓN COVID-19 PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR”, la elaboración de un Protocolo Específico para los mismos.

Que el 4 de mayo de 2020, representantes del MINISTERIO DE TRANSPORTE, de esta Comisión Nacional, del aludido Comité de Crisis, de las Cámaras representativas del sector (CETUBA, CEAP, AAETA, CTPBA, ACTA), de





la UNIÓN TRANVIARIOS AUTOMOTOR -UTA- y en presencia de la SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DE TRABAJO y del MINISTERIO DE SALUD, se celebró el acuerdo identificado como IF-2020-29977846-APN-SG#CNRT.

Que en consecuencia, los miembros del COMITÉ DE CRISIS Y PREVENCIÓN COVID-19 PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR suscribieron el Informe IF-2020-30025869-APN-GFPTA#CNRT.

Que en razón a ello mediante Providencia N° PV-2020-30315243-APN-CNRT#MTR, se procedió a modificar el Protocolo, quedando el IF-2020-30025869-APN-GFPTA#CNRT, como actualización del Protocolo "PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR - Versión 6/05/2020-

Que la Resolución N° RESOL-2020-64-APN-MTR, dispuso la suspensión total de los servicios de transporte automotor y ferroviario de pasajeros interurbano e internacionales.

Que mediante la Resolución N° RESOL-2020-222-APN-MTR se derogó el artículo 2° de la RESOL-2020-64-APN-MTR, respecto de los servicios de transporte automotor descriptos en los incisos a), b) y c) del artículo 3 del Decreto N° 958/1992 y de transporte ferroviario de pasajeros, ambos de jurisdicción Nacional.

Que la mencionada Resolución N° RESOL-2020-222-APN-MTR, dispuso entre otras que "...para la reanudación de los servicios de transporte automotor y ferroviario interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional deberán aplicarse los protocolos respectivamente elaborados por el COMITÉ DE CRISIS PREVENCIÓN COVID-19 PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR y el COMITÉ DE CRISIS PREVENCIÓN COVID-19 EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO" creado por la Resolución N° 60 de fecha 13 de marzo de 2020, del MINISTERIO DE TRANSPORTE, de conformidad con los lineamientos y recomendaciones del MINISTERIO DE SALUD...", refiriendo a su vez que "...En caso de corresponder, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE procederá a actualizar los protocolos que estuvieran vigentes..."

Que el COMITÉ DE CRISIS PREVENCIÓN COVID-19 PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR, presentó mediante IF-2020-70459759-APN-GFPTA#CNRT, la modificación del Protocolo identificado como IF-2020-30025869-APN-GFPTA#CNRT, que fuera aprobado por la Providencia PV-2020-30315243-APN-CNRT#MTR.

Que la Secretaría de Calidad en Salud del MINISTERIO DE SALUD, se expidió en los términos que da cuenta la Nota N° NO-2020-70358419-APN-SCS#MS.

Que mediante Disposición N° DI-2020-271-APN-CNRT#MTR, se convalidó lo actuado por el COMITÉ DE CRISIS Y PREVENCIÓN COVID-19 EN EL TRANSPORTE AUTOMOTOR, procediéndose a aprobar la actualización del Protocolo, quedando el IF-2020-70459759-APN-GFPTA#CNRT, como actualización del Protocolo "PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR - Versión 19/10/2020-

Que la Secretaría de Calidad en Salud del Ministerio de Salud, con referencia a la consulta que oportunamente se realizara sobre aumentar el tope de ocupación en el transporte público urbano y suburbano, efectuó una serie de sugerencias a través de su Nota N° N0-2020-77788996-APN-SCS#MS.



Que mediante la Resolución N° RESOL-2020-259-APN-MTR, se sustituyó el artículo 1° de la Resolución N° RESOL-2020-64-APN-MTR disponiendo que desde la hora CERO (0) del día 13 de noviembre de 2020, los servicios públicos de transporte automotor urbanos y suburbanos de jurisdicción nacional deberán circular con una cantidad de pasajeros que no supere la capacidad de asientos disponibles, pudiéndose ampliar hasta DIEZ (10) pasajeros de pie, ante el exceso de demanda, en los horarios de mayor requerimiento del servicio, dando cumplimiento a las recomendaciones sobre distanciamiento social en el interior de los vehículos, de conformidad con las previsiones establecidas en los protocolos respectivos.

Que a su vez la mencionada resolución incorporó como artículo 1° bis de la Resolución N° RESOL-2020-64-APN-MTR, disponiendo el mismo, que las prestatarias de los servicios involucrados deberán garantizar la máxima frecuencia de sus servicios, tomando en cuenta la disponibilidad de vehículos y personal de conducción habilitados, prescribiendo las medidas de ventilación con las que deberán circular según posean o no sistemas de aire acondicionado, como así también determinó las personas que pueden viajar y la documentación con la que deberán hacerlo.

Que por otra parte el mentado artículo 1° bis estableció que las operadoras de transporte tendrán que extremar los recaudos para la desinfección e higiene de los vehículos, disponiendo las formas en que deberá efectuarse la circulación interna dentro de los mismos y las medidas de prevención sanitaria que se podrá exigir al pasajero, durante el viaje y/o el tiempo de espera en paradas o en estaciones y/o apeaderos, debiendo dar asimismo estricto cumplimiento a los Protocolos que determine el "COMITÉ DE CRISIS PREVENCIÓN COVID-19 PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR", que funcionan bajo la órbita de este Organismo de Control.

Que finalmente la Resolución N° RESOL-2020-259-APN-MTR le encomendó a esta Entidad, la fiscalización del cumplimiento de las pautas establecidas en el referido acto administrativo y en los protocolos aplicables a cada uno de los servicios alcanzados, debiendo, en caso de detectar irregularidades, aplicar las sanciones previstas en el Régimen de Penalidades vigente, iniciando de corresponder las acciones administrativas y/o judiciales pertinentes, según el tipo de infracción de que se trate, quedando expresamente facultada para retener o paralizar los servicios que no cumplan con las disposiciones vigentes.

Que en orden a las aludidas medidas dispuestas por el Ministerio de Transporte, el COMITÉ DE CRISIS Y PREVENCIÓN COVID-19 PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR, procedió a actualizar el Protocolo identificado como IF-2020-70459759-APN-GFPTA#CNRT, por el Protocolo "PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR - Versión 13/11/2020-", consignado como IF-2020-78222071-APN-GFPTA#CNRT.

Que en consecuencia resulta procedente disponer los medios tendientes a la actualización del Protocolo "PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR.

Que corresponde articular los procedimientos tendientes a comunicar a las Cámaras representativas del sector y a las Terminales de Ómnibus de Jurisdicción Nacional, lo dispuesto en la presente medida.

Que deviene necesario invitar a las Provincias, sus Municipios y a la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, de corresponder a adherir a la presente Disposición o a disponer medidas similares en sus respectivas jurisdicciones.



Que la GERENCIA DE ASUNTOS LEGALES Y JURIDICOS, ha tomado la intervención de su competencia.

Que este acto se dicta conforme las facultades conferidas en el Decreto N° 1388/1996 y sus modificatorios y en los términos del Decreto N° 302/2020.

Por ello,

EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE

DISPONE:

ARTÍCULO 1º.- Convalídase lo actuado por el COMITÉ DE CRISIS Y PREVENCIÓN COVID-19 PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR, procediéndose a aprobar la actualización del Protocolo IF-2020-70459759-APN-GFPTA#CNRT- Versión 19/10/2020-, por el Protocolo "PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR - Versión 13/11/2020-, identificado como IF-2020-78222071-APN-GFPTA#CNRT, que como anexo forma parte integrante de la presente disposición.

ARTÍCULO 2º.- Establécese que el Protocolo "PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR, identificado como IF-2020-78222071-APN-GFPTA#CNRT - Versión 13/11/2020-, aprobado por el artículo anterior, comenzará a regir a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 3º.- Dispónese que la actualización del Protocolo identificado como IF-2020-78222071-APN-GFPTA#CNRT-Versión 13/11/2020- deberá ser publicada en el sitio web oficial de esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

ARTÍCULO 4º.- Comuníquese al COMITÉ DE CRISIS Y PREVENCIÓN COVID-19 PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR, a los fines que notifiquen a las Cámaras representativas del sector y a las Terminales de Ómnibus de Jurisdicción Nacional.

ARTÍCULO 5º.- Invítase a las Provincias, a sus Municipios y a la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, adherir al Protocolo PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR – identificado como IF-2020-78222071-APN-GFPTA#CNRT - Versión 13/11/2020 o a disponer medidas similares en sus respectivas jurisdicciones.

ARTÍCULO 6º.- Comuníquese, AL MINISTERIO DE SALUD, al MINISTERIO DE SEGURIDAD y al MINISTERIO DEL INTERIOR.

ARTÍCULO 7º.- Publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Jose Ramon Arteaga

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Disposición se publican en la edición web del BORA  
-www.boletinoficial.gob.ar-





e. 17/11/2020 N° 56213/20 v. 17/11/2020

**Fecha de publicación** 17/11/2020





**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Informe Firma Conjunta Transferible**

**Número:** IF-2020-78222071-APN-GFPTA#CNRT

CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Viernes 13 de Noviembre de 2020

**Referencia:** “PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR”

---

**ANEXO I**

**PROTOCOLO**

**“PLAN DE EMERGENCIA -COVID19, PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR”**

**I - GENERALIDADES**

**Objeto**

El presente protocolo tiene por finalidad establecer las pautas mínimas de higiene y prevención que contribuyan a minimizar la propagación del virus SARS-CoV-2 que provoca la enfermedad denominada Covid-19; las que deberán ser observadas por los destinatarios del mismo.

**Destinatarios**

El presente protocolo se encuentra dirigido a todos los operadores de transporte automotor de pasajeros de jurisdicción nacional, transporte de carga de jurisdicción nacional e internacional y a los concesionarios de las terminales de ómnibus y ferroautomotoras bajo la órbita de control de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

Asimismo, contiene nuevas recomendaciones del Ministerio de Salud de la Nación, dirigidas a las estaciones y terminales de jurisdicción provincial y municipal y demás Autoridades Jurisdiccionales.

**Medidas de prevención generales y comunes para todos los destinatarios**

En consonancia con las recomendaciones emitidas por el MINISTERIO DE SALUD, se deberá:

- Extremar las condiciones de higiene en las unidades de transporte, cabeceras, terminales de ómnibus,

ferroautomotoras y en todos los sitios donde transiten o permanezcan todos los actores vinculados a la actividad de los sujetos alcanzados.

- Extremar las acciones tendientes al cuidado del personal asignado a la prestación de los servicios, mediante la colocación de suministros de alcohol en gel, soluciones a base de alcohol y/o cualquier otro insumo que recomiende el MINISTERIO DE SALUD, en lugares de fácil acceso.
- El material de desecho debe disponerse siguiendo las guías emitidas por el Ministerio de Salud de la Nación y las recomendaciones de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), según surge del Anexo II de la Resolución 16/2020 de esa Junta de Seguridad.
- Supervisar que los suministros para el lavado de manos (es decir, jabón, toallas desechables) estén constantemente disponibles.
- Proveer elementos de protección que cubran nariz, boca y mentón (podrán ser reutilizables), a los conductores y demás empleados que desarrollen tareas vinculadas a la actividad en las distintas instalaciones fijas de las empresas, conforme lo dispuesto RESOL-2020-95-APN-MTR.
- A los fines de la obligación de proveer adecuadamente los elementos de protección de boca, nariz y mentón, se entenderá que la misma será cumplida cuando se trate de elementos de que resulten lavables sin afectar su eficacia en materia de protección. Cuando dichos elementos de protección hayan agotado su vida útil, deberán ser provistos nuevamente por las empresas.

Los mentados elementos de protección de boca, nariz y mentón deberán ser industriales, no caseros.

- Se permitirá el acceso a las bases operativas, únicamente al personal esencial, a quien se le tomará la temperatura previa al ingreso al establecimiento. Quedará denegado el paso a cualquier individuo que evidencie un cuadro febril o síntomas compatibles con el diagnóstico de Covid-19, convocando en esos casos a los profesionales de salud para su rápido control y atención.
- Implementar el teletrabajo y ejecución de tareas a distancia en todos los casos que no se correspondan con trabajos esenciales propios de la actividad.
- Minimizar el contacto físico a través de la circulación de elementos, incluidos papeles y dinero, y fomentar el uso digital en cualquier transacción.
- Instruir en forma permanente y comunicar eficientemente a todo el personal involucrado, sobre las indicaciones de distanciamiento social aprobadas por el Ministerio de Salud como así también de todas aquellas normas y medidas impartidas por dicha autoridad en el marco de la emergencia sanitaria.
- Notificar y capacitar al personal respecto a los protocolos y normas emitidas por las autoridades nacionales y provinciales relacionadas a la pandemia COVID-19.
- Establecer y poner a disposición de todos los actores involucrados, un plan de contingencia COVID-19 que contemple como mínimo: lugares específicos de aislamiento dentro de las instalaciones, y en caso de ser necesario, de uso exclusivo fuera de éstas; números telefónicos de servicios médicos donde contactarse ante un caso sospechoso, una situación de crisis o una emergencia sanitaria; identificación de los lugares donde se encuentran disponibles los elementos que garantizan la higiene y los equipos de protección personal; medidas de desinfección y lugares de desecho del material, correspondiendo esto último a lo indicado previamente.
- Observar y dar estricto cumplimiento a las medidas obligatorias y recomendaciones impartidas por el Ministerio de Salud de la Nación a través de las Resoluciones N° 568/2020, 627/2020 y concordantes a ellas, como así también las que se dicten al respecto en el futuro.
- Preservar toda la información referente al personal que trabajó en cada vehículo como así también de los pasajeros en los casos que fuera posible, de forma tal que ante la detección de un caso sospechoso o confirmado se pueda identificar y comunicar a todas las personas que hayan estado en contacto con el caso



y como así también a la Autoridad Sanitaria correspondiente.

- Se reorganizarán las áreas cerradas de uso común (comedores, vestuarios, áreas de descanso, etc.) de manera que se respete las distancias de seguridad recomendadas entre las personas, debiendo asimismo observarse lo relativo al material de desecho.
- En los supuestos de denuncias de una enfermedad COVID-19 producida por el coronavirus SAR-Cov2, deberá darse intervención a la Aseguradora de Riesgos de Trabajo (ART) que corresponda, de conformidad con lo establecido en el Decreto N° 367/2020 y la Resolución N° 38/2020 de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.
- De acuerdo a nuevas recomendaciones del Ministerio de Salud, se deberá considerar que en estaciones y terminales jurisdiccionales –provincial y municipal- se garanticen las medidas de distanciamiento, se resguarde la accesibilidad exclusivamente a los pasajeros, se proceda a la ventilación, la desinfección y limpieza, en especial de los espacios comunes y sanitarios
- Asimismo, el Ministerio de Salud recomienda que se adopten los recaudos necesarios para que esas autoridades jurisdiccionales en acuerdo con los administradores de dichas estaciones y terminales, **implementen los mecanismos necesarios para la toma de la temperatura de todos los trabajadores, tripulantes y pasajeros.**
- Finalmente, el Ministerio de Salud aconseja que en todo momento del servicio -embarque, viaje y desembarque-, incluso en las terminales y estaciones jurisdiccionales, las autoridades locales prevean el manejo de casos y el rastreo de contactos estrechos, identificando la autoridad jurisdiccional responsable de activar el protocolo para ello y de desactivarlo, e identificando el lugar de derivación para internación y aislamiento y el modo de traslado hacia dichos lugares.

### **Difusión y comunicación**

Las empresas transportistas y concesionarios de terminales alcanzados por el presente protocolo, deberán difundir medidas de prevención al público usuario y cuerpo de trabajadores, mediante la cartelería y/o información que brinden y/o establezcan las autoridades nacionales y locales en materia de salud y/o de transporte.

Dicho material informativo, deberá estar ubicado en lugares visibles y con lenguaje sencillo. Según corresponda, deberá encontrarse fijada al menos en:

- los lugares de esparcimiento y descanso;
- los puntos de ingreso/egreso de las terminales y estaciones;
- los locales de venta de pasajes/boletos. Este supuesto está enunciado para los casos de excepción que por fuerza mayor opere la venta no presencial;
- las escaleras de ascenso o descenso;
- las oficinas de atención al público y propias de la gestión administrativa;
- los vehículos de transporte urbano y suburbano y aquellos correspondientes al transporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional y el de carácter internacional;
- el ingreso a los sanitarios y dentro de ellos;
- dentro de los vehículos, frente al baño o en el área de ascenso de la unidad, describiendo las normas y obligaciones de comportamiento durante el viaje. En caso que la unidad cuente con intercomunicador, se difundirán las mismas apenas comenzado el servicio;

Caso contrario, y siempre que pueda mantener una distancia prudencial, el conductor podrá informar las normas a

viva voz a bordo o antes del ascenso.

Asimismo, deberán transmitir el video o comunicación que les proporcione la CNRT, como mínimo, de la siguiente manera:

**Vehículos** (*en caso de estar equipada la unidad*): al inicio del viaje y al finalizar el mismo. Si el trayecto del viaje cuenta con paradas o escalas, deberá reproducirse o comunicarse en cada una de ellas para informar a todo pasajero que haya ascendido.

**Terminales/Estaciones:** de manera periódica cada 30 minutos.

**Instalaciones fijas (cabeceras, talleres, oficinas):** al inicio de la jornada laboral y a su finalización.

## **II – PARTICULARIDADES**

Sin perjuicio de las normas que los operadores y las concesionarias determinen en el marco de la emergencia y acciones de prevención con relación al denominado COVID-19, se deberá dar cumplimiento como mínimo, con las presentes instrucciones y de acuerdo a las diferentes situaciones en el desarrollo del servicio de transporte.

### **a. SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR URBANO DE PASAJEROS**

#### **Mantenimiento del nivel de servicio**

- Durante la vigencia de lo dispuesto por el Poder Ejecutivo Nacional mediante el dictado del DNU N° 297/2020 y sus sucesivas prórrogas y complementarias, las empresas deberán mantener los esquemas de frecuencias para la prestación de servicios, establecidos mediante RESOL-2020-110-APN-MTR, o las que en el futuro las reemplacen; garantizando la máxima frecuencia de sus servicios, tomando en cuenta la disponibilidad de vehículos y personal de conducción habilitados
- Sólo podrán circular con una cantidad de pasajeros que no supere la capacidad de asientos disponibles. Excepcionalmente, en los horarios de mayor requerimiento del servicio y ante el exceso de demanda, la capacidad podrá ampliarse hasta DIEZ (10) pasajeros de pie, dando cumplimiento a las recomendaciones sobre distanciamiento social en el interior de los vehículos y las demás previsiones establecidas en el presente protocolo, de conformidad a lo establecido en la RESOL-2020-64-APN-MTR y sus modificatorias y complementarias.

#### **Pautas de prevención para el personal de conducción**

Las operadoras seleccionarán al personal de conducción y al resto del personal, de acuerdo a un orden de prioridad según los parámetros de riesgo, conforme lo determina el Ministerio de Salud. Se deberán observar las siguientes recomendaciones:

- Antes de tomar servicio, se deberá controlar la temperatura de los conductores y si presenta fiebre o algún síntoma de la enfermedad provocada por el virus identificado como COVID-19 (conforme lo determina el Ministerio de Salud), no deberá tomar servicio y deberá seguirse el protocolo para el personal enfermo. Posteriormente deberá darse intervención a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) que corresponda,

de conformidad con lo establecido en el Decreto N°367/2020 y en la Resolución N° 38/2020 de la SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO.

- En todas las unidades, sin perjuicio del diseño que tengan las mismas, deberá instalarse una separación física que separe a los pasajeros de los conductores. Ésta, deberá ser de material transparente, de manera que no se vean afectadas las condiciones de visibilidad ni comprometer las condiciones de seguridad con que deben prestarse los servicios.
- Se instalará una señal de separación entre el chofer y el pasaje a 1.5 (m) del habitáculo del conductor.
- Fijar en el interior de los vehículos, de manera visible a todo el pasaje, la cartelería que establezcan las Autoridades competentes en la materia, destinada a proteger la salud de conductores y pasajeros.
- En las terminales, los choferes deberán realizar su descanso manteniendo la distancia de seguridad entre sus compañeros y no deberán compartir utensilios (ej: mate).
- Será obligatorio tanto para el conductor como para los pasajeros, el uso de elementos de protección que cubran nariz, boca y mentón (que podrán ser reutilizables), en el marco de lo establecido en la RESOL-2020- 95-APN-MTR.
- En caso de asistir a talleres de Revisión Técnica Obligatoria, debe respetarse lo dispuesto por las Resolución N° 96/2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

### **Acondicionamiento del vehículo**

En forma previa a la toma de cada servicio y a su finalización como mínimo, el interior del vehículo deberá ser desinfectado mediante un pulverizador rociador con una solución desinfectante a base de alcohol, lavandina u amoníaco u otro desinfectante que en el futuro se sugieran conforme nuevas evidencias científicas; prestando especial atención a los pasamanos y todos los elementos que utilizan habitualmente para sujetarse los pasajeros, según indicaciones del Ministerio de Salud conforme surgen de la NO-2020-41525202-APN-SCS#MS emitida por dicha cartera.

Mientras el vehículo se encuentre a la espera de iniciar servicio, como a la finalización del mismo, deberá permanecer con sus ventanillas abiertas para facilitar la ventilación continua. Durante su circulación, deberá contar con una correcta ventilación, de conformidad a las siguientes pautas:

- Vehículos de transporte automotor sin aire acondicionado: deberán circular con la totalidad de los ventiletes y/o ventanillas abiertos durante todo el viaje a fin de mantener la máxima circulación de aire.
- Vehículos de transporte automotor con aire acondicionado: deberán circular con la totalidad de los ventiletes y/o ventanillas abiertas durante todo el viaje a fin de mantener la circulación de aire y, además, en época de altas temperaturas, se accionará el aire acondicionado en un modo que garantice la mayor cantidad de toma de aire del exterior (no recirculación). Asimismo, se debe asegurar la limpieza y desinfección continuada de los equipos y conductos de estos sistemas.

Deberán retirarse las cortinas, visillos y demás elementos de tela que pudiesen retener el virus en su entramado. Eliminar el contacto con tela tejida, tapizados, colocando una cobertura impermeable transparente, conforme lo indica la NO-2020-41525202-APN-SCS#MS. Como reemplazo de las cortinas, podrá usarse láminas films polarizadas, con excepción y atendiendo a las consideraciones de la NO-2019-74717720-APN-SSTAMTR para los vidrios usados por el conductor (parabrisas y laterales del puesto de conducción).

Se demarcará el piso del vehículo para indicar el distanciamiento social de los pasajeros de pie, respetando según el diseño del mismo, el máximo de hasta UN (1) pasajero parado por metro cuadrado, sin superar el máximo de DIEZ (10) pasajeros parados.



### **Espera en las paradas**

Deberán instarse los modos de comunicación de manera que la espera del transporte, en las respectivas paradas, durante el ascenso, descenso y dentro de los vehículos, los pasajeros mantengan la distancia social que se recomiende o establezca la autoridad de aplicación.

- Se deberán respetar las demarcaciones señalizadas en el piso de la parada/ plataforma o las indicaciones de agentes cuando las hubiese.
- En las paradas, se ordenarán las filas de espera de manera tal que se procure el distanciamiento social, incorporando la demarcación necesaria en el suelo a tal efecto.

### **Ascenso y descenso de pasajeros al vehículo**

- Cuando el diseño de la unidad lo permita, la circulación interna dentro del vehículo deberá efectuarse desde la puerta de adelante para el ascenso de y hacia la/s puerta/s trasera/s, para el descenso de los usuarios.
- Se deberá garantizar la prioridad de ascenso a aquellas personas con movilidad reducida (puerta central con rampa).
- Excepcionalmente, en los horarios de mayor requerimiento del servicio y ante el exceso de demanda, se permitirá en las unidades hasta DIEZ (10) pasajeros de pie, en los espacios libres disponibles según cada tipo de vehículo.
- La ocupación de la unidad se recomienda de atrás hacia adelante. Primero ocupando todos los asientos, luego formando una fila de pasajeros parados en el pasillo.
- Quedarán deshabilitados los asientos opuestos en la parte delantera del colectivo.
- La ocupación de pie se dará en la zona para pasajeros de movilidad reducida y el pasillo hacia la cabina del chofer.

### **Durante el servicio**

- Los circularán exclusivamente con pasajeros afectados a las actividades declaradas esenciales y/o alcanzadas por excepciones a las restricciones a la circulación en el marco de la pandemia y/o personal docente, no docente y alumnado que deba concurrir a actividades académicas presenciales. A tal efecto, los pasajeros deberán portar el “CERTIFICADO UNICO HABILITANTE PARA CIRCULACIÓN – EMERGENCIA COVID-19” y/o exhibir el permiso emitido por la aplicación “CUIDAR” en su dispositivo móvil y/o el que en el futuro la normativa vigente requiera
- Se promoverá el silencio durante el viaje, evitando así la dispersión de gotas y aerosoles.
- Se desalentará la ingesta de bebidas y/o comidas en el interior de las unidades.
- Los pasajeros no deberán sentarse enfrentados, ello para minimizar el intercambio de gotas y aerosoles.
- Se dispondrá de la cartelería y comunicación necesaria para la concientización de las nuevas medidas.

## **b. SERVICIO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE OFERTA LIBRE URBANO DE PASAJEROS**

### **Mantenimiento del nivel de servicio**

- Durante la vigencia de lo dispuesto por el Poder Ejecutivo Nacional mediante el dictado del DNU N°

297/2020 y sus sucesivas prórrogas y complementarias, únicamente se podrán prestar servicios en los términos del Artículo 4° de la RESOL-2020-71-APN-MTR.

- Los servicios deberán prestarse con una ocupación máxima del vehículo del SESENTA POR CIENTO (60%), de conformidad a lo establecido en la RESOL-2020-107-APN-MTR.

### **Pautas de prevención para el personal de conducción**

Las operadoras seleccionarán al personal de conducción y al resto del personal, de acuerdo a un orden de prioridad según los parámetros de riesgo, conforme lo determina el Ministerio de Salud. Se deberán observar las siguientes recomendaciones:

- Antes de tomar servicio, se deberá controlar la temperatura de los conductores y si presenta fiebre o algún síntoma de la enfermedad provocada por el virus identificado como COVID-19 (conforme lo determina el Ministerio de Salud), no deberá tomar servicio y deberá seguirse el protocolo para el personal enfermo. Posteriormente deberá darse intervención a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) que corresponda, de conformidad con lo establecido en el Decreto N°367/2020 y en la Resolución N° 38/2020 de la SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO.
- Cuando el diseño de la unidad lo permita, se deberá clausurar la puerta de ingreso que se encuentra a la derecha del conductor, habilitando la/s puertas posterior/es de la unidad, tanto para el ascenso como el descenso de los pasajeros, quedando la puerta de ingreso referida para uso exclusivo del conductor.
- En todas las unidades, se deberá instalar una aislación física que separe a los pasajeros del conductor. Ésta, deberá ser de material transparente, de manera que no se vean afectadas las condiciones de visibilidad ni comprometer las condiciones de seguridad con que deben prestarse los servicios.
- En los casos donde el diseño de las unidades no posea puerta/s posterior/es a la cabina del conductor y el ascenso/descenso de pasajeros sea por la puerta del acompañante del conductor, deberá instalarse una separación física que aisle al conductor permitiendo la utilización de todos los comandos del vehículo así como también la visibilidad de todos los espejos retrovisores del mismo.
- En todos los casos las butacas que sean lindantes al chofer, no podrán usarse.
- Se instalará una señal de separación entre el chofer y el pasaje a 1.5 (m) del habitáculo del conductor.
- Fijar en el interior de los vehículos, de manera visible a todo el pasaje, la cartelera que establezcan las Autoridades competentes en la materia, destinada a proteger la salud de conductores y pasajeros.
- En las terminales, los choferes deberán realizar su descanso manteniendo la distancia de seguridad entre sus compañeros y no deberán compartir utensilios (ej: mate).
- Será obligatorio tanto para el conductor como para los pasajeros, el uso de elementos de protección que cubran nariz, boca y mentón (que podrán ser reutilizables), en el marco de lo establecido en la RESOL-2020- 95-APN-MTR.
- Cada pasajero deberá portar el certificado de circulación que corresponda a su actividad, conforme la normativa vigente.
- En caso de asistir a talleres de Revisión Técnica Obligatoria, debe respetarse lo dispuesto por las Resolución N° 96/2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

### **Acondicionamiento del vehículo**

- Deberán retirarse las cortinas, visillos y demás elementos de tela que pudiesen retener el virus en su entramado, con excepción de aquellos utilizados en los tapizados de las butacas y paneles laterales fijos de los vehículos. Eliminar el contacto con tela tejida, tapizados, colocando una cobertura impermeable transparente conforme lo indica la NO-2020-41525202-APN-SCS#MS. Como reemplazo de las cortinas,

podrá usarse láminas films polarizadas, atendiendo a las consideraciones de la NO-2019-74717720-APN-SSTAMTR para los vidrios usados por el conductor (parabrisas y laterales del puesto de conducción).

- En forma previa a la toma de cada servicio y a su finalización como mínimo, el interior del vehículo deberá ser desinfectado mediante un pulverizador rociador con una solución desinfectante a base de alcohol, lavandina u amoníaco u otro desinfectante que en el futuro sugiera la Autoridad Competente conforme nuevas evidencias científicas, prestando especial atención a los pasamanos, cinturones de seguridad, baños, porta-objetos, bodegas y todos los elementos que utilizan habitualmente para sujetarse los pasajeros, con las técnicas para la limpieza y desinfección de superficies indicadas por el del Ministerio de Salud conforme surgen de la NO-2020-41525202-APN-SCS#MS emitida por dicha cartera.
- Cuando existieran cabeceras secundarias, deberán adoptarse idénticas medidas.
- Mientras el vehículo se encuentre a la espera de iniciar servicio, como así también durante su circulación, deberá permanecer con sus ventanillas abiertas para facilitar la ventilación continua. Todos los elementos de expulsión y renovación de aire interior deben estar en perfecto funcionamiento.

### **Espera en las paradas; ascenso y descenso**

- Deberán instarse los modos de comunicación de manera que la espera del transporte, en las respectivas paradas, durante el ascenso, descenso y dentro de los vehículos, los pasajeros mantengan la distancia social que se recomiende o establezca la autoridad de aplicación.

### **c. SERVICIO REGULARES DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS INTERURBANO DE JURISDICCIÓN NACIONAL.**

Se deja constancia, que serán aplicables todas las medidas de prevenciones generales y comunes para los destinatarios mencionadas en el presente Protocolo en general, debiendo observarse además las siguientes medidas:

#### **Mantenimiento del nivel de servicio**

En los servicios de transporte por automotor de pasajeros a prestarse, deberá trasladarse a las personas exceptuadas de la prohibición de circular conforme lo establece la Autoridad competente.

- Frecuencias: se ajustarán de acuerdo a la demanda de los servicios, no pudiendo en ningún caso superar aquellas actualmente registradas para cada línea. Los horarios de los servicios deberán determinarse tomando en cuenta las tasas de ocupación de las distintas terminales de origen y destino, de tal manera que no se generen aglomeraciones de personas al ascender y descender de las unidades y en la evacuación de las terminales. Asimismo, deberán extremarse las medidas para un mejor aprovechamiento de las diferentes infraestructuras y su capacidad instalada.

Los operadores, en forma previa a la iniciación de cada servicio, deberán gestionar bajo su exclusiva responsabilidad, la conformidad de las Gobernadoras y los Gobernadores de Provincias y del Jefe de Gobierno de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, o de la autoridad en la que éstos deleguen esa función, todo ello conforme lo establecido por la RESOL-2020-222-APN-MTR.

- Conforme nuevas recomendaciones del Ministerio de Salud, los servicios deberán únicamente vincular Terminales habilitadas a este fin.



- Ocupación máxima del vehículo: extremando las medidas para un mejor distanciamiento social en el interior de los vehículos y conforme lo dispuesto por la RESOL-2020-222-APN-MTR, la ocupación máxima de las unidades vehiculares será la siguiente:
- Vehículos de categoría “Semi Cama”: podrán trasladar simultáneamente hasta TREINTA Y SIETE (37) pasajeros.
- Vehículos de categoría Cama Ejecutivo: podrán trasladar simultáneamente hasta VEINTISEIS (26) pasajeros.
- Vehículos de categoría Cama Suite: podrán trasladar simultáneamente hasta DIECIOCHO (18) pasajeros.

Las empresas de transporte posibilitarán que los grupos familiares adquieran pasajes para trasladarse en butacas adyacentes o de ubicación cercana, sin perjuicio del distanciamiento social que debe mediar respecto de los restantes pasajeros del servicio.

### **Pautas de prevención para el personal de conducción**

Las empresas prestatarias seleccionarán al personal de conducción y al resto del personal, de acuerdo a un orden de prioridad según los parámetros de riesgo, conforme lo determina el Ministerio de Salud. Se deberán observar las siguientes recomendaciones:

- Antes de tomar servicio, se deberá controlar la temperatura de los conductores y si presenta fiebre o algún síntoma de la enfermedad, conforme lo determina el Ministerio de Salud, no deberá tomar servicio y deberá seguirse el protocolo para el personal enfermo, debiendo la empresa transportista comunicarse con la autoridad sanitaria al teléfono 0800-222-1002 (opción 1) a efectos de recibir las instrucciones del conductor enfermo y del resto del pasaje. Posteriormente deberá darse intervención a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) que corresponda, de conformidad con lo establecido en el Decreto N°367/2020 y en la Resolución N° 38/2020 de la SUPERINTENDENCIA DEL RIESGO DEL TRABAJO.
- Será obligatorio tanto para el conductor como para los pasajeros, el uso de elementos de protección que cubran nariz, boca y mentón (que podrán ser reutilizables), en el marco de lo establecido en la RESOL-2020- 95-APN-MTR.
- Asimismo y por nuevas recomendaciones del Ministerio de Salud, se atenderá la posibilidad de que los operadores de los medios de transporte consideren ofrecer como medida de seguridad adicional a los pasajeros y tripulantes, medidas sanitarias complementarias, como por ejemplo la provisión gratuita de barbijos tricapa, en función a la duración del viaje u otras que pudieran considerar.
- El chofer y acompañante deberán mantener una distancia de seguridad de 1,5 (m).
- Si la unidad dispone de catre, cada chofer deberá contar con su ropa de cama personal.
- Para el caso de que el personal de conducción deba descender del vehículo durante la prestación del servicio, deberán mantener la distancia de seguridad con la persona que se encuentren en el lugar y con sus compañeros, no pudiendo compartir utensilios con éstos últimos (ej: mate).
- Deberá fijarse cartelera ubicada en lugar visible dentro de los vehículos, en la cual se indique al pasajero que deberá respetar un límite de acercamiento al personal de conducción no inferior a 1,5 (m).
- Cuando por el diseño de las unidades vehiculares sea necesario, deberá instalarse una aislación física que separe a los pasajeros de los conductores. Ésta, será de material transparente, de manera que no se vean afectadas las condiciones de visibilidad. En ningún caso deberán comprometerse las condiciones de seguridad con que deben prestarse los servicios.
- Fijar en el interior de los vehículos, de manera visible a todo el pasaje, la cartelera que establezcan las Autoridades competentes en la materia, destinada a proteger la salud de conductores y pasajeros.

- En caso de asistir a talleres de Revisión Técnica Obligatoria, debe respetarse lo dispuesto por las Resolución N° 96/2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

### **Acondicionamiento del vehículo**

Conforme a nuevas recomendaciones del Ministerio de Salud, en lo que respecta a la ventilación de los vehículos, se deberá contemplar la posibilidad de proceder al reemplazo frecuente de los filtros de los aires acondicionados, explorar la alternativa del uso de filtros HEPA portátiles o en su caso, deberá garantizarse que el sistema de aire acondicionado **no funcione en modo recirculación y que cumplan con las 20 renovaciones de aire por hora, en todo el volumen de la unidad**, o mejor alternativa disponible supeditadas a la evidencia científica.

Ello sin perjuicio de la necesidad de ventilar el vehículo mediante la apertura de sus ventanillas y/o puertas, mientras el vehículo se encuentre fuera de servicio, a la espera de la toma de servicio y cuando finalice el mismo.

En lo atinente a las cortinas que cubren las ventanillas de los vehículos afectados a la prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros, considerando que las mismas tienen un rol fundamental como barrera térmica y que hace a las veces de aislamiento, se deberán extremar las medidas de sanitización de dichos elementos, siguiendo las pautas fijadas al respecto por el Ministerio de Salud o mejor alternativa disponible supeditadas a la evidencia científica.

Respecto de los asientos de los vehículos, se deberán extremar las medidas de sanitización de dichos elementos, siguiendo las pautas fijadas al respecto por el Ministerio de Salud o mejor alternativa disponible supeditadas a la evidencia científica.

Medidas de higiene: Todas las unidades contarán dentro del sanitario con suministros de jabón. No obstante, se recomienda a los pasajeros traer consigo otros productos de protección personal como alcohol en gel, toallas higiénicas, etc. para utilizar antes, durante y después del recorrido.

El material de desecho debe disponerse siguiendo las guías emitidas por el Ministerio de Salud de la Nación (Nota: NO-2020-41525202-APN-SCS#MS emitida por dicha cartera) y las recomendaciones de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), según surge del Anexo II de la Resolución 16/2020 de esa Junta de Seguridad.

En los baños se dispondrá un rociador con una solución conforme lo indica el Ministerio de Salud; debiendo informarse a los pasajeros mediante cartelera legible que al hacer uso del baño se deberán utilizar los elementos de higiene provistos, a fin de desinfectar el mismo al retirarse.

### **Espera; ascenso y descenso a los vehículos**

En forma previa al ingreso al vehículo, el pasajero deberá portar el “CERTIFICADO UNICO HABILITANTE PARA CIRCULACIÓN – EMERGENCIA COVID-19” y/o exhibir el certificado mediante la aplicación “CUIDAR” y/o el instrumento sustitutivo o complementario que la normativa vigente requiera, conforme lo dispuesto por la RESOL-2020-222-APN-MTR.

De acuerdo a las nuevas recomendaciones del Ministerio de Salud, se recomienda un distanciamiento mínimo de dos metros entre todos los actores involucrados. Esta distancia podrá reducirse a un metro y

medio dentro de la unidad de transporte, siempre y cuando se cumplan las medidas adicionales de uso permanente del cubre boca, nariz y mentón, el uso de alcohol en gel o lavado de manos, la debida ventilación y desinfección de la unidad. Para el ascenso o descenso de los pasajeros se sugiere mantener la distancia de dos metros entre cada uno de ellos. Igual criterio deberá aplicarse para retirar las valijas de las bauleras de los vehículos.

También en las terminales de transporte, se recomienda cumplir con ese distanciamiento de dos metros y solo facultar a limitarlo a metro y medio, cuando ello se encuentre debidamente justificado en razón de la infraestructura disponible y se asegure el cumplimiento de las medidas adicionales antes referidas.

### **Pautas del servicio y comportamientos durante el servicio.**

**Venta de pasajes:** conforme lo dispone la RESOL-2020-222-APN-MTR, toda venta o reserva de pasajes, se procurará utilizar medios no presenciales de compras.

**Toma de temperatura:** Conforme las nuevas recomendaciones del Ministerio de Salud para las estaciones y terminales de jurisdicción provincial y municipal –detalladas en la parte general del presente- en estas locaciones **se deberá implementar los mecanismos necesarios para la toma de la temperatura de todos los pasajeros.**

En relación a los Concesionarios de las terminales de ómnibus que se encuentran bajo la jurisdicción de la CNRT, se procederá conforme se indica en el punto “e.” del presente Protocolo.

**Del equipaje:** Se procederá conforme Resolución N° 74/2016 de la Secretaría de Gestión de Transporte y sus modificatorias, el marbete o cinta autoadhesiva, debe colocarse en las 2 categorías de equipaje mencionadas.

**Listado de pasajeros:** las empresas deben contar, al momento de la prestación del servicio, con la lista de pasajeros o el manifiesto del cual surja el CÓDIGO DE RESPUESTA RÁPIDA (QR) impreso, que se crea con motivo de confeccionar la misma conforme lo establecido por las Resoluciones Nros. 76/2016 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE y 1334/2016 de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, ambas con sus modificatorias.

Dicha medida, además materializa la necesidad dispuesta por el Ministerio de Salud de contar con la trazabilidad de los pasajeros y los tripulantes, registrando en cada viaje junto a sus datos, la identificación del asiento asignado a cada uno de ellos y conservando esa información, al menos por 14 días posteriores al viaje.

**Movilidad a bordo:** Se limitará la circulación de pasajeros dentro de la unidad, debiendo permanecer los mismos sentados en su butaca durante todo el recorrido, a excepción del momento que deseen utilizar el sanitario. Para ello, deberán aguardar que la señal luminosa indique que el mismo se encuentra disponible, evitando hacer una fila frente a su ingreso.

En los baños se dispondrá un rociador con una solución de agua y lavandina en las proporciones que indique el Ministerio de Salud en la Nota NO-2020-41525202-APN-SCS#MS emitida por dicha cartera.

Deberá indicarse a los pasajeros mediante cartelera legible y en lugar visible:



a) que al hacer uso del baño se deberán utilizar los elementos de higiene provistos, a fin de desinfectar el mismo al retirarse;

b) procurar mantenerse en su asiento y evitar los movimientos dentro del vehículo

Deberán extremarse las medidas de higiene en los baños de los vehículos al momento de la prestación del servicio y la frecuencia de limpieza y desinfección en el tiempo que dure el mismo.

**Alerta en recorrido:** Si algún pasajero presenta síntomas de fiebre y tos, deberá ser aislado en lo posible del resto de los pasajeros y mantener una distancia de seguridad de al menos 3 (m). Debiendo ventilar la zona donde se encuentre el mismo en todo momento. El chofer deberá comunicarse con el número 0800-222-1002 opción 1, a los efectos de recibir las instrucciones respecto del pasajero enfermo y el resto del pasaje. Reforzar el lavado de manos, y la desinfección de las superficies del entorno, todo ello conforme lo establecido por el Ministerio de Salud en su Nota NO-2020-41525202-APN-SCS#MS.

Los choferes deberán contar con un listado de los centros de salud que se encuentran en la traza que realizan, para reportar cualquier caso sospechoso o emergencia.

El material de desecho debe disponerse siguiendo las guías emitidas por el Ministerio de Salud de la Nación (Nota: NO-2020-41525202-APN-SCS#MS emitida por dicha cartera) y las recomendaciones de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), según surge del Anexo II de la Resolución 16/2020 de esa Junta de Seguridad.

**Catering, máquinas de café y jugo:** Siguiendo las recomendaciones del Ministerio de Salud de la Nación, quedan momentáneamente suspendidos los servicios de comidas y bebidas provistos por la empresa de transporte. Los pasajeros sí podrán traer consigo provisiones para consumir durante el trayecto.

En el mismo sentido y a fin de mantener la sanidad y esterilidad de la unidad, se suspenderá momentáneamente todo material de lectura, así como también objetos como mantas, almohadas y/o auriculares; **lo que será informado a los pasajeros al momento de la compra del pasaje.**

#### **d. TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS GENERALES Y PELIGROSAS**

En todo aquello que no contradiga con lo establecido en las Resoluciones Conjunta RESFC-2020-4-APN-MI y RESFC-2020-5-APN-MI, suscriptas por los Ministerios de TRANSPORTE, del INTERIOR, de AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA, de SEGURIDAD, de SALUD y la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES, se mantienen vigentes las siguientes:

##### **Pautas de prevención para el personal de conducción**

Las empresas prestatarias seleccionarán al personal de conducción y al resto del personal, de acuerdo a un orden de prioridad según los parámetros de riesgo, conforme lo determina el Ministerio de Salud. Se deberán observar las siguientes recomendaciones:

- Antes de tomar servicio, los choferes no deberán presentar ningún síntoma de la enfermedad, conforme lo determina el Ministerio de Salud.
- Los choferes deberán contar con los insumos de protección básicos conforme a las recomendaciones del

Ministerio de Salud.

- Será obligatorio cuando se comparta cabina para el conductor y acompañante, el uso de elementos de protección que cubran nariz, boca y mentón (que podrán ser reutilizables).
- Queda prohibido compartir utensilios (ej: mate).
- El chofer deberá comunicarse con el número 0800-222-1002 opción 1, a los efectos de recibir las instrucciones en caso de presentarse sintomático él o su acompañante. Posteriormente deberá darse intervención a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) que corresponda, de conformidad con lo establecido en el Decreto N°367/2020 y en la Resolución N° 38/2020 de la SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO.
- En caso de asistir a talleres de Revisión Técnica Obligatoria, debe respetarse lo dispuesto por las Resolución N° 96/2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

*(Los choferes afectados al transporte internacional que ingresen al país, también quedan exceptuados del cumplimiento del aislamiento social, preventivo y obligatorio y de la prohibición de circular, siempre que estuvieren asintomáticos).*

### **Acondicionamiento del vehículo**

En forma previa a la toma de cada servicio y a su finalización como mínimo, el interior del vehículo deberá ser desinfectado mediante un pulverizador rociador con una solución desinfectante a base de alcohol, lavandina u amoníaco u otro desinfectante aprobado según indicaciones del Ministerio de Salud.

Mientras el vehículo se encuentre a la espera de iniciar servicio, como así también durante su circulación, deberá permanecer ventilado.

Los vehículos deberán ser higienizados y desinfectados mediante un rociador con una sustancia desinfectante a base de alcohol, lavandina u amoníaco u otro desinfectante aprobado por el Ministerio de Salud.

### **Documentación**

A bordo de cada unidad, deberá portarse:

- Un listado de los centros de salud que se encuentran en la traza que realizan, para reportar cualquier emergencia.
- La declaración jurada emitida por las empresas transportistas, conforme lo establecido en la Resolución N° 84/2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION y en el transporte Internacional la establecida en la Disposición N° 3025 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIONES.

### **e. TERMINALES DE ÓMNIBUS Y TERMINALES FERROAUTOMOTORAS**

Los Concesionarios de las terminales de ómnibus que se encuentran bajo la jurisdicción de la CNRT deberán dar cumplimiento en el ámbito de sus instalaciones, a todas las medidas de seguridad e higiene que propendan a

resguardar a los usuarios del contagio del virus identificado como COVID-19.

Al efecto, se establecen las siguientes pautas mínimas:

- Deberán establecerse accesos independientes para el ingreso y egreso.
- Deberá realizarse el control de temperatura a toda persona que ingrese a las Terminales en los accesos habilitados a tal fin.
- Habilitar salas de espera exclusivas para personas que revistan factor de riesgo.
- Deberá aumentarse la frecuencia para la limpieza de los baños y los lugares públicos de las Terminales, la que deberá ser efectuada con productos desinfectantes y con una frecuencia proporcional al flujo de personas que circulen en las mismas.
- Incrementar el cuidado del personal y del público usuario mediante la colocación de suministros de alcohol en gel, soluciones a base de alcohol y/o cualquier otro insumo que recomiende el MINISTERIO DE SALUD, en lugares de fácil acceso.
- Supervisar que los suministros para el lavado de manos (es decir, jabón, toallas desechables) estén constantemente disponibles.
- En todos los espacios destinados a la espera o circulación de pasajeros se dispondrán los espacios de circulación, filas y asientos de manera que se permita mantener una distancia mínima de 2 m de separación. Esta medida será implementada a través de medios visuales como demarcación en suelo, penalización de asientos contiguos, señalética y comunicación gráfica.
- Los locales comerciales que se encuentren autorizados a funcionar, conforme a la reglamentación general, deberán cumplir, además de las pautas generales establecidas en el presente, aquellos protocolos específicos que correspondan a su actividad.
- Distribuir y notificar un protocolo que obligue a los arrendatarios o concesionarios de servicios de la terminal a efectuar las limpiezas periódicas de los locales y los bienes objeto de los alquileres y concesiones, efectuándose especial atención en relación a los utensilios de cocina y servicio de mesas de los bares y restaurantes que operan en las terminales.
- Las Concesionarias deberán arbitrar las medidas tendientes a impedir la aglomeración de personas, disponiendo a través de los medios de difusión correspondientes que los pasajeros que no necesiten asistencia y que se encuentren en compañía de familiares, amigos u otros, se les recomiende retirarse de la terminal y que las personas mantengan entre sí las distancias aconsejadas por el Ministerio de Salud.
- Queda prohibido el acceso a salas de espera y plataformas, de personas que no harán uso del servicio de transporte, a excepción de aquellos que requieran asistencia. Deberá indicarse esto en forma permanente por sistemas de parlantes y por los medios tecnológicos que se dispongan en cada caso para la comunicación al público usuario.
- Deberán preverse dárseas de arribo y de partida, debidamente identificadas, de modo que los pasajeros que se encuentran para abordar, no tengan contacto con quienes descienden de las unidades de transporte
- El uso de elementos de protección que cubran nariz, boca y mentón (que podrán ser reutilizables), será obligatorio para todo el personal que desarrolle tareas en la Terminal y para todo aquel que ingrese a la misma.
- Deberán implementarse barreras físicas como protección en puestos con contacto directo con el público.
- Las terminales deberán contar con espacios de aislamiento y protocolos de actuación en caso de que alguna persona presente síntomas del virus COVID-19.
- El uso de ascensores quedará limitado a personas con movilidad reducida y cochecitos de bebé, pudiendo hacer uso de los mismos por grupo familiar o de acompañamiento.
- Las recomendaciones de prevención, como las pautas de ingreso y permanencia dentro de las Terminales,



deberán ser difundidas en la página web del concesionario, como así también en las pantallas y parlantes con una frecuencia de 15 minutos.

- Estará a cargo del personal de los Concesionarios, el control del distanciamiento social en filas y salas de espera, como así también en el ingreso a sector plataformas, el que deberá realizarse por grupos reducidos de personas.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2020.11.13 13:09:44 -03:00

GABRIEL SIMIELE  
Gerente  
Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor  
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2020.11.13 13:15:38 -03:00

Pedro Mario Toledo  
Gerente  
Gerencia de Fiscalización del Transporte Automotor  
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2020.11.13 13:16:21 -03:00

Mariana Isaurralde  
Gerente  
Gerencia de Calidad y Prestación de Servicios  
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2020.11.13 13:18:38 -03:00

Juan Amoros  
Jefe I  
Subgerencia de Transporte de Cargas  
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2020.11.13 13:19:03 -03:00

Guillermo Cozzi  
Gerente  
Gerencia de Fiscalización de Permisos del Transporte Automotor  
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Digitally signed by Gestion Documental  
Electronica  
Date: 2020.11.13 13:19:05 -03:00

# DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 12/11/2020 | Edição: 216-A | Seção: 1 - Extra A | Página: 1

Órgão: Presidência da República/Casa Civil

## PORTARIA Nº 518, DE 12 DE NOVEMBRO DE 2020

Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa.

**OS MINISTROS DE ESTADO CHEFE DA CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA, DA INFRAESTRUTURA E DA SAÚDE**, no uso das atribuições que lhes conferem o art. 87, parágrafo único, incisos I e II, da Constituição, e os art. 3º, art. 35, art. 37 e art. 47 da Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019, e tendo em vista o disposto no art. 3º, **caput**, inciso VI, da Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, e

Considerando a declaração de emergência em saúde pública de importância internacional pela Organização Mundial da Saúde em 30 de janeiro de 2020, em decorrência da infecção humana pelo coronavírus **SARS-CoV-2 ( covid-19 )**;

Considerando que é princípio da Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social, previsto no inciso VI do **caput** do art. 4º da Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018, a eficiência na prevenção e na redução de riscos em situações de emergência que possam afetar a vida das pessoas;

Considerando a necessidade de dar efetividade às medidas de saúde para resposta à pandemia da **covid-19** previstas na Portaria nº 356/GM/MS, de 11 de março de 2020, do Ministério da Saúde;

Considerando que são definidos como serviços públicos e atividades essenciais os de trânsito e transporte internacional de passageiros e os de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral, conforme descrito nos incisos V e XXII do § 1º do art. 3º do Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020; e

Considerando a manifestação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa, com recomendação de restrição excepcional e temporária de entrada no País, resolvem:

Art. 1º Esta Portaria dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros de qualquer nacionalidade, nos termos do disposto no inciso VI do **caput** do art. 3º da Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, em decorrência de recomendação técnica e fundamentada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa por motivos sanitários relacionados com os riscos de contaminação e disseminação do coronavírus **SARS-CoV-2 ( covid-19 )**.

Art. 2º Fica restringida, pelo prazo de trinta dias, a entrada no País de estrangeiros de qualquer nacionalidade, por rodovias, por outros meios terrestres ou por transporte aquaviário.

Art. 3º As restrições de que trata esta Portaria não se aplicam ao:

I - brasileiro, nato ou naturalizado;

II - imigrante com residência de caráter definitivo, por prazo determinado ou indeterminado, no território brasileiro;

III - profissional estrangeiro em missão a serviço de organismo internacional, desde que devidamente identificado;

IV - funcionário estrangeiro acreditado junto ao Governo brasileiro;

V - estrangeiro:

a) cônjuge, companheiro, filho, pai ou curador de brasileiro;

b) cujo ingresso seja autorizado especificamente pelo Governo brasileiro em vista do interesse público ou por questões humanitárias; e

c) portador de Registro Nacional Migratório; e

VI - transporte de cargas.

§ 1º As restrições previstas nesta Portaria não impedem o ingresso, por via aérea ou aquaviária, de tripulação marítima para exercício de funções específicas a bordo de embarcação ou plataforma em operação em águas jurisdicionais, desde que obedecidos os requisitos migratórios adequados à sua condição, inclusive o de portar visto de entrada, quando este for exigido pelo ordenamento jurídico brasileiro.

§ 2º As restrições previstas nesta Portaria não impedem o desembarque, autorizado pela Polícia Federal, de tripulação marítima para assistência médica ou para conexão de retorno aéreo ao país de origem relacionada a questões operacionais ou a término de contrato de trabalho.

§ 3º A autorização a que se refere o § 2º fica condicionada a termo de responsabilidade pelas despesas decorrentes do transbordo firmado pelo agente marítimo, com anuência prévia das autoridades sanitárias locais, e à apresentação dos bilhetes aéreos correspondentes.

§ 4º Nas hipóteses de entrada no País por rodovias, por outros meios terrestres ou por transporte aquaviário, as exceções de que tratam o inciso II e as alíneas "a" e "c" do inciso V do **caput** não se aplicam a estrangeiros provenientes da República Bolivariana da Venezuela.

Art. 4º As restrições de que trata esta Portaria não impedem:

I - a execução de ações humanitárias transfronteiriças previamente autorizadas pelas autoridades sanitárias locais;

II - o tráfego de residentes fronteiriços em cidades-gêmeas, mediante a apresentação de documento de residente fronteiriço ou de outro documento comprobatório, desde que seja garantida a reciprocidade no tratamento ao brasileiro pelo país vizinho; e

III - o livre tráfego do transporte rodoviário de cargas, ainda que o motorista não se enquadre no rol de que trata o art. 3º, na forma prevista na legislação.

Parágrafo único. O disposto no inciso II do **caput** não se aplica à fronteira com a República Bolivariana da Venezuela.

Art. 5º Excepcionalmente, o estrangeiro que estiver em país de fronteira terrestre e precisar atravessá-la para embarcar em voo de retorno a seu país de residência poderá ingressar na República Federativa do Brasil com autorização da Polícia Federal.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no **caput** :

I - o estrangeiro deverá dirigir-se diretamente ao aeroporto;

II - deverá haver demanda oficial da embaixada ou do consulado do país de residência; e

III - deverão ser apresentados os bilhetes aéreos correspondentes.

Art. 6º As restrições de que trata esta Portaria não impedem a entrada de estrangeiros no País por via terrestre, entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai, desde que obedecidos os requisitos migratórios adequados à sua condição, inclusive o de portar visto de entrada, quando este for exigido pelo ordenamento jurídico brasileiro.

Art. 7º As restrições de que trata esta Portaria não impedem a entrada de estrangeiros no País por via aérea, desde que obedecidos os requisitos migratórios adequados à sua condição, inclusive o de portar visto de entrada, quando este for exigido pelo ordenamento jurídico brasileiro.

Art. 8º O descumprimento do disposto nesta Portaria implicará, para o agente infrator:

I - responsabilização civil, administrativa e penal;

II - repatriação ou deportação imediata; e

III - inabilitação de pedido de refúgio.



Art. 9º Os órgãos reguladores poderão editar normas complementares ao disposto nesta Portaria, incluídas regras sanitárias sobre procedimentos, embarcações e operações.

Art. 10. Os casos omissos nesta Portaria serão decididos pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Art. 11. O prazo estabelecido no art. 2º poderá ser prorrogado, conforme recomendação técnica e fundamentada da Anvisa.

Art. 12. Fica revogada a Portaria nº 478, de 14 outubro de 2020, dos Ministros de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República, da Justiça e Segurança Pública, da Infraestrutura e da Saúde.

Art. 13. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

**WALTER SOUZA BRAGA NETTO**

Ministro de Estado Chefe da Casa Civil

**ANDRÉ LUIZ DE ALMEIDA MENDONÇA**

Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública

**TARCÍSIO GOMES DE FREITAS**

Ministro de Estado da Infraestrutura

**EDUARDO PAZUELLO**

Ministro de Estado da Saúde

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.



**Misión.** “Preservar la vida humana y la integridad física de las personas, liderando la educación y control del tránsito terrestre para la seguridad vial, a fin de reducir las tasas de mortalidad y morbilidad”.

---

## PROCEDIMIENTO PARA LA EMISION DE LA LICENCIA DE CONDUCIR EN PARAGUAY CONFORME A LA LEY 5016/14 Y SU DECRETO REGLAMENTARIO 3427/15.

### EDADES PARA LA OBTENCIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR.

**Artículo 22.-** Edades mínimas para obtener la licencia. Para obtener la licencia para conducir vehículos en la vía pública, se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

- a) Veinticinco años para la licencia de conducir Profesional Clase "A" Superior y haber obtenido 1 (un) año la licencia de categoría Profesional Clase "A".
- b) Veinticuatro años para la licencia de conducir Profesional Clase "A" y haber obtenido por 2 (dos) años la licencia de conducir de categoría Clase "B".
- c) Veintidós años para licencia de conducir Clase "B" Superior y haber obtenido la licencia de conducir Clase "B" por 2 (dos) años.
- d) Veinte años para la licencia de conducir Clase "B" y haber obtenido la licencia de conducir Clase "Particular" por 2 (dos) años.
- e) Veinte años para la licencia de conducir de categoría Clase "C".
- f) Veinticuatro años para la licencia de conducir de categoría "D".
- g) Dieciocho años para la licencia de conducir de categorías "Particular", "Motociclista" y "Extranjero", este último sujeto a los convenios.

### REQUISITOS PARA LA OBTENCIÓN

**Artículo 25.- Requisitos.** La autoridad municipal, antes de emitir una licencia de conducir, debe requerir del solicitante:

- a) Saber leer y escribir en el idioma español y/o guaraní. Exceptuándose en los casos de categoría de licencia "Extranjero".
- b) Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones y/o adicciones que tuviere.
- c) Un examen médico psicofísico que comprenderá una constancia de aptitud física, visual, auditiva y psíquica para conducir un automotor.
- d) Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalización, legislación, accidentes y modo de prevenirlos.
- e) Un examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo. Funciones del equipamiento e instrumental.
- f) Un examen práctico de idoneidad conductiva.
- g) Certificado de conocimientos básicos de primeros auxilios.
- h) Comprobante de tipificación sanguínea, expedido por el Ministerio de Salud Pública Bienestar Social o laboratorio habilitado. Las personas que padezcan daltonismo, tengan visión monocular o limitación auditiva y aquellas con discapacidades en las extremidades u otras partes del cuerpo, pero que puedan conducir con las prótesis pertinentes o en vehículos especiales adaptados a su discapacidad, podrán obtener la licencia habilitante específica, siempre que satisfagan los demás requisitos.

---

**Visión.** “Autoridad en seguridad vial para la preservación de la vida y la integridad física de las personas”.



**Misión.** “Preservar la vida humana y la integridad física de las personas, liderando la educación y control del tránsito terrestre para la seguridad vial, a fin de reducir las tasas de mortalidad y morbilidad”.

Antes de otorgar una licencia, se debe requerir al Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, los informes correspondientes acerca del solicitante. La reglamentación podrá establecer impedimentos a la expedición de licencias de conducir cuando de los antecedentes del solicitante se pueda inferir su peligrosidad al volante como consecuencia de la acumulación de infracciones cometidas en el tránsito vehicular.

#### **ANEXO DEL DECRETO N° 3427/2015 Reglamentación del Artículo 25, (Incisos a, b y f) de la Ley 5016/2014**

**Artículo 8.- Requisitos.** Serán válidas en el territorio de la República las Licencias de Conducir otorgadas por las Municipalidades, previo informe del Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, comprobar que el solicitante de una licencia no haya sido inhabilitado o suspendido para conducir. La autoridad municipal, antes de emitir una licencia de conducir, tendrá en cuenta:

a) Aquellas personas que no sepan leer y escribir en los idiomas oficiales, podrán rendir los exámenes en algunos de los idiomas que se encuentre habilitado por la Agencia.

b) La declaración jurada comprenderá las afecciones físicas (traumatismos), cardiológicas, neurológicas, psicopatológicas y sensoriales que padezca o haya padecido el interesado.

f) El examen práctico de idoneidad para conducir, estará a cargo de las Municipalidades que podrán optar por el realizado en una escuela de conducción debidamente habilitada por la Agencia. La Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, en el plazo de sesenta (60) días a partir de la vigencia del presente reglamento, determinará los contenidos de los distintos exámenes previstos en los incisos c), d), e) y f) del Artículo 25 de la Ley, y los mecanismos necesarios para su homologación y control. La Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, mediante resolución emitida por el Director Ejecutivo podrá establecer impedimentos a la expedición de licencias de conducir cuando de los antecedentes del Página 17 de 86 solicitante se pueda inferir su peligrosidad al volante como consecuencia de la acumulación de infracciones cometidas en el tránsito vehicular.

#### **Artículo 27.- Clases. La licencia de conducir podrá ser:**

a) **Profesional Clase "A" Superior:** habilita a su titular a conducir todo tipo de vehículo automotor, y en exclusividad, el afectado al Servicio de Transporte Público de Pasajeros Internacional.

b) **Profesional Clase "A":** habilita a su titular a conducir vehículo automotor de todo tipo, y en especial, el afectado al Transporte Público Interno,

c) **Profesional Clase "B" Superior:** habilita a su titular a conducir todo tipo de vehículo automotor de dos o más ejes, afectado al transporte de cargas internacional inclusive, con o sin remolque, y sin restricción de capacidad de tonelaje.

d) **Profesional Clase "B":** habilita a su titular a conducir todo tipo de vehículo automotor de hasta 5 toneladas de capacidad, ya sean estos, afectados al uso persona o al servicio de transporte de cargas.

e) **Profesional Clase "C":** habilita a su titular a conducir exclusivamente tractores, maquinarias agrícolas y las denominadas pesadas.

f) **Profesional Clase "D":** habilita a su titular a conducir vehículo automotor de transporte de mercancías inflamables, explosivas o tóxicas, conforme a la reglamentación de la autoridad competente, además, puede conducir los rodados correspondientes a las categorías: Clase "B" Superior, Clase "B", Clase "C" y Clase "Particular".

g) **Particular:** habilita a su titular a conducir: jeep, automóviles, camionetas y furgonetas, siempre que estos sean de uso personal, que su capacidad de carga no exceda os 2.000 kg. y que no estén destinados al servicio del transporte público o de carga en general.

**Visión.** “Autoridad en seguridad vial para la preservación de la vida y la integridad física de las personas”.





**Misión.** “Preservar la vida humana y la integridad física de las personas, liderando la educación y control del tránsito terrestre para la seguridad vial, a fin de reducir las tasas de mortalidad y morbilidad”.

**h) Motociclista:** habilita a su titular a conducir exclusivamente ciclomotores, motocicletas, triciclones, cuatriciclones y motocargas con propulsión propia.

**i) Extranjero:** habilita a su titular a conducir vehículo de uso privado y/o de carga de hasta 2.000 kg. Esta categoría de licencia será válida solo por un año, **y se expedirá con la presentación del carnet de conducir de origen y carné de inmigrante. La licencia de conducir expedida en el extranjero, será válida dentro del territorio nacional por un tiempo no mayor de tres meses, contados a partir de la entrada al país.** Esta deberá estar al día y habilitará para conducir automóviles de la categoría autorizada, conforme consta en la licencia respectiva y, en caso de no contar con dicha especificación, se entenderá que le corresponde la categoría de licencia particular. En el caso de funcionarios diplomáticos y consulares debidamente acreditados, como asimismo de otras organizaciones internacionales, la vigencia se extenderá al tiempo que duren sus funciones oficiales, extendiéndose la presente excepción a los miembros de su familia, conforme a los convenios y tratados internacionales.

Para los conductores de vehículos especiales, la Municipalidad les expedirá una autorización circunstancial para guiar los mismos, con validez de 1 (un) año.

Los conductores de vehículos de tracción a sangre y de bicicletas, no precisan de licencia para conducir; pero deberán aprobar un curso de educación vial y portar la correspondiente constancia y usar chaleco reflectivo.

A partir de los 65 (sesenta y cinco) años de edad, para la obtención de licencia de conducir, se les exigirá en forma anual un examen de aptitud psicofísica acorde con los riesgos relacionados con la edad.

Con respecto a la emisión de la licencia de conducir de la “Clase Extranjero”, la ANTSV ha emitido la Resolución ANTSV N° 203/2020 **“POR LA CUAL SE ESTABLECEN CONDICIONES PARA LA EMISION DE LICENCIAS DE CONDUCIR A REFUGIADOS EN CONCORDANCIA CON LA CONVENCION SOBRE EL ESTATUTO DE LOS REFUGIADOS”** y la Resolución ANTSV N° 273/2020 **“POR LA CUAL SE AUTORIZA LA EXPEDICION DE LICENCIAS DE CONDUCIR POR PRIMERA VEZ A FUNCIONARIOS DIPLOMATICOS, CONSULARES Y OFICIALES DE LAS EMBAJADAS EXTRANJERAS Y ORGANISMOS INTERNACIONALES ACREDITADOS EN LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y A LOS MIEMBROS DE SU FAMILIA”**.

C.P. AGUSTIN DUARTE CABAÑAS

DIRECTOR NACIONAL DE LICENCIAS Y ANTECEDENTES DE TRANSITO

AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

PARAGUAY

Montevideo, 26 de noviembre de 2020.

**MTOP/ N° xxx /20**

<b>Destinatario:</b>	<b>Embajadora Ana Inés Rocanova</b> <b>Representante Permanente del MERCOSUR por Uruguay en la CRPM</b> En ejercicio de la Presidencia <i>Pro Tempore</i> del MERCOSUR Ministerio de Relaciones Exteriores
<b>C/C:</b>	<b>Coordinadores del SGT N° 5 "Transporte"</b>
<b>Asunto:</b>	<b>Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR</b>

Señora Embajadora:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de dar seguimiento al documento remitido a las delegaciones por la CRPM con relación al aporte que se espera realice el SGT N°5 al Capítulo sobre Derechos en materia de Transporte en el MERCOSUR del Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR el cual se encuentra en proceso de elaboración, en el marco de las Decisiones N°64/2010 y 32/17.

En tal sentido, y dando cumplimiento a lo solicitado, adjunto el informe y las fichas que fueran consensuadas por el Subgrupo.....

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para saludar a usted muy atentamente.



**COMISIÓN DE ESPECIALISTAS DE TRANSPORTE MARITIMO**

El día 18 de noviembre de 2020 se realizó por sistema de videoconferencia, según lo establecido en la Resolución GMC N°19/12 "Reuniones por el Sistema de Videoconferencia", bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Uruguay, en el marco de la LVIII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N°5 "Transporte", la reunión de la Comisión de Especialistas de Transporte Marítimo, con la participación de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

El Coordinador Nacional Alterno del SGT N° 5, en ejercicio de la PPTU, Ing. Javier Garagorry, dio inicio a la reunión, agradeciendo la participación de las delegaciones oficiales y de los representantes del sector privado.

Seguidamente presentó a la Delegación de Uruguay, señalando que al momento no ha sido designado Director General de Transporte Fluvial y Marítimo, por lo que la Dirección Nacional de Transporte encomendó la Coordinación de la Delegación a la Esc. Claudia Riolfo, Jefe del Departamento de Registro de Empresas y Buques de la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo. Destacó también la participación del sector privado de su país, integrado por representantes del Centro de Navegación, a quienes agradeció su participación.

A continuación, se cedió la palabra a la Esc. Claudia Riolfo para el saludo inicial y conducción de las deliberaciones.

A su turno, las delegaciones presentes agradecieron las palabras de bienvenida, y la organización de la reunión, y presentaron a sus integrantes.

La lista de participantes se incluye como **Anexo I**.

Los temas tratados se presentan en **Anexo II** y se desarrollan a continuación.

**1) Presentación inicial de las delegaciones.**

La Delegación de Argentina destacó la importancia de seguir con los encuentros de la Comisión de Especialistas, y de seguir avanzando en el Acuerdo Mercosur-Unión



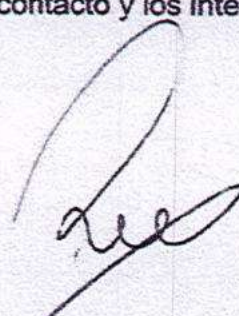
### 3) Elaboración del Programa de Trabajo 2021-2022.

Las delegaciones manifestaron su conformidad en continuar con la actualización e intercambio de información; y en realizar un seguimiento de las negociaciones externas en curso del MERCOSUR (Unión Europea, Canadá, Singapur).

### 4) Presentaciones del Sector Privado de los países.

Manifestaron la necesidad de avanzar en el Acuerdo Mercosur-Unión Europea, fortaleciendo los acuerdos bilaterales hasta su entrada en vigor, y coincidieron en la importancia de potenciar el espacio de transporte marítimo.

Finalizado el tratamiento del temario, la PPTU agradeció la participación de los delegados y se acordó realizar un intercambio y actualización de los datos de contacto y los interlocutores para las comunicaciones.

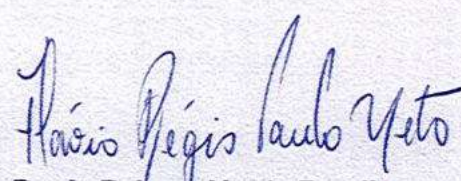


Por la Delegación de Argentina  
Roberto Meli



Firmado digitalmente por  
JUAN RAMÓN VELAZQUEZ  
VERA  
Nombre de reconocimiento  
(DN): givenName=JUAN  
RAMÓN, sn=VELAZQUEZ  
VERA,  
serialNumber=C13488655,  
cn=JUAN RAMÓN  
VELAZQUEZ VERA,  
ou=FIRMA F2, o=PERSONA  
FISICA, c=PY  
Fecha: 2020.11.30 11:19:33  
-0300'

Por la Delegación de Paraguay  
Juan Velázquez Vera



Por la Delegación de Brasil  
Flávio Régis Paulo Neto



Por la Delegación de Uruguay  
Esc. Claudia Riolfo



Comandante Robson Araújo <a href="mailto:robson.araujo@marinha.mil.br">robson.araujo@marinha.mil.br</a>	Marina Brasileira Estado – Mayor de la Armada
Capitão Carlos Eduardo Vieira <a href="mailto:vieira.torres@marinha.mil.br">vieira.torres@marinha.mil.br</a>	Marina Brasileira Estado – Mayor de la Armada
Comandante Paulo Spranger <a href="mailto:spranger@marinha.mil.br">spranger@marinha.mil.br</a>	Departamento de Puertos y Costas – DPC

### SECTOR PRIVADO

Mark Juzwiak Presidente <a href="mailto:admcont@admcontinental.com.br">admcont@admcontinental.com.br</a>	Comité Rio de Janeiro Servidores de Transporte Marítimo Argentina – Brasil /Brasil - Uruguay
Daniel Brederodes Administrador Ejecutivo <a href="mailto:admcont@admcontinental.com.br">admcont@admcontinental.com.br</a>	Comité Rio de Janeiro Servidores de Transporte Marítimo Argentina – Brasil /Brasil - Uruguay
Ricardo Pereira Administrador Ejecutivo <a href="mailto:admcont@admcontinental.com.br">admcont@admcontinental.com.br</a>	Comité Rio de Janeiro Servidores de Transporte Marítimo Argentina – Brasil /Brasil - Uruguay
Filipe Coimbra Asesor <a href="mailto:admcont@admcontinental.com.br">admcont@admcontinental.com.br</a>	Comité Rio de Janeiro Servidores de Transporte Marítimo Argentina – Brasil /Brasil - Uruguay



Firmado digitalmente por JUAN RAMON VELAZQUEZ VERA  
Nombre de reconocimiento (DN):  
givenName=JUAN RAMON, sn=VELAZQUEZ VERA, serialNumber=C3488655, cn=JUAN RAMON VELAZQUEZ VERA, ou=FIRMA F2, o=PERSONA FISICA, c=PY  
Fecha: 2020.11.30 11:21:58 -03'00'

### DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	INSTITUCIÓN
Juan Ramón Velázquez Vera <a href="mailto:jvelzquez@dinatran.gov.py">jvelzquez@dinatran.gov.py</a>	Coordinador Nacional Alterno SGT5 DINATRAN
Marcos Gamarra <a href="mailto:mgamarra@dinatran.gov.py">mgamarra@dinatran.gov.py</a>	Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN
Víctor Ortega Oviedo, Jefe de Reserva de Cargas <a href="mailto:mailto:vhortegaoviedo@gmail.com">mailto:vhortegaoviedo@gmail.com</a>	Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

### SECTOR PRIVADO

Renato Sosa Bosch <a href="mailto:cafym@cafym.org.py">cafym@cafym.org.py</a>	Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM)
---	---

### DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	INSTITUCIÓN



## ANEXO II

### TEMAS TRATADOS

- 1) Presentación inicial de las delegaciones.
- 2) Lectura del informe de la reunión anterior de la Comisión
- 3) Elaboración del Programa de Trabajo 2021-2022.
- 4) Presentaciones del Sector Privado de los países.



Firmado digitalmente  
por JUAN RAMON  
VELAZQUEZ VERA  
Nombre de  
reconocimiento (DN):  
givenName=JUAN  
RAMON, sn=VELAZQUEZ  
VERA,  
serialNumber=C13488655  
, cn=JUAN RAMON  
VELAZQUEZ VERA,  
ou=FIRMA F2,  
o=PERSONA FISICA, c=PY  
Fecha: 2020.11.30  
11:24:51 -03'00'





## COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO

El día 5 de noviembre de 2020 se realizó por sistema de videoconferencia, según lo establecido en la Resolución GMC N°19/12 "Reuniones por el Sistema de Videoconferencia", bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Uruguay, en el marco de la LVIII Reunión Ordinaria del Subgrupo de Trabajo N°5 "Transporte", la reunión de la Comisión de Transporte Ferroviario, con la participación de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

El Coordinador Nacional Alternativo del SGT N° 5, en ejercicio de la PPTU, Ing. Javier Garagorry, dio inicio a la reunión, presentando a la delegación de su país, encabezada por el Director Nacional de Transporte Ferroviario Sr. Uruguay Graña, quien al hacer uso de la palabra, agradeció la participación de los delegados y señaló que en este primer contacto surge un sentimiento de hermandad y que para la Dirección Nacional es un gran desafío.

A su turno, las delegaciones agradecieron las palabras de bienvenida, y presentaron a sus integrantes.

La Lista de Participantes consta en el Anexo I.

En la Reunión fueron tratados los siguientes temas:

- Intercambio de información sobre el transporte ferroviario y proyectos en los Estados Partes
- Evaluación del cumplimiento del Plan de Trabajo 2019 – 2020
- Plan de Trabajo 2021 – 2022

### 1.- Intercambio de información sobre el transporte ferroviario y proyectos en los Estados Partes

El Director Nacional de Transporte Ferroviario de Uruguay, destacó la relevancia del proyecto "Ferrocarril Central", el que representa una inversión muy importante y, conjuntamente con la reconstrucción pendiente del ramal para llegar a la frontera con Argentina, conformaría una infraestructura relevante para el sistema multimodal de transporte y la más importante del modo ferroviario de los últimos años. En ese sentido, agregó que la DNTF, está generando la normativa necesaria, la que se pone en consonancia con la reglamentación a nivel internacional.





Se avanza en la construcción y mantenimiento de las vías férreas entre Montevideo y la ciudad de Paso de los Toros, llevándolas a un estándar superior que permitirá la circulación de trenes de carga, lo que significa una gran oportunidad para sumar el ferrocarril al sistema de transporte.

Agregó que hay otros proyectos en curso, como la rehabilitación de la línea Rivera y la línea de Salto en el litoral, que consolida la ampliación de la oferta de transporte ferroviario para las cargas nacionales y regionales, la interconexión con el resto de los países.

A continuación el señor Diego Vázquez del Departamento Vía y Obra de la DNTF de Uruguay señaló que en los últimos años los diferentes gobiernos vienen haciendo importantes inversiones en materia de infraestructuras ferroviarias. Resaltó que estas inversiones significan un cambio muy grande en el sistema ferroviario del país e hizo mención al cambio operado en el modelo ferroviario que viene dado por la separación entre el administrador de infraestructura y los operadores ferroviarios.

Realizó una presentación sobre las obras de infraestructura, características de las vías activas para tener una muy buena red ferroviaria con los países limítrofes, así como el marco legal vigente en el modo ferroviario uruguayo. La misma consta en el Anexo II.

Seguidamente la Ing. Natalia Dursi integrante del Órgano de Control del Proyecto del "Ferrocarril Central" manifestó que la red ferroviaria uruguaya posee 3.000 km de vía férrea de los cuales sólo 1.200 km se encuentran activos y que en los últimos años se ha realizado una gran inversión a través del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM), quien financia los Proyectos de mejoramiento de la infraestructura, de las vías que vinculan con la Republica Argentina, con el Brasil y también con el "Ferrocarril Central".

La obra del "Ferrocarril Central" es de durmientes de hormigón con riel soldado, mientras que la infraestructura ferroviaria existente es de durmientes de madera que permiten un peso de 14 a 18 toneladas por eje. En cambio, con ese tipo de estructura se alcanzarán las 22.5 toneladas por eje. Está previsto transportar cuatro millones de toneladas, de las cuales dos están comprometidas con la empresa UPM, empresa dedicada a la fabricación de pulpa de celulosa, papel y madera. Finalmente indicó que la obra continuará hasta el año 2022.

La Delegación Argentina manifestó que lleva adelante desafíos muy importantes en materia de inversión y que además representan un gran impacto a nivel internacional, entre los que destacó el mejoramiento de vías en el tramo Buenos Aires - Mendoza - San Martín y el refuerzo de sectores estratégicos del sector Belgrano Cargas.

Hizo mención asimismo a las dificultades que se generan por las diferencias de trocha. En particular, el ramal Paso de los Libres - Mendoza posee tramos de trocha media y de trocha ancha. Es importante ver la conexión con Uruguayana.



Por su parte la Delegación de Brasil expresó que su red ferroviaria se encuentra privatizada, y la labor de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre – ANTT es principalmente de acompañamiento. Consultó sobre la situación de la conexión entre Brasil y Uruguay en Yaguarón - Río Branco y en Livramento – Rivera, así como entre Paso de los Libres y Uruguayana.

Al respecto, la Ing. Dursi señaló que la Línea Río Branco está totalmente operativa y si es necesario se podría hacer una terminal de transferencia, en el caso que Brasil quisiera transferir carga, ya que la red en el lado Brasileño tiene trocha métrica mientras que en Uruguay tiene tocha estándar.

Agregó que lo mismo en la línea Rivera, que está activa en condiciones aceptables salvo que en la ciudad de Livramento las vías del lado de Brasil están colocadas pero no activas, habría que actuar de la misma forma que con Río Branco poniendo una estación de transferencia de mercaderías.

Al respecto, el Director Nacional de Transporte Ferroviario de Uruguay refirió que, a su parecer, la interconexión entre los países se dará en puerto seco, pues es muy difícil que los países inviertan en cambio de trocha.

A su turno, la Delegación de Paraguay señaló que se han realizado aportes muy importantes, dado que después de tantos años de demora se comenzaron las obras a partir de la ciudad de Encarnación departamento de Itapúa frontera con Argentina, un nuevo patio de maniobras. Complementando, la Ing. Vanesa Sandoval de Ferrocarriles del Paraguay SA (FEPASA), señaló que se procura reactivar la estación de Encarnación con una importante inversión para poner a punto la estación de carga, se estima para fines del año 2020 o principios de 2021 poder transportar carga a través del Puente Internacional San Roque González de Santa Cruz.

## 2.- Evaluación del cumplimiento del Plan de Trabajo 2019 – 2020

La PPTU hizo mención a los temas que fueron incluidos en el plan de Trabajo 2019 - 2020 y a los tratados en la única reunión de la Comisión realizada hasta el presente en dicho período, la que tuvo lugar en el marco de la LV Reunión Ordinaria del SGT N° 5 realizada del 3 al 5 de Julio de 2019 en Buenos Aires, con la participación de delegados de Argentina, Brasil y Paraguay.

En ese sentido resaltó lo referente a la revisión del Capítulo III del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) "Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril", señalando que en la referida oportunidad los países ratificaron lo acordado en la reunión del "Grupo de Expertos de Transporte Ferroviario" realizada en la XXI Reunión de la denominada "Comisión del Artículo 16" del ATIT que realiza el seguimiento y evaluación de la aplicación de dicho Acuerdo.







Anexo I

COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (CTF)

11 de noviembre de 2020

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE ARGENTINA

NOMBRE	INSTITUCIÓN
Damiana Ruffa <a href="mailto:druffa@transporte.gob.ar">druffa@transporte.gob.ar</a>	Coordinadora Nacional Alterna SGT5 SSTA - Ministerio de Transporte
Alejandro Luis Figola <a href="mailto:afigola@transporte.gob.ar">afigola@transporte.gob.ar</a>	Director Nacional de Transporte Ferroviario
Luis Mardjetko <a href="mailto:lmardjetko@transporte.gob.ar">lmardjetko@transporte.gob.ar</a>	Coordinador Comisión Nacional Normas y Especificaciones Técnicas Ferroviarias
Anibal Agostinelli	Asesor MT
Guadalupe Menga <a href="mailto:gmenga@transporte.gob.ar">gmenga@transporte.gob.ar</a>	SSTA - Ministerio de Transporte

DELEGACIÓN DE BRASIL

NOMBRE	INSTITUCIÓN
Marcos Antônio Lima das Neves <a href="mailto:marcos.neves@antt.gov.br">marcos.neves@antt.gov.br</a>	ANTT
Henrique de Amorim Leite <a href="mailto:henrique.leite@antt.gov.br">henrique.leite@antt.gov.br</a>	ANTT

DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	INSTITUCIÓN
Juan Ramón Velázquez Vera <a href="mailto:jvelzquez@dinatran.gov.py">jvelzquez@dinatran.gov.py</a>	Coordinador Nacional Alterno SGT5 DINATRAN

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten signature]*



Vanessa Sandoval <a href="mailto:vsandoval@antsv.gov.py">vsandoval@antsv.gov.py</a>	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial
Juan E. Segalés R. <a href="mailto:infra.segalés.py@gmail.com">infra.segalés.py@gmail.com</a>	MOPC
Marcos Alejandro Gamarra <a href="mailto:mgamarra@dinatran.gov.py">mgamarra@dinatran.gov.py</a>	Dirección Nacional de Transporte - DINATRAN

#### DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	INSTITUCIÓN
Uruguay Graña <a href="mailto:uruguay.graña@mtop.gub.uy">uruguay.graña@mtop.gub.uy</a>	Director Nacional de Transporte Ferroviario - MTOP
Javier Garagorry <a href="mailto:javier.garagorry@mtop.gub.uy">javier.garagorry@mtop.gub.uy</a>	Coordinador Nacional Alterno SGT5 DNT - MTOP
Diego Vázquez <a href="mailto:diego.vázquez@mtop.gub.uy">diego.vázquez@mtop.gub.uy</a>	Dirección Nacional de Transporte Ferroviario - MTOP
Natalia Dursi <a href="mailto:natalia.dursi@mtop.gub.uy">natalia.dursi@mtop.gub.uy</a>	Ferrocarril Central - MTOP
Pablo Caraballo <a href="mailto:pablo.caraballo@mtop.gub.uy">pablo.caraballo@mtop.gub.uy</a>	Dirección Nacional de Transporte Ferroviario - MTOP
Sandra Santos <a href="mailto:sandra.santos@mtop.gub.uy">sandra.santos@mtop.gub.uy</a>	Dirección Nacional de Transporte Ferroviario - MTOP
Mario Sima <a href="mailto:mario.sima@mtop.gub.uy">mario.sima@mtop.gub.uy</a>	Dirección Nacional de Transporte Ferroviario - MTOP



**INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2019-2020 (\*)  
 APROBADO EN LA I REUNIÓN ORDINARIA DEL GMC  
 SGT Nº 5 "TRANSPORTE"  
 (GMC)**

<p>(Indicar según conste en el programa de trabajo aprobado por el órgano decisorio correspondiente)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• concluido</li>   <li>• en desarrollo</li>   <li>• suspendido</li>   <li>• con dificultades</li>   <li>• realizado</li>   <li>• otras circunstancias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (concluido) Indicar, para en el caso de tareas o actividades específicas, el resultado alcanzado, con la mención del correspondiente punto del acta del órgano o foro que cumplió la actividad programada. En los casos en que fuere posible, también indicar la norma aprobada o el ítem del acta del órgano decisorio en que se registró la conclusión del tema.</li>   <li>• (en desarrollo) Indicar el grado de avance de la tarea o actividad - inicial, intermedio o avanzado.</li>   <li>• (suspendido) Indicar los motivos que interrumpieron el tratamiento de la tarea o actividad.</li>   <li>• (con dificultades) Identificar las circunstancias que dificultan el avance de la tarea o actividad.</li>   <li>• (realizado) Indicar, en el caso de actividades permanentes, que su acompañamiento y tramitación ya fueron realizados en el año estipulado en el programa de trabajo respectivo. Mencionar ítem del acta relativo al tema tratado.</li>   <li>• (otras circunstancias) Mencionar todas aquellas circunstancias de interés que no hayan sido especificadas en las categorías anteriores (por ejemplo, la alteración de la denominación de un</li> </ul>	<p>Indicar, en caso de corresponder, en cuál de los criterios del Art 1 de la Dec. CMC Nº 18/19 se encuadra la tarea o actividad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I. Elevación de proyectos de normas (decisiones, resoluciones y directivas), protocolos y acuerdos, así como recomendaciones;</li> <li>II. Elevación o adopción de memorandos de entendimiento y acuerdos interinstitucionales;</li> <li>III. Elevación de proyectos de cooperación;</li> <li>IV. Desarrollo de herramientas técnicas, tales como sistemas de informática, conforme con las actividades dispuestas en los programas de trabajo;</li> <li>V. Realización de eventos autorizados por los órganos decisorios, incluyendo seminarios, encuentros académicos, talleres y capacitación de agentes públicos; y</li> <li>VI. Elaboración de guías de buenas prácticas.</li> </ul>
--	---	--	--

*[Handwritten signatures and initials in blue ink on the left margin]*

Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR		objetivo).	
<b>Implementación:</b> Proceso de internalización del texto revisado del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dec. CMC N° 15/19</li> <li>• Instrucción GMC a la SM- Fe de erratas</li> <li>• Protocolización en ALADI</li> <li>• Punto 2.1 Acta 02/20 Proyecto de Protocolo Adicional</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Negociación:</b> Requisitos para elaboración de las fichas de emergencia	En desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 3.2Acta 01/19</li> <li>• Punto 2.2Acta 02/20</li> </ul>	De aplicación interna del SGT.
<b>Negociación:</b> Armonización de los procedimientos de control del transporte terrestre de mercancías peligrosas	En desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>• Punto 3.3Acta N°01/19</li> <li>• Punto 2.3Acta N°02/20</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Negociación:</b> Actualización de la cartilla Informativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas	Suspendido	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>• Punto 2.4 Acta N°02/20</li> </ul>	Inc. VI del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Negociación:</b> Reglamento para el control periódico de cisternas y equipamiento de transporte a granel de mercancías peligrosas	Suspendido	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>• Punto 2.5 Acta N°02/20</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Negociación:</b> Actualización del Acuerdo para la facilitación del transporte terrestre de mercancías peligrosas en el MERCOSUR	Realizado	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>• Punto 2.1Acta 04/19 (Dec.GMC N° 15/19)</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Pesos y Dimensiones de Vehículos de</b>			

Transporte Terrestre			
<b>Negociación:</b> Uso de neumáticos tipo superanchos en ejes delanteros de ómnibus	En desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 3.1 Acta N°02/20</li> </ul>	No se aplica
<b>Negociación:</b> Régimen de infracciones y sanciones por exceso de pesos en vehículos de transporte	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 3.3 Acta N°02/20 Res.GMC 59/19</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Negociación:</b> Establecimiento de tolerancias en las mediciones de peso en vehículo de transporte por carretera	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 3.1 Acta N°01/19</li> <li>• Punto 3.3 Acta N°02/20</li> <li>• Res.GMC 59/19</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Negociación:</b> Propuesta sobre Ómnibus MERCOSUR	En desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 3.2 Acta N°01/19</li> <li>• Punto 3.2 Acta N°02/20</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Integración de la información de transporte de pasajeros y carga.</b>			
<b>Negociación:</b> Revisión del cronograma de actividades	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 5.1 Acta N°02/20</li> </ul>	De aplicación interna del SGT.
<b>Implementación:</b> Integración de información sobre permisos originarios y complementarios de transporte de cargas y su actualización permanente de flota en base a Webservices	En desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 9 Acta N°01/19</li> <li>• Punto 5 Acta N°02/19</li> <li>• Punto 5 Acta N°01/20</li> <li>• Punto 5.1 Acta N°02/20</li> </ul>	Inc.IV Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Implementación:</b> Integración de información sobre		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 9 Acta N°01/19</li> <li>• Punto 5 Acta N°02/19</li> <li>• Punto 5 Acta N°01/20</li> </ul>	

Q

J

4



permisos originarios y complementarios de transporte de pasajeros y su actualización permanente en base a Webservices	En desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 5.1 Acta N°02/20</li> </ul>	Inc.IV Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Temas remitidos al SGT N° 3</b>			
Seguimiento: análisis de las discusiones en el ámbito del SGT N°3	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 5 Acta N°01/19</li> <li>• Punto 4 Acta N°02/19</li> <li>• Punto 4 Acta N°01/20</li> <li>• Punto 4 Acta N°02/20</li> </ul>	De aplicación interna del SGT.
<b>Armonización de los procedimientos de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional</b>			
Implementación: Establecimiento de un ámbito permanente dependiente del SGT N° 5, que discuta cuestiones de fiscalización	Realizado	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 2 Acta N°01/19</li> <li>• Punto 1 Acta N°02/19</li> <li>• Punto 1 Acta N°01/20</li> <li>• Punto 1 Acta N°02/20</li> </ul>	De aplicación interna del SGT.
Negociación: Desarrollo de herramientas para la armonización de los procedimientos de fiscalización	Concluida	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Res. GMC N° 34/19</li> <li>• Punto 1 Acta 01/20</li> <li>• Punto 1 Acta 02/20</li> <li>• P.Res de Adenda Res. N°34/19</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
<b>Identificación electrónica de vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATTT</b>			
Diagnóstico: Evaluación de la incorporación del uso de tecnología RFID para la identificación de	En desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 7 Acta N°01/19</li> <li>• Punto 6 Acta N°02/19</li> <li>• Punto 6 Acta N°01/20</li> <li>• Punto 6 Acta N°02/20</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19

vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATIT			
Frenos ABS en vehículos de transporte			
Diagnóstico: Estudio para la incorporación	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 5.3 Acta N°1/19</li> <li>• Punto 4.2 Acta N°2/19</li> <li>• Punto 4.4 Acta N°2/20</li> </ul>	No se aplica
Límitador de velocidad en vehículos comerciales			
Negociación: Acuerdo sobre el uso de limitadores de velocidad en vehículos de transporte por carretera	En desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 5.1 Acta 01/19</li> <li>• Punto 13 Acta 02/19</li> <li>Res. GMC N° 35/19</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19
Sistema de carga de vehículos eléctricos e híbridos			
Diagnóstico: Estandarización de los sistemas de carga de baterías a nivel regional	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 9.2 Acta N°01/19</li> <li>• Punto 8.2 Acta N°02/19</li> <li>• Punto 8.2 Acta N°01/20</li> <li>• Punto 8.2 Acta N°02/20</li> </ul>	De aplicación interna del SGT.
Seguros en el ámbito del MERCOSUR			
Negociación: Análisis de la posibilidad de contratación de seguro en el país de destino	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 8 Acta N°01/19</li> <li>• Punto 7 Acta N°02/19</li> <li>• Punto 7 Acta N°01/20</li> <li>• Punto 7.1 Acta N°02/20</li> </ul> (Pronunciamiento SGT N°4)	No se aplica
Transporte Marítimo			
Tratamiento de un Acuerdo de Transporte	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 11 Acta N°02/20</li> </ul>	Inc. I del Art.1 de la Dec. CMC N° 18/19

Q  
H  
R  
A

<b>Marítimo</b> Negociación: Diversos temas correspondientes al área: Intercambio de información	Realizado	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 10 Acta N°02/19</li> <li>• Punto 9 Acta N°01/20</li> <li>• Punto 11 Acta N°02/20</li> </ul>	De aplicación interna del SGT.
<b>Transporte Ferroviario</b>			
Negociación: Diversos temas correspondientes al área: -Capítulo III del ATIT -Nuevos sistema de gestión de los sistemas ferroviarios -Suministros e independencia tecnológica -Controles aduaneros en pasos fronterizos	Realizado	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul> Punto 11 Acta N°01/19 Punto 9 Acta N°02/19 Punto 12 Acta N°02/20	De aplicación interna del SGT.
<b>Estatuto de la Ciudadanía del MERCOSUR (Dec. CMC N° 64/10 y 32/17)</b>	Concluido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Punto 10 Acta N°02/20</li> </ul>	Inc. I del Art. 1 de la Dec. CMC N° 18/19

(\*) El Informe de Cumplimiento fue elaborado de acuerdo al modelo vigente previo a la aprobación de la Dec. CMC N° 08/20.



**PROGRAMA DE TRABAJO 2021-2022**  
**SGT N° 5 "TRANSPORTE"**  
**(GMC)**

<b>Tema</b>	<b>Actividad</b> (negociación, implementación, diagnóstico, seguimiento)	<b>Tipo</b> (Específica – Permanente)	<b>Origen</b> (órgano decisorio- iniciativa propia)	<b>Fecha de conclusión estimada</b>
Transporte de Mercancías Peligrosas	<b>Negociación:</b> Requisitos para elaboración de las fichas de emergencia.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2021
	<b>Negociación:</b> Armonización de los procedimientos de control del transporte terrestre de mercancías peligrosas.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2021
	<b>Negociación:</b> Actualización de la cartilla informativa sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2021
	<b>Negociación:</b> Reglamento para el control periódico de sistemas y equipamiento de transporte a granel de mercancías peligrosas.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2021
Pesos y Dimensiones de Vehículos de Transporte Terrestre	<b>Negociación:</b> Uso de neumáticos tipo superanchos en ejes delanteros de ómnibus.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2021
	<b>Negociación:</b> Revisión de la Res. GMC N° 65/08.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2022
	<b>Negociación:</b> Propuesta sobre Ómnibus MERCOSUR.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2022
Inspección Técnica Vehicular	<b>Negociación:</b> Revisión de la Res. GMC N°75/97.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2022
Integración de la Información del transporte de pasajeros y carga	<b>Implementación:</b> Integración de Información sobre permisos originarios y complementarios de transporte de cargas y su actualización permanente de flota en base a <i>Webservices</i> .	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2021
	<b>Implementación:</b> Integración de Información sobre permisos originarios y complementarios de transporte de pasajeros y su actualización permanente de flota en base a <i>Webservices</i> .	Específica	SGT N° 5	Julio 2022
Armonización de los procedimientos de Fiscalización del Transporte Carretero Internacional	<b>Negociación:</b> Elaboración de un manual armonizado que incluya los aspectos esenciales para los procedimientos de fiscalización (Res GMC 34/19).	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2021
	<b>Implementación:</b> Lista de pasajeros remitida vía web.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2021

Identificación electrónica de vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATIT	<b>Diagnóstico:</b> Evaluación de la incorporación del uso de tecnología RFID para la identificación de vehículos comerciales del ámbito de aplicación del ATIT.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2021
Limitador de velocidad en vehículos comerciales	<b>Negociación:</b> Acuerdo sobre el uso de limitadores de velocidad en vehículos de transporte por carretera.	Específica	SGT N° 5	Diciembre 2022
Transporte Marítimo	<b>Negociación:</b> Actualización e intercambio de información. <b>Negociación:</b> Seguimiento de las negociaciones internas y externas en curso del MERCOSUR.	Permanente	SGT N° 5	—
Transporte Ferroviario	<b>Negociación:</b> Diversos temas correspondientes al área: -Actualización del Capítulo III del ATIT: apoyo de los trabajos en el marco de la ALADI.	Permanente	SGT N° 5	—

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 24de noviembre de 2020

**Sres**  
**Representantes Sub Grupo N°5**  
**Transporte Mercosur**  
**S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D**

La Cámara Empresaria de Transporte de Pasajeros de larga Distancia (CELADI) se dirige a los señores representantes de los países miembros del Mercosur como así también los países adherentes, en primer término, a efectos de agradecer la participación del sector privado en las deliberaciones del su grupo. En ese orden, y, en segundo término, aprovechamos la oportunidad de comentar algunos de los problemas afectan al desarrollo de los servicios internacionales y las asimetrías que se producen con otras modalidades del transporte.

- 1) Es pública la apertura de las fronteras en la mayoría de los países miembros, cada uno de ellos con protocolos y características o exigencias diferentes, con lo cual creemos necesario avanzar en la homogenización de los mencionados protocolos y fundamentalmente solicitamos se incluya al transporte de pasajeros por automotor entre las modalidades autorizadas.
- 2) Actualmente los viajes internacionales desde y hacia Argentina están sólo autorizados para la vía aérea y los realizados a través del puerto de Buenos Aires, lo cual constituye una muy fuerte asimetría con nuestra actividad. Entendemos el flagelo que implica esta pandemia que atravesamos, los cuidados, las restricciones, y las medidas lógicas a tomar a efectos de contener los contagios, pero no vemos la justificación de no dar comienzo a los viajes internacionales por automotor, observando la totalidad de las medidas de seguridad y más aun habiendo países que nunca suspendieron los servicios.
- 3) Las devastadoras consecuencias del COVID-19, tanto en los aspectos sanitarios, pero así también en la economía, nos pone en una situación muy vulnerable, con la sustentabilidad de nuestras compañías extremadamente comprometida. Necesitamos comenzar a prestar servicios de una forma sostenible, eso implica no sólo autorizarnos a hacerlo, sino fundamentalmente permitírselo a los usuarios, quienes se ven afectados no solo por las restricciones de los protocolos, sino también ante la imposibilidad de afrontar las tarifas aéreas, los test exigidos a cargo de los pasajeros y a las asimetrías que se producen como consecuencia de tasas o gravámenes impuestos por los países miembros (tal el caso de la tasa migratoria en Argentina)
- 4) La cobertura de los seguros internacionales debe ser observada y modificada a la brevedad, pues resulta insuficiente ante un siniestro, la





cobertura vigente (hasta USD 200.000 por siniestro), lo cual resulta en insuficiente en la mayoría de las situaciones.

- 5) El límite a la Responsabilidad Civil, es otro de los temas pendientes desde hace años, y constituye no solo una inequidad con la modalidad aérea y marítima, sino un peligro latente para el transporte automotor de pasajeros.
- 6) Resulta imperioso redefinir la agenda de trabajos del su grupo, entendiendo que la misma requiere una actualización acorde a las nuevas realidades del mundo y lógicamente a nuestra región.

Reiteramos nuestro agradecimiento, y reiteramos nuestra necesidad imperiosa de recomenzar nuestras prestaciones, cordialmente

DANIEL RUSSO – CELADI

## MEMORANDO N° 18 /20 (AD PASO)

PARA INFORMACION DE:  
TODO DEL PERSONAL  
AGENTES DE TRANSPORTE  
DESPACHANTES DE ADUANA

PRODUCIDO POR:  
JEFATURA DEPARTAMENTO  
Paso de los Libres, 03/11/2020

### ASUNTO: PROCEDIMIENTO CONJUNTO AFIP- CNRT – ALERTAS PAUT

Atento al Procedimiento Conjunto entre AFIP y CNRT de Simplificación de Trámites, como prueba piloto, a través de la automatización de control sistémico PAUT, en la que la CNRT **únicamente** tendrá la intervención documental en el MIC-DTA en las operaciones que el sistema detecte las "alertas PAUT", por ello se instrumenta:

#### A) OPERACIONES DE IMPORTACIÓN

La obligatoriedad y la responsabilidad del ATA es dar intervención únicamente a la CNRT cuando el Sistema Malvina emite alguno de los mensajes de ALERTA PAUT al momento de registrar el manifiesto. Advertida el alerta, deberá comunicar al chofer/conductor que de manera presencial y con toda la documentación del medio de transporte se dirija a la oficina de CNRT para su intervención. Finalizada la intervención de CNRT, el ATA procederá a continuar con los trámites aduaneros normales. En oportunidad de su intervención, el Servicio Aduanero, al advertir algún mensaje de Alerta PAUT, controlará que se encuentren las constancias de actuación de la Autoridad de Aplicación y el JEFE DE AREA O JEFE DE TURNO ingresará la información en el MENÚ de ALERTAS PAUT .

#### B) OPERACIONES DE EXPORTACIÓN

- 1) Operaciones documentadas en Paso de los Libres: El ATA actuante al momento del registro del medio de transporte/PAUT al Sistema SINTIA, al advertir alguno de los mensajes de alertas del Sistema (ejemplo "CNRT - Alertas PAUT" y/o "CNRT") deberá comunicar al conductor que de manera presencial y con toda la documentación se dirija a la oficina de CNRT para su intervención documental en el MIC-DTA. De ser autorizado proseguirá el trámite normal por la Aduana.
- 2) Operaciones documentadas en otras aduanas: El servicio aduanero al momento de realizar la "CONFIRMACIÓN DE ARRIBO" y al advertir alguno de los mensajes de alertas del Sistema de Control PAUT detendrá el trámite de liberación a la espera de la intervención de la CNRT.

- 3) Operaciones que requieran cambio de patente: El servicio aduanero a través de la transacción de "corrección de datos del medio de transporte" (mjustram1) en caso de advertir alguno de los mensajes de ALERTA PAUT detendrá el trámite de liberación a la espera de la intervención de la CNRT.
- 4) En todos los casos anteriores el el JEFE DE AREA O JEFE DE TURNO ingresará la información en el MENÚ de ALERTAS PAUT .

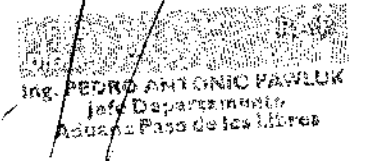

### ***C) LASTRES***

Para el caso de las alertas que se presenten para la operatoria de camiones en LASTRE, tanto de Importación o de Exportación, la CNRT "NO" interviene en medios de Transportes "VACIOS"; por lo que se deberá dar aviso al Jefe de Área o Jefe de Turno para el ingreso de la información en el MENÚ de ALERTAS PAUT.

**El incumplimiento por parte de los ATAs dará lugar a la aplicación de sanciones, por lo que se insta a tomar todas los recaudos necesarios para observar lo instruido en el presente Memorando a fines de asegurar su cumplimiento.**

**VIGENCIA: 04/11/2020.**

**QUEDAN UDS. DEBIDAMENTE NOTIFICADOS**



Ing. PEDRO ANTONIO PAWLUK  
Jefe Departamento  
Aduana Paso de los Libres