

## **Informe: Posición Sub Grupo de Trabajo N° 3 Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad**

El Subgrupo de Trabajo N° 3 “Reglamentos Técnicos y Evaluación de la Conformidad” de la República Bolivariana de Venezuela, realizó la revisión y consulta a las diferentes comisiones sobre los acuerdos y compromisos adquiridos, según agenda MERCOSUR/SGT N° 3/CM/ACTA N° 01/15, de la reunión LIV.

### **COMISIÓN METROLOGÍA**

#### **1. INSTRUMENTOS**

##### **1.1. Resolución GMC N° 51/97: Vocabulario de Metrología Legal**

Se realizó la consulta del Vocabulario Internacional de Metrología Legal, entre los días 07 al 10 de julio del 2015, por los especialistas metrologos de las distintas magnitudes y no encuentra objeciones por lo que estamos de acuerdo con el contenido del documento.

##### **1.2. Resolución GMC N° 17/01: Termómetros Clínicos de Líquido en Vidrio**

El equipo de trabajo del laboratorio de Temperatura y Humedad de SENCAMER no encuentra objeciones a la propuesta planteada por Uruguay y presentada durante la reunión LV ante los Coordinadores Nacionales, por lo tanto la consideramos como válida.

#### **2. PREMEDIDOS**

##### **2.1. Revisión Resolución GMC N°22/02**

Actualmente en el país se maneja el término de Preenvasados y los demás aspectos técnicos contenidos en la resolución OIML R87 por lo tanto en lo que respecta a este punto estamos completamente de acuerdo

La declaración de los productos denominados gelatinas o productos afines actualmente en el país las empresas dedicadas a la fabricación de estos productos los declaran en unidades de masa por lo que no representa un obstáculo a lo pautado por el grupo de trabajo de MERCOSUR.

##### **2.2. Revisión Resolución GMC N°07/08**

El grupo de trabajo está al tanto de unas correcciones que están por realizar los expertos de la OIML debido a un ajuste por los errores de muestreo en que pueden incurrir al realizar la verificación, hay que resaltar que dicho trabajo debe ser realizado por parte de estadísticos especialistas en área de muestreo o control estadístico de procesos, sin embargo en cuanto a la revisión de las normas ISO que se plantean tomar en cuenta para realizar simulaciones con niveles de confianza distintos a los planteados de la OIML, se debe revisar cuáles serían específicamente las normas a utilizar y mediante el apoyo de diversas áreas

realizar las discusiones pertinentes y así de esta manera realizar nuestra recomendación.

### **2.3. Revisión Resolución GMC N°31/07**

Se encuentra en discusión y revisión de la adecuación de la industria venezolana a las presentaciones descritas en esta resolución para ser elevada como resolución ministerial.

### **COMISION DE GAS**

1. Revisión de la comisión de Gas por la parte venezolana. Ver Anexo I Observaciones al Reglamento Técnico MERCOSUR (RTM) de Válvulas de Cilindro para Almacenamiento de Gas Natural Comprimido (GNC) Utilizado como Combustible a Bordo de Vehículos Automotores
2. Revisión de la comisión de gas por la parte venezolana Ver ANEXO II . Observaciones al Reglamento Técnico MERCOSUR (RTM) de Cilindros para Almacenamiento de Gas Natural Comprimido (GNC) Utilizado como Combustible a Bordo de Vehículos Automotores y Requisitos Específicos para la Evaluación de la Conformidad (REC) de Cilindros para Almacenamiento de Gas Natural Comprimido (GNC) Utilizado como combustible a Bordo de Vehículos Automotores

### **COMISION INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

La comisión de Industria Automotriz, realizo revisión de los compromisos Ver Anexo III. Posición Comisión Industria Automotriz

Fin del Informe



**ANEXO I**  
**OBSERVACIONES AL REGLAMENTO TÉCNICO MERCOSUR (RTM) DE**  
**VÁLVULA DE CILINDRO PARA ALMACENAMIENTO DE GAS NATURAL**  
**COMPRESIDO (GNC) UTILIZADO COMO COMBUSTIBLE A BORDO DE**  
**VEHÍCULOS AUTOMOTORES**

DOCUMENTO ORIGINAL	PROPUESTA DE CAMBIO
<b>ACTA REUNIÓN LV</b>	
f) Tabla de Anexo II f.1 – Ensayo hidrostático	La prueba de rigidez hidrostática debe realizarse sin los dispositivos de alivio de presión (DAP) conforme a lo establece la norma ISO 15500 <b>(Comentario)</b>
<b>RTM</b>	
<b>5.6</b> Adicionalmente, la válvula de cilindro deberá marcarse claramente con la especificación de la rosca de conexión al cilindro, de manera de evitar conexiones incompatibles con la de ese componente. Esta marcación deberá efectuarse en alto o bajo relieve y a través de una etiqueta adhesiva que informe al que ejecute el montaje, el tipo de rosca -"25E" o bien "3/4 NGT" según sea el caso-.	<b>5.6</b> Adicionalmente, la válvula de cilindro deberá marcarse claramente con la especificación de la rosca de conexión al cilindro, de manera de evitar conexiones incompatibles con la de ese componente. Esta marcación deberá efectuarse en alto o bajo relieve y a través de una etiqueta adhesiva que informe al que ejecute el montaje, <del>el tipo de rosca -"25E" o bien "3/4 NGT" según sea el caso-</del> La rosca que tuviera la forma cónica, deberá responder a la Norma ISO 11.363-1:2010 con rosca 25E. La rosca que tuviera forma paralela deberá cumplir los requisitos establecidos en la norma ISO 15245-1:2001, con rosca M25 x 2 o en la norma ANSI /ASME B1.1 con rosca 2-12 UNJ (nominal 2")."  <b>Nota:</b> Esto en razón que los requerimientos en el RTM de fabricación de cilindros y el RTM de fabricación de válvulas para las roscas sean iguales. De igual modo no se hace mención en el RTM de fabricación de cilindros de la rosca "3/4 NGT" por lo cual se requiere revisar este caso.
<b>5 GENERALIDADES</b>	<b>Propuesta Incorporar</b> 5.13 La válvula de cilindro puede estar integrada por otro componente de sistema de GNC (Ej. Tecnología de sexta generación donde la válvula de cilindro y regulador de presión están integrados en un solo componente)



**ANEXO II**  
**OBSERVACIONES AL REGLAMENTO TÉCNICO MERCOSUR (RTM) DE**  
**CILINDROS PARA ALMACENAMIENTO DE GAS NATURAL COMPRIMIDO**  
**(GNC) UTILIZADO COMO COMBUSTIBLE A BORDO DE VEHÍCULOS**  
**AUTOMOTORES Y REQUISITOS ESPECIFICOS PARA LA EVALUACION**  
**DE LA CONFORMIDAD (REC) DE CILINDROS PARA ALMACENAMIENTO**  
**DE GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC) UTILIZADO COMO**  
**COMBUSTIBLE A BORDO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES**

DOCUMENTO ORIGINAL	PROPUESTA DE CAMBIO
<b>ACTA REUNIÓN LV</b>	
<p><b>6.4.3</b> Este punto de la NM ISO 11439:2008, se remplacea por el que a continuación se indica:</p> <p>“Roscas de conexión con la válvula Las roscas deben tener un acabado sin discontinuidades de superficie a fin de cumplir con esta Resolución. La rosca que tuviera la forma cónica, deberá responder a la Norma ISO 11.363-1:2010 con rosca 25E. La rosca que tuviera forma paralela deberá cumplir los requisitos establecidos en la norma ISO 15245-1:2001, con rosca M25 x 2 o en la norma ANSI /ASME B1.1 con rosca 2-12 UNJ (nominal 2”).”</p>	<p><b>Nota:</b> No se hace mención a la rosca <math>\frac{3}{4}</math> NGT que se quiere incorpora en el RTM de fabricación de válvulas, por lo que se requiere la revisión de este punto.</p>
<b>RTM</b>	
<p><b>5.6</b> Adicionalmente, la válvula de cilindro deberá marcarse claramente con la especificación de la rosca de conexión al cilindro, de manera de evitar conexiones incompatibles con la de ese componente. Esta marcación deberá efectuarse en alto o bajo relieve y a través de una etiqueta adhesiva que informe al que ejecute el montaje, el tipo de rosca -“25E” o bien “3/4 NGT” según sea el caso-.</p>	<p><b>5.6</b> Adicionalmente, la válvula de cilindro deberá marcarse claramente con la especificación de la rosca de conexión al cilindro, de manera de evitar conexiones incompatibles con la de ese componente. Esta marcación deberá efectuarse en alto o bajo relieve y a través de una etiqueta adhesiva que informe al que ejecute el montaje, <del>el tipo de rosca “25E” o bien “3/4 NGT” según sea el caso-</del></p> <p>La rosca que tuviera la forma cónica, deberá responder a la Norma ISO 11.363-1:2010 con rosca 25E. La rosca que tuviera forma paralela deberá cumplir los requisitos establecidos en la norma ISO 15245-1:2001, con rosca M25 x 2 o en la norma ANSI /ASME B1.1 con rosca 2-12 UNJ (nominal 2”).”</p> <p><b>Nota:</b> Esto en razón que los requerimientos en el RTM de fabricación de cilindros y el RTM de de fabricación de</p>



	válvulas para las roscas sean iguales. De igual modo no se hace mención en el RTM de fabricación de cilindros de la rosca "¾ NGT" por lo cual se requiere revisar este caso.
<p><b>3.15. "Liner"</b> Recipiente interno para gas, sobre el cual las fibras de refuerzo son bobinadas como filamentos para alcanzar la resistencia necesaria.</p> <p>En este Reglamento Técnico se describen dos tipos de "liners", los de metal, que están diseñados para compartir la carga con el refuerzo, y los no metálicos, que no soportan ninguna parte de la carga.</p>	<p><b>3.15. Camisa interior o "Liner"</b> Recipiente interno para gas, sobre el cual las fibras de refuerzo son bobinadas como filamentos para alcanzar la resistencia necesaria.</p> <p>En este Reglamento Técnico se describen dos tipos de <b>camisas interiores</b>, los de metal, que están diseñados para compartir la carga con el refuerzo, y los no metálicos, que no soportan ninguna parte de la carga. <b>(Realizar los cambios en todo el documento).</b></p>
<b>3. Términos y definiciones</b>	<p><b>Incorporar en el punto "3. Términos y definiciones" el siguiente termino:</b></p> <p><b>3.4. DAP</b> <b>Dispositivo de Alivio de Presión.</b></p>
<p><b>7.3.4.</b> El segundo párrafo de este punto de la NM ISO 11439:2008 se remplaza por el que a continuación se indica:</p> <p>"El tamaño permitido del defecto para el ensayo no destructivo, será determinado a través del método <b>descripto</b> en el Anexo D de la NM ISO 11439:2008."</p>	<p>7.3.4. El segundo párrafo de este punto de la NM ISO 11439:2008 se remplaza por el que a continuación se indica:</p> <p>"El tamaño permitido del defecto para el ensayo no destructivo, será determinado a través del método <b>descrito</b> en el Anexo D de la NM ISO 11439:2008." <b>(Realizar los cambios en todo el documento).</b></p>
<p><b>7.3.6</b> El segundo párrafo de este punto de la NM ISO 11439:2008, se remplaza por el que a continuación se indica:</p> <p>"Los dispositivos de alivio de presión, deben cumplir con lo indicado en el punto 6.3 del Anexo correspondiente a la <b>Resolución N° 33/10.</b>"</p>	<p><b>7.3.6</b> El segundo párrafo de este punto de la NM ISO 11439:2008, se remplaza por el que a continuación se indica:</p> <p>"Los dispositivos de alivio de presión, deben cumplir con lo indicado en el punto 6.3 del Anexo correspondiente a la <b>Resolución MERCOSUR GMC N° 33/10.</b>" <b>(Unificar la redacción cuando se hace mención a la Resolución en todo el documento).</b></p>
<p><b>8.4.5. Protección exterior contra condiciones ambientales</b> El primer párrafo de este punto de la NM ISO 11439:2008, se remplaza por el que a continuación se indica:</p> <p>"El exterior de los cilindros deberá cumplir los requisitos del ensayo de ambiente</p>	<p><b>8.4.5. Protección exterior contra condiciones ambientales</b> El primer párrafo de este punto de la NM ISO 11439:2008, se remplaza por el que a continuación se indica:</p> <p>"El exterior de los cilindros deberá cumplir los requisitos del ensayo de ambiente</p>



ácido <b>descriptos</b> en A14.	ácido <b>descritos</b> en el punto A.14 del Anexo A. (Unificar la redacción cuando se hace mención a un Punto y/o Anexo en todo el documento).
<p><b>8.7 Ensayos en todos los cilindros</b> Se aplicará lo indicado en el punto 8.7 de la NM ISO 11439:2008, con excepción del primero y segundo párrafo, e ítem a), que serán remplazados por lo que a continuación se indica:</p> <p>“Los exámenes y ensayos de producción deberán realizarse en todos los cilindros producidos en un lote.</p> <p>Cada cilindro deberá ser examinado durante su fabricación y una vez terminado, de la siguiente manera:</p> <p>a) a través de un <b>ensayo no destructivo</b>, de acuerdo con el Anexo B de la NM ISO 11439:2008, para verificar que el tamaño máximo del defecto no exceda el tamaño especificado en el diseño, tal como se determina en el punto 8.3.4. de la NM ISO 11439:2008 con la salvedad de lo indicado el mismo punto 8.3.4. del Anexo I de esta Resolución. A través del método de ensayo no destructivo se deberá poder detectar el tamaño máximo permitido del defecto;”.</p>	<p><b>8.7 Ensayos en todos los cilindros</b> Se aplicará lo indicado en el punto 8.7 de la NM ISO 11439:2008, con excepción del primero y segundo párrafo, e ítem a), que serán remplazados por lo que a continuación se indica:</p> <p>“Los exámenes y ensayos de producción deberán realizarse en todos los cilindros producidos en un lote.</p> <p>Cada cilindro deberá ser examinado durante su fabricación y una vez terminado, de la siguiente manera:</p> <p>a) a través de un <b>ensayo no destructivo a las camisas interiores de metal</b>, de acuerdo con el Anexo B de la NM ISO 11439:2008, para verificar que el tamaño máximo del defecto no exceda el tamaño especificado en el diseño, tal como se determina en el punto 8.3.4. de la NM ISO 11439:2008 con la salvedad de lo indicado el mismo punto 8.3.4. del Anexo I de esta Resolución. A través del método de ensayo no destructivo se deberá poder detectar el tamaño máximo permitido del defecto;”.</p>
<p><b>10.1 General</b> En cada cilindro, el fabricante o importador deberá colocar marcaciones claras y permanentes de no menos de 6 mm de altura.</p> <p><b>El marcado podrá realizarse mediante la incorporación de etiquetas en los revestimientos de resinas, etiquetas adhesivas, estampados de baja presión en la parte engrosada de la pared de los extremos de los diseños de cilindros tipo GNC-1 y GNC-2 o combinaciones de las alternativas citadas.</b></p> <p><b>Las etiquetas adhesivas y sus aplicaciones se realizarán de acuerdo con la norma ISO 7225:2005. Se permitirá el uso de etiquetas múltiples, que no podrán quedar tapadas por las</b></p>	<p><b>10.1 General</b> En cada cilindro, el fabricante o importador deberá colocar marcaciones claras y permanentes de no menos de 6 mm de altura.</p> <p><b>El marcado podrá realizarse mediante la incorporación de etiquetas en los revestimientos de resinas en los cilindros GNC-3 y GNC-4. Se empleará estampados de baja presión en la parte engrosada de la pared de los extremos de los diseños de cilindros tipo GNC-1 y Combinaciones de las alternativas citadas podrán ser aplicadas para los cilindros GNC-2.</b></p> <p><del>Las etiquetas adhesivas y sus aplicaciones se realizarán de acuerdo con la norma ISO 7225:2005. Se permitirá el uso de etiquetas múltiples,</del></p>



<b>sujeciones utilizadas al montar los cilindros.</b>	<b>que no podrán quedar tapadas por las sujeciones utilizadas al montar los cilindros.</b>
<b>10.3 Marcado en el cilindro</b> Todos los cilindros que cumplan con los requisitos de esta Resolución deberán ser marcados de la siguiente manera:  b) las palabras <b>"NO USAR CON POSTERIORIDAD A XX/XXXX"</b> , donde XX/XXXX significa el mes y año de vencimiento. El período entre la fecha de expedición y la de vencimiento no deberá exceder la vida útil especificada. La fecha de vencimiento será especificada en el cilindro al momento de su expedición, siempre que los cilindros hayan sido guardados en un lugar seco, aereado y sin presión interna;  f) las palabras <b>"Usar sólo un Dispositivo de Alivio de Presión aprobado por el fabricante"</b> ;  h) símbolo "UT" conforme a lo indicado en el punto B7-Certificación, de este Anexo;  El marcado debe ser realizado conforme la secuencia indicada en este punto.	<b>10.3 Marcado en el cilindro</b> Todos los cilindros que cumplan con los requisitos de esta Resolución deberán ser marcados de la siguiente manera:  b) las palabras <b>"NO USAR DESPUÉS DE XX/XXXX"</b> , donde XX/XXXX significa el mes y año de vencimiento. El período entre la fecha de expedición y la de vencimiento no deberá exceder la vida útil especificada. La fecha de vencimiento será especificada en el cilindro al momento de su expedición, siempre que los cilindros hayan sido guardados en un lugar seco, aereado y sin presión interna;  f) las palabras <b>"Usar DAP aprobado por el fabricante"</b> ; <b>(Incorporar en las definiciones de DAP - Dispositivo de Alivio de Presión)</b>  h) símbolo "UT" conforme a lo indicado en el punto B7-Certificación, de este Anexo <b>(Si Aplica)</b> ;  El marcado debe ser realizado conforme la secuencia indicada en este punto.
El Anexo D de la NM ISO 11439:2008 es de aplicación obligatoria.  El primer párrafo del Anexo D de la NM ISO 11439:2008, deberá remplazarse por el que a continuación se indica:  <b>"Se utilizará el siguiente procedimiento para determinar el tamaño del defecto en el ensayo no destructivo para los diseños tipo GNC-1, GNC-2 y GNC-3".</b>	El Anexo D de la NM ISO 11439:2008 es de aplicación obligatoria.  El primer párrafo del Anexo D de la NM ISO 11439:2008, deberá <b>reemplazarse</b> por el que a continuación se indica:  <b>"Se deberá utilizar el siguiente procedimiento para determinar el tamaño del defecto en el ensayo no destructivo para los diseños tipo GNC-1, GNC-2 y GNC-3".</b>
<b>ANEXO II</b>	
<b>3.1 Normativa MERCOSUL</b>	<b>3.1 Normativa MERCOSUR</b>
<b>5 Términos y definiciones</b> A los efectos del alcance de <b>este</b> REC, se utilizarán los siguientes términos y definiciones, más allá de los indicados en los documentos del ítem 3 de este Anexo:	<b>5 Términos y definiciones</b> A los efectos del alcance de <b>estos</b> REC, se utilizarán los siguientes términos y definiciones, más allá de los indicados en los documentos del ítem 3 de este Anexo:
<b>5.5 Diseño de cilindro</b> Conjunto de documentación técnica que define las especificaciones para la fabricación de cilindros de acuerdo con	<b>5.5 Diseño de cilindro</b> Conjunto de documentación técnica que define las especificaciones para la fabricación de cilindros de acuerdo con



las determinaciones <b>indicados</b> en esta Resolución.	las determinaciones <b>indicadas</b> en esta Resolución.
<b>5.6 Responsable Técnico</b> Ingeniero, formalmente vinculado al Fabricante o Importador de cilindros, legalmente habilitado y registrado de acuerdo con la legislación vigente en el correspondiente Estado Parte, con <b>incumbencias</b> para responder técnicamente por los cilindros certificados conforme los requisitos <b>prescriptos</b> en esta Resolución.	<b>5.6 Responsable Técnico</b> <b>Persona</b> formalmente vinculado al Fabricante o Importador de cilindros, legalmente habilitado y registrado de acuerdo con la legislación vigente en el correspondiente Estado Parte, con <b>competencias</b> para responder técnicamente por los cilindros certificados conforme los requisitos <b>prescritos</b> en esta Resolución.
<b>5.8 Prototipo</b> Primer/os ejemplar/es de cilindro/s, correspondiente/s a un modelo, producido/s para los ensayos indicados en el punto 6.2.1.b) de este Anexo.	<b>5.8 Prototipo</b> Primer/os ejemplar/es de cilindro/s, correspondiente/s a un modelo, producido/s para los ensayos indicados en el punto 6.2.1.b) de este Anexo II). (Unificar la redacción cuando se hace mención a un Punto y/o Anexo en todo el documento).
<b>5.9 Modelo de cilindro</b> Características técnicas de un determinado cilindro que se corresponden con el diseño aprobado, dentro de los parámetros indicados en la <b>Tabla 5 de la NM ISO 11439:2008</b> .	La tabla 5 no tiene correspondencia con lo indicado en la definición “ <b>5.9 Modelo de cilindro</b> ”.
<b>6.2.7. Comportamiento de la fractura y tamaño del defecto en el ensayo no destructivo</b> El punto 5.2.7 de la NM ISO 11439:2008, pasa a formar parte de este Anexo II de la Resolución GMC, con la redacción que a continuación se indica:  El fabricante o importador deberá especificar el tamaño máximo del defecto en el ensayo no destructivo, que asegurara el comportamiento de la fractura de manera tal que <b>pierda</b> antes que rompa y que evitara fallas por fatiga o por rotura del cilindro durante su vida útil.	<b>6.2.7. Comportamiento de la fractura y tamaño del defecto en el ensayo no destructivo</b> El punto 5.2.7 de la NM ISO 11439:2008, pasa a formar parte de este Anexo II de la Resolución GMC, con la redacción que a continuación se indica:  El fabricante o importador deberá especificar el tamaño máximo del defecto en el ensayo no destructivo, que asegurara el comportamiento de la fractura de manera tal que <b>fugue</b> antes que rompa y que evitara fallas por fatiga o por rotura del cilindro durante su vida útil.

**REGLAMENTOS TECNICOS Y EVALUACION DE LA CONFORMIDAD.  
NORMAS TECNICAS. COMISION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.**

**AGENDA DE REUNION MERCOSUR SUB GRUPO DE TRABAJO N° 3**

En el marco de la Campaña Admirable y de la Batalla permanente para la construcción de la Patria Nueva, le hacemos llegar un saludo Revolucionario y Socialista extensivo a todo su equipo. Tengo el agrado de dirigirme a usted, en la oportunidad de enviar por este medio resumen de los tópicos tratados en la reunión sostenida el día de hoy en el piso siete (07) de esta institución, los cuales se discutirán en el Subgrupo # 3 MERCOSUR, los cuales se enumeran a continuación:

**HOMOLOGACIÓN VEHICULAR EN VENEZUELA:**

En cumplimiento de lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, la cual entro en vigencia en el año 2008 en su art 50 y 51, la cual establece el Instituto Nacional de Transporte Terrestre es el ente encargado para emitir la Constancia de Homologación, así como la obligación de las empresas Fabricantes, Ensambladoras, Carroceras e Importadora de Vehículos, Homologar los vehículos previa comercialización.

El proceso de Homologación es un procedimiento mediante el cual, se verifica de que un determinado de modelo de vehículo cumple con los estándares y requerimientos técnicos y legales establecidos en nuestra legislación nacional, en cuanto a Dimensiones, Seguridad Activa y Pasiva, Identificación y Emisiones.

Dicho proceso consiste en la constatación física del vehiculó, bajo la cual se inspecciona un (01) vehículo por modelo versión; si el mismo cumple y se adecua a los parámetros establecidos, se emite la Constancia de Homologación de Prototipo, la cual tendrá la validez para el modelo y producciones subsiguientes que posean las mismas características bajo la cual fue homologado dicho modelo, en caso contrario si el vehículo posee variantes con modificaciones de envergadura y/o tecnológicas, deberá homologar dicho modelo nuevamente. Una vez homologado el vehículo, la empresa podrá comercializar el mismo, el cual se registrará de acuerdo a las características establecidas en la Constancia de Homologación.

En la LVI llevada a cabo en la ciudad de Rio de Janeiro entre el 6 y 9 de abril de 2015, se consigno los requisitos de Homologación exigidos en la República Bolivariana de Venezuela, de acuerdo a lo establecido en la Ley de

Transporte Terrestre en su Art 50 y 51. La misma consta como agregado reservado en el acta, la misma será discutida en la reunión siguiente y mediante la cual se discutirán los parámetros específicos que se solicitarán es los aspectos de seguridad según la categoría vehicular.

### **AGENDA DE TRABAJO SGT N° 3 MERCOSUR**

- 1.- Limitadores de velocidad.**
- 2.- Luces reglamentarias en vehículos automotores.**
- 3.- Requisitos de seguridad a exigir a los vehículos automotores.**
- 4.- Cinturones de Seguridad.**
- 5.- Categoría de vehículos.**

Es relevante informar que este Instituto ha llevado el proceso de Homologación de Prototipos desde el año 2006, la cual era exigible solo a unidades que estuviesen destinadas a prestar el servicio de Transporte Público de Personas. En este sentido y con la entrada en vigencia de la Ley de Transporte Terrestre, publicada en la Gaceta Oficial N° 38985 de fecha primero (01) de Agosto del 2008, se hace exigible la misma de acuerdo a lo establecido en el art 50 y 51 de la Ley de Transporte Terrestre, la cual establece lo relacionado al Certificado de Homologación de Vehículos y el Certificado de Homologación previa Comercialización.

Partiendo de este punto de vista y en referencia a los aspectos relacionados a la seguridad Activa y Pasiva en vehículos Automotores y a la incorporación de la República Bolivariana de Venezuela al Mercado Común del Sur (MERCOSUR), bajo la cual se están definiendo mesas de trabajo a fin de armonizar la Normativa Técnico aplicable al Sector, nos permitimos indicar los siguientes aspectos técnicos según los puntos anteriormente mencionados.

En la LVI llevada a cabo en la ciudad de Rio de Janeiro entre el 6 y 9 de abril de 2015, se discutieron ciertos aspectos en cuanto a categoría de vehículos, en la cual Venezuela propuso en el cuadro de denominación vehicular, que se agregara la palabra tipo, ya que nuestra clasificación vehicular va definida por Uso, Clase, Tipo y Servicio, además se hizo énfasis en que nuestra normativa clasifica las unidades de transporte público en Minibús y Autobús, más no como Micrómnibus y Ómnibus. La Tipología de acuerdo a las Normas Venezolanas COVENIN establece las mismas siguiendo los parámetros tales como: Distancia entre Ejes, Número de Asientos, Eje trasero Doble Rueda y altura interna; por lo

cual se hizo énfasis de la misma la cual se dejó plasmado en documento de trabajo el cual se encuentra de carácter reservado.

Venezuela como país miembro, se reserva el derecho a discutir los elementos específicos de las diferentes categorías de vehículos, en este sentido se presentan categorías de vehículos con ciertas similitudes a las establecidas en nuestra legislación Nacional.

### **PROPUESTA.**

Discusión de los elementos o categorías que poseen discordancia y que presentan características con variables importantes en cuanto a la clasificación vehicular, sin menoscabo de los requerimientos técnicos exigidos por cada país miembro.

En este sentido es importante destacar que La Ley de Transporte Terrestre, en su Art 5, da la potestad al Poder Público Nacional en Materia de Transporte Terrestre lo relacionado a la clasificación y tipología vehicular, por consiguiente es importante destacar que se debe armonizar los elementos o categorías.

En este caso la Posición como país es solicitar ante la Comisión de la Industria Automotriz del SGT N°3, la inclusión de dichas denominaciones y/o tipologías de MINIBUS Y AUTOBUS, dentro de las categorías M2 y M3.

### **1.- LIMITADORES DE VELOCIDAD.**

En referencia a los aspectos básicos o requerimientos técnicos referidos a los limitadores de velocidad, nuestra legislación legal y técnica, no posee requerimientos de exigencia para la misma, sin embargo dentro de los planes de seguridad de Estado infieren los aspectos relacionados a la disminución de accidentes de tránsito a consecuencia de excesos de velocidad, infraestructura vial.

Nuestra normativa hace uso obligatorio en todos los vehículos automotores el uso del Dispositivo de Control y registro de velocidad en Función del Tiempo, el cual permite determinar la velocidad del vehículo en cierto momento y verificar la velocidad a la cual viajaba el mismo y el momento en que el mismo se detuvo.

En cuanto a la propuesta de ensayo, carecemos de elementos técnicos y/o parámetros específicos que nos conlleven a plantear la misma, por lo que se recomienda:

### **PROPUESTA**

a.- Que los países miembros de MERCOSUR, presenten los ensayos correspondientes efectuados en el país de origen donde fue ensamblado el vehículo, a fin de estudiarlo, armonizarlo e implementarlo con los laboratorios ubicados en el Territorio Nacional.

b.- Que los países miembros de MERCOSUR, presenten las certificaciones de los limitadores de Velocidad, abalados por un ente reconocido de su país de origen, bajo el cual se validara la información.

La República Bolivariana de Venezuela, en aras de salvaguardar las vidas de los usuarios y usuarias de la red vial nacional, enmarcado dentro del plan patria segura, ha intensificado los controles fiscales, en las Autopistas, calles y carreteras a nivel Nacional, a fin de minimizar los accidentes de tránsito a causa de exceso de velocidad e imprudencia.

## **2.- LUCES REGLAMENTARIAS EN LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES:**

En este aspecto fundamental, poseemos los mismos requerimientos establecidos para la identificación del color, los cuales de acuerdo a lo establecido en nuestro Reglamento Vigente de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre vigente, establece lo siguiente:

***“Artículo 28: Los automóviles para poder circular deberán estar equipados de la siguiente manera:***

### ***1. Luces:***

***a) Dos (2) faros delanteros con proyecciones de luz alta y baja, que permitan ver objetos a una distancia de ciento cincuenta (150) y cincuenta (50) metros respectivamente.***

***b) Dos (2) luces de estacionamiento delanteras (cocuyos) visibles a ciento cincuenta (150) metros.***

***c) Una (1) luz blanca, no deslumbrante, colocada en la parte trasera del vehículo, que ilumine la placa identificadora y la haga legible a una distancia de quince (15) metros.***

***d) Por lo menos, una luz roja o ámbar colocada en la parte trasera del vehículo, visible a una distancia de treinta y cinco (35) metros, que se encienda al aplicar los frenos del vehículo.***

***e) Dos (2) luces de color rojo colocadas en la parte trasera del vehículo, visibles a una distancia de ciento cincuenta (150) metros.***

***f) Un sistema eléctrico de luces indicadoras de cruce.” Omisis***

## **PROPUESTA**

a.- En concordancia a lo anteriormente planteado no difiere con el cumplimiento de lo anteriormente planteado, sin embargo es prescindible

mantener lo establecido en el Art 28 en cuanto a los requerimientos de cumplimiento en la identificación de las Luces en vehículos Automotores (posteriores), las cuales son:

**Luz Blanca: Identifica Retroceso.**

**Luz Roja: Identifica Luz Nocturna y de Freno.**

**Luz Ámbar: Identifica luz de emergencia y/o cruce.**

### **3.- REQUISITOS DE SEGURIDAD EXIGIDOS EN LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES:**

En el proceso de Homologación Vehicular llevado en nuestro país previa comercialización, por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, se exigen los siguientes requisitos:

**1.-** Certificado de comportamiento del sistema de frenos y pruebas de distancia de frenado, **Art. 27 Núm. 3, para moto y Art. 28 Num. 2, Lit. G, del RLTT, NVC 3184:95, FMVSS 105, 121, 135, ECE 13, 13-H**

**2.-** Certificado de nivel de ruido interno, externo y motor, **Art. 27 Núm. 7 y 236 del RLTT, Decreto 2217, NVC 1433:81, 1434:96, 1543:80**, y/o bajo la norma técnica específica para la modalidad en la cual el vehículo prestara servicio. **ECE 41, 63**

**3.-** Certificación de que el material automotriz, utilizado dentro del vehículo cumple con especificaciones para ser considerados retardantes del fuego y de baja emisión de toxicidad **NVC 1439:79, FMVSS 302, EEC 95/28**

**4.-** Certificado de cumplimiento de la norma de emisiones para fuentes móviles, **Art. 236 del RLTT, Decreto 2673 del 19/08/98 G.O. 36.532 del 04/09/98**

**5.-** Certificación de que el material lumínico y reflectante cumple con las distancias e intensidad de iluminación descritas en la norma específica que regula la materia (luces externas y/o internas si es el caso), **Art. 26 al 29 del RLTT, NVC 249:93 y 2855:92.**

**6.-** Constancia de que los neumáticos utilizados en el vehículo cumplen con la norma técnica específica para la modalidad en la cual prestara servicio, **NVC 657:96, 663:96, 1352:97 y 2701:90**, para vehículos tipo CBU Certificación de que los vidrios utilizados, cumplen o poseen la homologación bajo la norma respectiva, **NVC 199:00.**

**7.-** Constancia de que los cinturones de seguridad utilizados en el vehículo cumplen con la norma técnica específica, **NVC 1055:77, 1064:05, FMVSS 209, 210, EEC 76/115, 77/541, ECE 16.**

**8.- Ruedas y neumáticos incluyendo el de repuesto.**

**9.- Sistema limpiador y lavador de parabrisas.**

#### **10.- Parachoques.**

***En cuanto a los indicadores de comando, así como de los espejos retrovisores externos e internos solo poseen requerimiento de que el vehículo debe poseerlo, mas no método de ensayo para los mismos, tacografo, triangulo de seguridad, extintor contra incendio,***

#### **PROPUESTA.**

**a.-** Se poseen los mismos procedimientos en cuanto a requerimientos técnicos para la evaluación del vehículo patrón, bajo la cual se pueden aceptar los ensayos emitidos por un ente reconocido del país de Origen.

#### **4.- CINTURONES DE SEGURIDAD**

Los sistemas de Seguridad pasiva actúan cuando se produce un accidente, cuya características específicas es de proteger a los ocupantes del vehículo, dentro de estos elementos de seguridad se encuentran el cinturón de seguridad y el airbags.

A efectos de Requerimiento Técnico en cuanto a cinturones de seguridad se establece como requisito para asiento de piloto y copiloto (cinturón tipo 3) combinado, así como los pasajeros en la partes posteriores y del tipo dos (2 pélvico), en la parte central asiento posterior.

#### **PROPUESTA**

**a.-** Mantener los requerimientos exigidos en cuanto al tipo de cinturón exigido en los vehículos automotores, basados en Nuestra Normativa Técnica, bajo los cuales no se posee incongruencia y/o diferencia con los países miembros, ya que los mismos se adecuan y poseen similitudes sobre la misma.

Sin más a que hacer referencia

Atentamente

**Jhonny Castro**  
**Lider de Area de Homologación.**  
**Instituto Nacional de Transporte Terrestre**  
**Gerencia de Transporte Terrestre**