



MERCOSUR/GMC/SGT N° 5/GTMP/ACTA N° 01/26

**REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR**

Se realizó el 31 de julio de 2026, en ejercicio de la Presidencia *Pro Tempore* de Uruguay (PPTU), la Reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" del MERCOSUR/ Grupo de Trabajo sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, por sistema de videoconferencia de conformidad con lo dispuesto en la Resolución GMC N° 19/12, con la presencia de las delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La delegación de Chile participó en su condición de Estado Asociado, de acuerdo con lo dispuesto en la Decisión CMC N° 18/04.

La PPTU dio la bienvenida a las delegaciones y destacó la importancia de continuar avanzando en la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas aprobado por la Decisión CMC N° 15/19, así como en la armonización de los procedimientos de fiscalización entre los Estados Partes.

La Lista de Participantes consta como Anexo I.

La Agenda desarrollada consta como Anexo II.

1. Armonización de los procedimientos de control en el transporte terrestre de mercancías peligrosas

La PPTU recordó que, durante el semestre anterior, se había acordado un período de fiscalización de carácter educativo de la Decisión CMC N°15/19, por un plazo de 120 días, y destacó la importancia de definir el mecanismo a aplicar una vez finalizado dicho período, a efectos de evitar incertidumbres en los procedimientos de control.

Al respecto, y tal cual lo comprometido bajo la Presidencia *Pro Tempore* de Paraguay, la Delegación de Brasil presentó una propuesta para implementar de forma gradual la fiscalización punitiva prevista por el Acuerdo, identificando un conjunto de infracciones que, por corresponder a obligaciones ya consolidadas en la normativa

Secretaría del MERCOSUR
Archivo Oficial
www.mercosur.int

anterior y no presentar dificultades de interpretación, podrían comenzar a ser fiscalizadas en una primera etapa. Entre ellas se encuentran aspectos vinculados a la señalización de las unidades de transporte, documentación obligatoria, transporte de pasajeros junto con mercancías peligrosas, prohibición de fumar, apertura de bultos, transporte de productos incompatibles y demás incumplimientos considerados de aplicación inmediata. Asimismo, Brasil propuso que la aplicación del resto de las infracciones pudiera efectuarse en una etapa posterior, proponiendo como referencia el 30 de junio de 2027, con el objeto de disponer de un período adicional para el análisis y adecuación de los distintos Estados Partes.

La delegación de Argentina manifestó su conformidad, en términos generales, con la propuesta presentada por Brasil, destacando que buena parte de las infracciones consideradas ya se encontraban previstas en el régimen anteriormente vigente y que, en consecuencia, su aplicación no implicaría un retroceso respecto de las obligaciones existentes.

La delegación de Paraguay acompañó la orientación general de la propuesta y planteó la necesidad de precisar el instrumento mediante el cual se formalizaría el acuerdo alcanzado. Asimismo, formuló consultas respecto de determinados aspectos operativos vinculados a los procedimientos de fiscalización.

La Delegación de Uruguay manifestó que, si bien comparte el criterio general de la propuesta presentada por Brasil, manifestó la conveniencia de disponer de un plazo adicional breve para consolidar la misma, revisar sus aspectos técnicos y jurídicos, definir el instrumento correspondiente y adecuar los mecanismos de fiscalización respectivos.



En dicho sentido, se acordó continuar el análisis técnico y jurídico de la propuesta brasileña, la cual se incorpora a la presente Acta como **Anexo III**, con el objetivo de alcanzar una solución consensuada que permita la aplicación gradual de las nuevas disposiciones.



Por todo lo expuesto, las delegaciones acordaron extender la prórroga general establecida para la aplicación de la fiscalización punitiva del Acuerdo, la que pasará a vencer el próximo 30 de setiembre del corriente.



En otro orden, respecto de las fichas de fiscalización vinculadas al transporte de mercancías peligrosas, las delegaciones acordaron que serán tratadas en el ámbito de la Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización, a efectos de



unificar criterios entre los organismos de control. El modelo de Ficha de Fiscalización elaborado por la Delegación de Brasil se agrega como **Anexo IV**.

2. Documento que acredita la capacitación obligatoria de conductores y acompañantes

La PPTU presentó un cuadro comparativo destinado a recopilar información sobre los sistemas nacionales de capacitación y acreditación de conductores y acompañantes habilitados para el transporte internacional de mercancías peligrosas, según lo establecido en la Decisión CMC N°15/19.

Las delegaciones expusieron las principales características de sus respectivos sistemas nacionales, incluyendo la modalidad de los cursos, carga horaria, vigencia de las habilitaciones, mecanismos de renovación y formatos de acreditación.

En particular, la delegación de Uruguay hizo referencia a su propuesta de modelo de credencial con código QR desarrollado para facilitar la verificación por parte de los organismos fiscalizadores, mientras que Brasil propuso evaluar alternativas para avanzar hacia un documento armonizado a nivel regional o, en su defecto, establecer mecanismos de reconocimiento mutuo que permitan verificar electrónicamente la información correspondiente a cada conductor.

Durante el intercambio se destacó la importancia de asegurar que los sistemas nacionales se ajusten a los requisitos mínimos establecidos en la Decisión CMC N° 15/19, especialmente en materia de contenidos mínimos, carga horaria y vigencia de las capacitaciones.

Las delegaciones acordaron remitir a la Presidencia previo a la próxima Reunión de la CT del SGT N°5, la información complementaria correspondiente a sus respectivos sistemas nacionales con el propósito de completar el cuadro comparativo y continuar el análisis durante las próximas reuniones.

La delegación de Argentina se manifestó en cuanto los antecedentes que sobre la materia existen en su país donde la capacitación de los conductores de cargas generales y en particular de mercancías peligrosas tiene más de treinta años, acompañando para que se incorpore a la presente acta, la información existente sobre los cursos, la emisión del certificado de capacitación y el modelo de credencial respectivo.

La información disponible proporcionada por las delegaciones se agrega como **Anexo V**.



Durante el tratamiento del tema se recibieron asimismo aportes del sector privado, particularmente en relación con las cargas horarias, los mecanismos de renovación y la utilidad de contar con sistemas de verificación electrónica.

3. Guía de requisitos para Equipamientos de Protección Individual (EPI)

La PPTU presentó el estado de situación de los trabajos destinados a elaborar una guía regional con los requisitos mínimos aplicables a los Equipamientos de Protección Individual utilizados durante el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Las delegaciones coincidieron en la conveniencia de avanzar en un documento orientativo que contribuya a armonizar los criterios de fiscalización y facilite el cumplimiento de las exigencias por parte de los operadores.

La delegación de Uruguay señaló que la normativa vigente remite, para la determinación de los equipos de protección individual requeridos, a la ficha de seguridad correspondiente a cada producto, situación que puede dificultar las tareas de fiscalización al momento del control. En ese sentido, propuso analizar la utilización de criterios basados en la normativa ADR, procurando establecer un conjunto mínimo de equipos de protección aplicable a los transportes de mercancías peligrosas y complementarlo, según corresponda, con equipamiento adicional determinado en función del riesgo principal o secundario de la mercancía transportada. Asimismo, aclaró que dicha propuesta no sustituiría la responsabilidad del expedidor respecto de los requerimientos específicos asociados a cada producto.

La delegación de Argentina manifestó su apoyo a la propuesta, destacando su utilidad para facilitar y uniformizar los procedimientos de fiscalización.

La delegación de Brasil acompañó la lógica de simplificación planteada y manifestó su disposición a continuar analizando la propuesta.

La delegación de Paraguay expresó su apertura a avanzar en una solución consensuada y señaló la conveniencia de considerar una categorización de los equipos en función de grupos o niveles de riesgo.

La delegación de Uruguay se comprometió a circular el material utilizado como referencia, incluyendo los criterios correspondientes al ADR, a efectos de continuar el análisis y avanzar en la elaboración de una guía regional, el que se agrega como **Anexo VI.**



4. Guía de requisitos para estacionamientos transitorios y de permanencia prolongada

La PPTU recordó la iniciativa de elaborar una guía regional que establezca criterios mínimos para los estacionamientos destinados a vehículos que transportan mercancías peligrosas y los intercambios mantenidos al respecto.

En dicho orden, si bien planteó la importancia de avanzar en la definición de criterios para los estacionamientos destinados al transporte de mercancías peligrosas, señaló que determinados aspectos vinculados con la infraestructura exceden las competencias específicas de los organismos de transporte. En este sentido, consideró pertinente que el trabajo realizado en el ámbito del SGT N° 5 pueda ser coordinado y, eventualmente, elevado al ámbito competente en materia de infraestructura física, como lo es actualmente el SGT N°14.

Las delegaciones compartieron la iniciativa, considerando importante además considerar que en los casos en que los estacionamientos se encuentran bajo regímenes de concesión privada, los requisitos correspondientes deberían eventualmente incorporarse a los contratos de concesión de los mismos.

Las delegaciones acordaron continuar recopilando información y propuestas nacionales, con miras a consolidar criterios regionales que puedan ser elevados al ámbito competente, considerando la necesaria coordinación interinstitucional.

5. Acompañamiento técnico para mercancías de alto riesgo (Propuesta de Uruguay)

La delegación de Uruguay planteó la necesidad de revisar el alcance de las disposiciones relativas al acompañamiento técnico de determinadas mercancías de alto riesgo, señalando que la redacción vigente podría resultar excesivamente amplia si se interpreta que alcanza a la totalidad de las mercancías comprendidas en determinadas categorías de riesgo.

Como criterio inicial, Uruguay propuso considerar aquellos productos que históricamente requieren la intervención o acompañamiento de organismos especializados, como determinados explosivos, dejando abierta la posibilidad de ampliar posteriormente el listado de acuerdo con criterios internacionales y las particularidades de cada Estado Parte.

La delegación de Argentina manifestó su disposición a analizar la propuesta, pero señaló diversas cuestiones de carácter operativo que deberían ser resueltas, particularmente respecto del cruce de fronteras del personal encargado del



acompañamiento, su condición jurídica y habilitación, la distribución de los costos y la coordinación entre las autoridades de los países involucrados. Asimismo, señaló que determinadas mercancías, como los precursores, pueden encontrarse bajo la competencia de organismos vinculados con la seguridad u otros ministerios distintos de las autoridades de transporte.

La delegación de Brasil acompañó las preocupaciones planteadas y señaló que existen asimismo particularidades en su normativa y organización institucional que deberán ser consideradas.

La delegación de Paraguay informó que realizará consultas internas con los organismos técnicos y normativos competentes a efectos de identificar los productos, listados y criterios que podrían ser considerados en el marco de la propuesta.

La delegación de Chile señaló la necesidad de definir previamente la finalidad del acompañamiento y recordó experiencias de coordinación internacional en las que el acompañamiento se realiza hasta la frontera, produciéndose posteriormente el relevo por parte de las autoridades del país receptor. En este sentido, destacó la complejidad que presenta el tratamiento transfronterizo del tema en ausencia de un marco multilateral claramente definido.

Las delegaciones acordaron continuar el análisis del tema, procurando definir su finalidad y alcance, establecer criterios objetivos para determinar las mercancías comprendidas y evaluar los aspectos jurídicos y operativos vinculados con la coordinación transfronteriza entre las autoridades competentes.

6. Tacógrafos en el transporte de mercancías peligrosas (Propuesta de Uruguay)



La delegación de Uruguay planteó la necesidad de analizar la aplicación de la exigencia relativa al tacógrafo en el transporte de mercancías peligrosas, señalando que la normativa presenta dificultades de aplicación práctica cuando un mismo vehículo puede ser utilizado alternativamente para el transporte de mercancías a granel y mercancías embaladas. Asimismo, señaló que establecer la obligación en función de la carga transportada podría trasladar al inspector la determinación de la exigencia durante el control en ruta, mientras que establecerla en función del vehículo podría generar impactos económicos significativos.



La delegación de Argentina señaló la existencia de una inconsistencia entre las disposiciones normativas y el régimen sancionatorio, dado que este último contempla infracciones vinculadas con el tacógrafo aun cuando la exigencia no se encuentra claramente establecida en todos los supuestos. En ese sentido, planteó que, en caso



de mantenerse la exigencia, esta debería ser incorporada de manera expresa y determinarse con precisión respecto de qué tipos de cargas resulta aplicable y las nuevas tecnologías que permitan tener un elemento que registre todas las operaciones sin la necesidad de tener instalado un equipo en la unidad, siempre que la autoridad de fiscalización pueda tener acceso directo de la información al momento de realizar los controles. En caso contrario, consideró necesario revisar las infracciones asociadas a su incumplimiento. Asimismo, señaló la necesidad de considerar la interacción de esta regulación con las normas nacionales de tránsito de los países por los cuales circulan los vehículos.

La delegación de Brasil manifestó que existe una desalineación normativa respecto del tacógrafo y acompañó la necesidad de revisar la disposición correspondiente en el ámbito MERCOSUR. En particular, consideró necesario clarificar o retirar la exigencia en el instrumento regional, sin perjuicio de que la materia pueda ser regulada por las normas nacionales relativas al tránsito y circulación.

La delegación de Paraguay informó sobre determinadas dificultades derivadas de su normativa interna y de la ausencia de reglamentación suficiente, señalando que el tema requiere asimismo la participación de las autoridades competentes en materia de seguridad vial y fiscalización, además de las autoridades de transporte.

Las delegaciones coincidieron en la existencia de aspectos jurídicos y operativos que requieren revisión y acordaron continuar el tratamiento del tema, procurando definir un criterio regional respecto de la exigencia del tacógrafo, su eventual aplicación según el vehículo o el tipo de carga y su correspondencia con el régimen de infracciones y sanciones

7. Aportes del Sector Privado

Los representantes del sector privado agradecieron la posibilidad de participar en los trabajos del Grupo y destacaron la importancia de avanzar en la armonización normativa y de los procedimientos de control.

Asimismo, manifestaron su apoyo a la utilización de herramientas digitales que faciliten la verificación de la documentación por parte de las autoridades competentes y resaltaron la necesidad de que los mecanismos de capacitación y acreditación sean simples, interoperables y compatibles entre los Estados Partes.

La Presidencia agradeció la participación de todas las delegaciones y del sector privado, destacando el clima de cooperación y el compromiso demostrado para

avanzar en la implementación de la Decisión CMC N° 15/19 y en la armonización de los procedimientos de fiscalización del transporte terrestre de mercancías peligrosas.

PRÓXIMA REUNIÓN

Se acordó continuar los trabajos técnicos en la próxima reunión virtual del Grupo de Trabajo programada para el próximo 21 de octubre de 2026, y en oportunidad de la reunión de la Comisión Técnica del SGT N°5.

ANEXOS

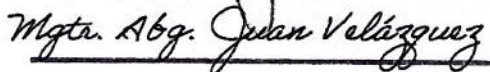
Anexo I	Lista de Participantes
Anexo II	Agenda
Anexo III	Propuesta de acuerdo de fiscalización de infracciones (Delegación de Brasil)
Anexo IV	Modelo de Ficha de Encuadramiento de Fiscalización (Delegación de Brasil)
Anexo V	Insumos presentados por las delegaciones sobre las capacitaciones
Anexo VI	Propuesta técnica EPI's (Delegación de Uruguay)


Por la delegación de Argentina

Jorge Zarbo


Por la delegación de Brasil

Cálices Manica


Por la delegación de Paraguay

Juan Velazquez


Por la delegación de Uruguay

Nicolás Van der Maesen