

46ª SESSÃO PLENÁRIA DA CNTMP
Lisboa, 6 de fevereiro de 2013

ATA PROVISÓRIA DA 46ª SESSÃO PLENÁRIA

1. O Presidente abriu a sessão dando as boas vindas aos colegas das APA, ASAE, DRE's, FIEQUIMETAL e GNR, que participaram pela primeira vez, e ainda ao representante do IPQ, que anteriormente representava as DRE's.
2. Tomaram parte nos trabalhos os representantes de 26 serviços da administração pública e organizações económicas e profissionais constantes da lista de presenças anexa. A representação do IMT passou a integrar elementos do ex-IMTT, do ex-InIR e do ex-IPTM. A AT e a FECTRANS justificaram a sua ausência. Estiveram também ausentes, mas sem justificação, a ANAREC, a ANCOS e o SITRA.
3. A ordem de trabalhos provisória foi adotada por unanimidade, com a eliminação do ponto 6 por não haver documentos ou pedidos de intervenção, e com a inclusão, no ponto 8 - Questões diversas, de assuntos relativos a sinalização rodoviária, relatórios de acidente e taxas de cisternas, por solicitação das FIEQUIMETAL, ANPC e DRE's, respetivamente.
4. A ata provisória da 45ª sessão plenária foi adotada por unanimidade, com ligeiras correções (CNTMP/2012/31-rev2).

QUESTÕES INSTITUCIONAIS DA CNTMP

5. Foi distribuído o opúsculo técnico "SÉRIE CNTMP nº 5", elaborado pelo Presidente, assinalando os 40 anos de existência da Comissão que se completam em 2013, tendo a ANPC elogiado esta iniciativa. Foi também referida a intenção de se vir comemorar o referido 40º aniversário da CNTMP, caso haja propostas e oportunidades/patrocínios para tal.

EVOLUÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL

6. O Presidente da CNTMP deu conhecimento dos trabalhos e conclusões da 93ª sessão do grupo WP.15 da UNECE, que teve lugar em Genebra de 6 a 9 de novembro, e onde esteve presente na qualidade de Presidente do próprio grupo (CNTMP/2012/32).
7. O IPQ levantou dúvidas sobre a sinalização do risco de asfixia nos equipamentos de refrigeração, referida no ponto 5 b) do relatório, tendo o Presidente esclarecido que a nova marca, prevista em 5.5.3 do ADR/RID, pode ser dispensada quando não for demonstrado o referido risco.
8. Face à questão colocada pelo ISQ sobre o ponto 6 do relatório, o Presidente informou que o WP.15 considerou prudente só atualizar a norma EN ISO 17020 (versão de 2012) no ADR/RID/ADN de 2015, tendo em conta que em 2012 já estava aprovada a versão do ADR/2013 e que a nova versão da norma determina outros procedimentos e formalidades. O ISQ acrescentou que o IPAC já divulgou as regras de transição entre a versão de 2004 e a de 2012 da norma EN ISO 17020.
9. Em relação às dúvidas formuladas acerca do ponto 7, alíneas b) e c), foi feito apelo à ANTRAM e à APETRO para consultarem os documentos em discussão na sessão do WP.15.

10. Sobre o ponto 9, o Presidente informou que o WP.15 preparou um documento de apoio aos países que pretendam aderir ao ADR, e aos países que já aderiram mas que não cumpriram todas as obrigações do Acordo. O documento é designado por “road map” / “feuille de route” / “roteiro” (CNTMP/2012/33), estando elencadas no Anexo I desse roteiro todas as informações que devem ser comunicadas ao Secretariado da UNECE.
11. Foi feito um apelo aos membros da Comissão no sentido de verificarem se, no âmbito das suas competências, dispõem de informações que devam ser comunicadas ao Secretariado da UNECE. Em concreto, solicitou-se à BVRinave, ao ISQ e ao ITG que verifiquem se há normas nacionais a comunicar à UNECE no âmbito das 3 últimas entradas da lista do Anexo I.
12. As DRE’s disponibilizaram-se para coordenar os trabalhos relativos à validação do antigo material em circulação e fazer o levantamento dos códigos técnicos nacionais que devam ser comunicados à UNECE.
13. O IMT e a APA vão avaliar o assunto relativo à definição das condições suplementares de transporte de baterias de lítio danificadas que não se destinem à eliminação. As condições a definir devem ser objeto de aprovação pela autoridade competente de cada país, que comunicará à UNECE nos termos da disposição especial 661 do capítulo 3.3 do ADR/2013.
14. As informações relativas às restrições à circulação, previstas na Portaria nº 331-B/98, de 1 de junho, alterada pela Portaria nº 578/99, de 28 de julho, e pela Portaria nº 131/2006, de 16 de fevereiro, já foram comunicadas ao Secretariado do WP.15 e estão disponibilizadas há vários anos no site da UNECE. A informação sobre as restrições à circulação em túneis rodoviários em Portugal ainda não está disponível. A ANSR esclareceu que só lhe compete verificar a conformidade legal da sinalização colocada nas vias.
15. No que se refere aos acordos multilaterais ou bilaterais, a informação é comunicada ao Secretariado e está atualizada no site da UNECE. No âmbito do 1.1.4.5, o IMT e a CP referiram não ter conhecimento de acordos relativos a veículos rodoviários abrangidos pelo ADR e encaminhados por modo marítimo ou ferroviário numa parte do trajeto.

DERROGAÇÕES AO ADR E AO RID

16. Não tendo transitado da sessão anterior quaisquer acordos, foram analisados os novos acordos agendados para a presente sessão (CNTMP/2013/2).
17. A APETRO considerou que a assinatura do acordo M253, equivalente ao RID5/2013, não tem interesse para Portugal porque em transporte nacional o fuelóleo esteve sempre classificado como mercadoria perigosa, antes na classe 3 e desde 2011 na classe 9, e, por conseguinte, os veículos-cisterna utilizados no seu transporte já estão aprovados em conformidade com o ADR. O IPQ e a Tutorial reforçaram a posição da APETRO.
18. Foi aceite por unanimidade a assinatura do M254, proposto por Portugal em substituição do M218, com a introdução de uma sugestão da Tutorial no sentido de clarificar que este acordo só se aplica aos transportes de mercadorias perigosas em embalagem.
19. O M255 foi alvo de objeções por parte das FIEQUIMETAL, APETRO, ITG e IPQ, por considerarem que a sua aplicação pode abrir um precedente com graves consequências, uma vez que a exclusão da inspeção prevista em 6.2.1.6.1 b) do ADR/RID implica uma quebra de segurança nas garrafas de GPL, e por não estar definido o conceito de “GPL de alta qualidade”, tendo-se concluído não haver interesse na sua assinatura.
20. O M256 será analisado pela APEQ, que o vai colocar à apreciação dos seus associados, e o acordo RID7/2012, equivalente ao M257, será analisado pelo ISQ.

21. Por estas razões, a Comissão **propôs a assinatura do acordo M254** e decidiu que **não devem ser assinados o M253, M255 e RID5/2012.**

PROPOSTAS DE EMENDA À REGULAMENTAÇÃO

22. Foram analisadas as propostas submetidas pela ANTRAM e pela Tutorial que transitaram da anterior sessão de setembro.
23. A ANTRAM apresentou o documento CNTMP/2012/22 que contém duas propostas de alteração, a primeira relativa à inclusão de uma nova coluna 5(b) no Quadro A do Capítulo 3.2 do ADR com a informação relativa à marca de “matéria perigosa para o ambiente” prevista em 5.2.1.8.3, e a segunda relativa à clarificação na legislação nacional, ou no próprio ADR, da responsabilidade do expedidor transmitir ao transportador a informação relativa ao número de perigo das mercadorias.
24. A proposta relativa à marca de perigoso para o ambiente acolheu a concordância, designadamente das FIOVDE, FIEQUIMETAL, GROQUIFAR, Tutorial, IPQ e GNR. Contudo, a FIEQUIMETAL e a GROQUIFAR informaram que, no âmbito dos regulamentos REACH e CLP, está a ser feita a avaliação e classificação dos produtos perigosos para o ambiente, numa primeira fase para as substâncias e posteriormente para as preparações, mas a um ritmo relativamente lento de, em média, 11 produtos por ano, o que fará prever a existência de uma lista de produtos perigosos para o ambiente só daqui a 10 ou 20 anos.
25. A Tutorial informou que no Código IMDG já existe uma lista de mercadorias perigosas classificadas como poluentes marinhos, mas que é obviamente insuficiente. Acrescentou ainda que a classificação apresenta maior dificuldade no caso das matérias perigosas em solução/diluição e, sobretudo, no caso das rubricas coletivas, ou seja, quando um único n^o ONU abrange vários produtos em que uns poderão ser perigosos para o ambiente e outros não. No entanto, o expedidor já é obrigado a identificar as mercadorias perigosa para o ambiente no documento de transporte.
26. A DGSaúde esclareceu que, a nível europeu, o trabalho de classificação dos poluentes para o ambiente é feito pelas entidades competentes dos Estados-Membros, o que não invalida que as empresas também façam esse trabalho. A GNR sublinhou o interesse e importância deste tema para a fiscalização, e o IPQ interveio no sentido de alargar a proposta para as outras marcas que estão previstas no ADR.
27. Face à sugestão da FIEQUIMETAL de, em caso de dúvida e como medida de precaução, classificar as substâncias como perigosas para o ambiente, o Presidente alertou para a possibilidade de a avaliação por excesso ter consequências negativas, designadamente no levantamento de autos de contraordenação sem fundamento técnico.
28. Face ao interesse suscitado, a ANTRAM foi convidada a coordenar um grupo de trabalho para análise deste assunto, para o qual se voluntariaram a APA, a FIEQUIMETAL, a FIOVDE e a Tutorial.
29. A Tutorial começou por apresentar o documento CNTMP/2012/24, relativo à marcação e etiquetagem de mercadorias perigosas embaladas em quantidades limitadas, quando são encaminhadas numa cadeia de transporte que comporte um percurso aéreo.
30. A ANTRAM sugeriu que esta proposta fosse formulada sob a forma de “Nota” no Capítulo 3.4 do ADR, em vez de alteração à secção 3.4.8. O Presidente sugeriu que fosse incluída uma referência à subsecção 1.1.4.2 e pediu à Tutorial para apresentar em próxima sessão uma proposta revista em conformidade com as observações formuladas.
31. Seguidamente a Tutorial apresentou o documento CNTMP/2012/25, onde propõe uma alteração no parágrafo 5.3.2.1.6, de modo que a possibilidade de sinalizar as cisternas compartimentadas apenas com os painéis referentes à matéria mais perigosa, prevista em 5.3.2.1.3 só para determi-

nados hidrocarbonetos, também possa contemplar as matérias com o mesmo número ONU mas de grau de perigo diferente.

32. O IMT propôs, em contrapartida, que seja introduzido no próprio 5.3.2.1.3 o alargamento da possibilidade, já aí existente, para as matérias com o mesmo número ONU mas com grau de perigo diferente. Para este efeito, solicitou-se tal alteração ao texto da proposta da Tutorial, que apresentará proximamente.

QUESTÕES DIVERSAS

33. A Fiequimetal voltou a referir o assunto apresentado na 43ª sessão sobre a sinalização da classificação dos túneis prevista no ADR, lamentando que o problema ainda persista.
34. A ANPC informou que os novos modelos de relatório de acidente estão disponíveis no site desta Autoridade (<http://www.prociv.pt/>).
35. Foi sugerido pela Tutorial que o site do IMT incluía uma remissão para os modelos de relatório de acidente da ANPC. Para facilitar o preenchimento, a ANTRAM sugeriu que os relatórios fossem disponibilizados em formato Word.
36. A ANPC esclareceu que não foi possível disponibilizar os formulários em formato Word e informou que desde a publicação do Despacho nº 2338/2001 (revogado pelo Despacho nº 12160/2012, atualmente em vigor) receberam 120 relatórios de acidente, tendo detetado cerca de 50 relatórios em falta.
37. As DRE's referiram que continuam aguardar a publicação da Portaria relativa às taxas pelos pedidos de autorização de utilização de cisternas.
38. Em relação à Diretiva 96/53/CE, que fixa as dimensões e os pesos máximos autorizados para certos veículos rodoviários, a APEQ informou que algumas associações europeias, designadamente o CEFIC, se pronunciaram a favor da revisão da mesma, no sentido de aumentar o limite do peso bruto dos veículos de 40 para 44 toneladas. Acrescentou ainda que alguns países já autorizam, no seu território, a circulação de veículos com p.b. superior ao previsto na referida Diretiva 96/53/CE.
39. O IMT esclareceu que o DL nº 133/2010, de 22 de dezembro, que altera o Regulamento que fixa os pesos e as dimensões máximos autorizados para os veículos em circulação, já autoriza um p.b. máximo de 60 toneladas para os veículos que transportam papel, pasta de papel e produtos cerâmicos, em determinados percursos. Contudo, esta situação de exceção foi uma iniciativa legislativa da tutela. Habitualmente, as propostas de transposição apresentadas ao Governo seguem as regras harmonizadas previstas nas Diretivas.

PROGRAMAÇÃO DOS TRABALHOS FUTUROS

40. O Presidente apresentou o calendário das próximas reuniões nacionais e internacionais (CNTMP/2013/3), no qual a 47ª sessão plenária da CNTMP ficou, em princípio, marcada para o dia 5 de junho de 2013.

COMISSÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

46ª SESSÃO PLENÁRIA, 6 de fevereiro de 2013

Lista de presenças

| SIGLA | ENTIDADE | REPRESENTANTE |
|--------------|--|--|
| ACT | Autoridade das Condições de Trabalho | Eng. João Mazumbe |
| ANPC | Autoridade Nacional de Proteção Civil | Eng. Nuno Mondril |
| ANSR | Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária | Drª Margarida Janeiro |
| ANTRAM | Associação Nacional Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | Drª Amélia Simplicio |
| APA | Agência Portuguesa do Ambiente, IP | Engª Márcia Machado |
| AP3E | Associação Portuguesa de Estudos e Engenharia de Explosivos | Eng. Luís Cruz |
| APEQ | Associação Portuguesa das Empresas Químicas | Eng. José Barardo Ribeiro |
| APETRO | Associação Portuguesa das Empresas Petrolíferas | Eng. José Alberto Oliveira |
| ASAE | Autoridade de Segurança Alimentar e Económica | Eng. João Brazão Eng. Rodrigo Fernandes |
| BVR | Bureau Veritas Rinave, ACE | Eng. Luís Vicente |
| CNE | Centro Nacional de Embalagem | Eng. Pedro Caldeira |
| CP | Caminhos de Ferro Portugueses, EP | Manuel Nunes Batista |
| DGAE | Direção-Geral das Atividades Económicas | Eng. Vitor Oliveira |
| DG Saúde | Direção-Geral da Saúde | Drª Cesaltina Ramos |
| DR/MEE | Direções Regionais do Ministério da Economia e Emprego | Engª Helena Rodrigues Eng. Paulo Patrício |
| FIEQUIMETAL | Fed. Intersindical Indústrias Metalúrg., Quím., Farm., Eléct., Energia e Minas | Dr. Helder Pires João Mota |
| FIOVDE | Federação das Indústrias de Óleos Vegetais, Derivados e Equiparados | Drª Isabel Coelho |
| GNR | Guarda Nacional Republicana – Comando Geral | Ten. Pedro Valente |
| GROQUIFAR | Associação de Grossistas de Produtos Químicos e Farmacêuticos | Eng. Joaquim Gândara Marques |
| IMT | Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP | Cte. Rita Dória Drª Cidália Jorge Eng. José Silva Carvalho Eng. Isaiás do Rosário |
| IPQ | Instituto Português da Qualidade, IP | Eng. Bernardino Gomes |
| ISQ | Instituto de Soldadura e Qualidade | Eng. Mário Sapatinha |
| IST/ITN | Instituto Superior Técnico / Instituto Tecnológico e Nuclear | Eng. Luís Portugal |
| LBP | Liga dos Bombeiros Portugueses | Prof. Carlos Manuel Pereira |
| PSP | Polícia de Segurança Pública – Direcção Nacional | Comissário Virgílio Sá |
| Tutorial | Tutorial - Conteúdos e Tecnologia, Lda | João Cezília |
| Presidente | Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP | Eng. José Alberto Franco |
| Secretariado | Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP | Engª Luísa Costa Drª Silvina Garcia |