

## RELATÓRIOS DAS PARTICIPAÇÕES PORTUGUESAS NAS REUNIÕES INTERNACIONAIS REALIZADAS DE JUNHO A SETEMBRO DE 2005

### REUNIÃO INFORMAL SOBRE EXAMES DOS CONSELHEIROS DE SEGURANÇA

Madrid, 6 e 7 de Junho de 2005

#### Introdução

1. Na Reunião Comum RID/ADR, que teve lugar em Berna em Março de 2005, a Espanha ofereceu-se para organizar uma reunião informal, cujo mandato está previsto no Anexo1. A reunião só foi aberta à participação das delegações governamentais, incluindo as entidades examinadoras, tendo estado presentes representantes dos países seguintes: Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, Finlândia, França, Holanda, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Malta, Polónia, Portugal, Roménia, Reino Unido, Sérvia e Montenegro, Suécia e Suíça.
2. De entre os documentos relevantes para a reunião, há a considerar as informações sobre o Forum de Paris, em Junho de 2004 (TRANS/WP.15/AC./2005/12 e aditivo), o relatório da anterior Reunião Comum RID/ADR (TRANS/WP.15/AC.1/98) e os documentos enviados pelos participantes relacionados com os exames já realizados nos respectivos países.

#### Independência entre a entidade examinadora e a entidade formadora

3. A reunião começou por debater a questão da independência, tendo sido lembrado que a Reunião Comum considera necessário garantir o princípio da independência quando uma mesma entidade jurídica assegura a formação e a avaliação. Independentemente das entidades examinadora e formadora pertencerem à mesma entidade jurídica (como acontece em Portugal), a entidade examinadora não pode ser quem assegura a formação. Neste sentido foi redigida uma proposta de emenda ao 1.8.3.10 (ver Anexo 3).

#### Modalidades de exame: anonimato/sigilo das provas de exame

4. No que se refere às provas escritas, foi decidido que é necessário garantir o anonimato dos candidatos no momento da notação, tendo sido redigida uma proposta de emenda ao 1.8.3.12 nesse sentido.

#### Modalidades de exame: utilização de equipamentos electrónicos

5. Depois de um longo debate, foi decidido que apenas os regulamentos (nacionais e internacionais) podiam ser autorizados a ser utilizados durante as provas de exame.
6. A maioria dos participantes opuseram-se a que os candidatos fossem portadores de equipamentos electrónicos para a prova escrita, tendo em conta a dificuldade de controlar a utilização ilícita desse tipo de equipamentos.
7. Os participantes concordaram em atribuir à autoridade competente a responsabilidade de limitar o acesso à informação. Diversos participantes foram de opinião que a melhor forma de garantir igualdade de acesso às mesmas informações para todos os candidatos, seria a entidade examinadora colocar à disposição de todos os candidatos os mesmos meios de

informação/consulta. Outros participantes consideraram que, no caso de existir um elevado número de candidatos a realizar o exame ao mesmo tempo, seria difícil para a entidade examinadora disponibilizar os mesmos meios de informação para todos.

8. Após terem sido analisadas diversas propostas escritas de emenda ao 1.8.3.12, a maioria dos participantes aceitou a proposta constante do Anexo 2, na qual se prevê a possibilidade de o candidato fazer apresentações electrónicas na prova oral.

#### **Banco de dados de questões e de estudos de caso ao nível da ONU**

9. O grupo de trabalho também analisou a possibilidade de determinar as condições de utilização e de organização dos bancos de dados nacionais das questões e estudos de caso. Foi lembrado que a Reunião Comum tinha aprovado o princípio de estabelecer uma lista de questões e de estudos de caso pertinentes para todos os modos de transporte, que seria transmitida, a título voluntário, com vista à sua disponibilização no endereço electrónico da CEE/ONU, sendo o seu acesso protegido. A maioria dos participantes considerou de manter a intenção do acesso limitado. A representante do Secretariado da CEE/ONU informou que, até à data, apenas um país tinha enviado tais documentos e que estava em construção um endereço seguro para este efeito no endereço global da CEE/ONU.
10. Ficou decidido que, logo que estiverem implementadas as condições de segurança, todos os documentos enviados pelos participantes para a presente reunião podiam ser incluídos no banco de dados. Alguns participantes propuseram que os exames realizados durante o corrente ano sejam igualmente enviados para o banco de dados.
11. Por fim, a maioria dos participantes acordou que, quando houver uma quantidade suficiente de dados disponíveis, pode ser criado um grupo de trabalho especializado, composto apenas por participantes de países que tenham enviado exemplos de questões e de estudos de caso, encarregue de analisar minuciosamente o conteúdo do banco de dados e dar conhecimento das suas conclusões.
12. Foi colocada a questão do financiamento do grupo de trabalho. O representante da Comissão Europeia disponibilizou-se para organizar as reuniões em Bruxelas mas, de momento, a Comissão não tem qualquer possibilidade de financiar o grupo de trabalho.

#### **Harmonização das condições de exame e do respectivo grau de dificuldade**

13. O grupo de trabalho tomou conhecimento dos documentos enviados pela Alemanha, Áustria, Espanha, Finlândia, França, Irlanda, Letónia, Malta, Polónia, Portugal, Reino Unido, Suécia e Suíça.
14. Foi dado conta das diferentes modalidades de organização dos exames e que seria de toda a conveniência que o grupo de trabalho especializado se pronunciasse sobre a harmonização ao nível das exigências, das condições do exame e da definição dos procedimentos. Alguns participantes expressaram reservas/dúvidas sobre a utilidade de analisar em profundidade os diferentes sistemas.
15. Foram apresentadas algumas propostas, relativamente às questões de escolha múltipla e ao número de questões sobre a Regulamentação nacional e internacional.

#### **Questões diversas**

16. A representante de Espanha fez uma apresentação sobre a gestão dos relatórios anuais dos Conselheiros de Segurança, apenas a título informativo, uma vez que este assunto não fazia parte do mandato do grupo de trabalho (ver Anexo 4).

Lisboa, 20 de Junho de 2005

A DELEGAÇÃO PORTUGUESA  
(aa) Luísa Canelas Costa  
João Cezília

\* \* \*

## **REUNIÃO DO COMITÉ DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS CRIADO PELA DIRECTIVA 94/55/CE**

Bruxelas, 20 de Junho de 2005

A reunião, em que a signatária participou em substituição do representante oficial de Portugal, Eng<sup>o</sup> José Alberto Franco, teve lugar no Centro Borschette, com a presença de representantes de 21 Estados-membros (todos, à excepção de Chipre, da Estónia, da Irlanda e do Luxemburgo), da Noruega, da Suíça, da Bulgária e da Roménia (como observadores), de organizações não governamentais (AEGPL, CEFIC, EIGA, FIATA, IRU e UIP), dos organismos europeus EUROSTAT e CEN e ainda das empresas PIRA e BVU.

A reunião foi presidida pela nova Directora da *Direcção J - Segurança - Protecção das pessoas, das mercadorias e das instalações*, da DGTREN, senhora Marjeta Jager (natural da Eslovénia), no respeitante ao ponto 2 da ordem de trabalhos e, nos restantes pontos, pelo Senhor Wolfgang Elsner, Chefe da *Unidade J4 - Transporte de Mercadorias Perigosas e Segurança Intermodal*, ambos coadjuvados pelos senhores Erkki Laakso e Fernando Ferreira da referida Unidade.

A abordagem da extensa ordem de trabalhos (cf. anexo 1), que incluía 12 pontos diferentes, iniciou-se com a respectiva aprovação, seguindo-se a aprovação da Acta da anterior sessão do Comité, realizada em Novembro de 2004. O Reino Unido e a Holanda manifestaram a opinião de que o Comité deveria reunir regularmente, duas vezes por ano.

Referem-se seguidamente os principais assuntos tratados na reunião:

1. No ponto 2 da Agenda, tratava-se de dar o parecer formal do Comité a dois conjuntos de novas derrogações nacionais (submetidas pelo Reino Unido, pela Lituânia e pela Suécia) no âmbito, respectivamente, da Directiva-quadro ADR (Directiva 94/55/CE) e da Directiva-quadro RID (Directiva 96/49/CE). Tendo as derrogações já existentes anteriormente sido objecto de Decisões da Comissão (Decisão 2005/236/CE – estrada e Decisão 2005/180 – caminho de ferro), as actuais propostas de derrogações destinavam-se a integrar duas novas decisões da Comissão.
2. Quanto ao transporte por caminho de ferro, não houve rejeição de nenhuma das derrogações propostas, enquanto que, para o transporte rodoviário, três propostas tiveram de ser suprimidas do projecto de decisão, uma vez que, numa votação informal levada a efeito para cada uma das derrogações, não obtiveram voto favorável do Comité.
3. A discussão havida durante a sessão, que mais uma vez comprovou a dificuldade de compatibilizar o objectivo da harmonização comunitária das condições de transporte das mercadorias perigosas com as especificidades do transporte em cada Estado Membro, acabou por dar origem a um “procedimento escrito” de votação, já levado a efeito em momento posterior à reunião, uma vez que o necessário voto global em cada um dos projectos de decisão não foi concretizado na forma exigida pela “comitologia”. Os dois projectos de decisão finalmente aprovados em 2/8/2005 apresentam-se no anexo 2.
4. No ponto 3 da agenda, foi apresentado o estudo “*Avaliação da política da UE sobre transporte de mercadorias perigosas desde 1994*”, que a Comissão tinha encomendado em 2004 a um conjunto de empresas consultoras, sob a coordenação da PIRA International. Em resposta a diversas perguntas e a alguns comentários dos presentes, a Comissão clarificou que as conclusões do estudo representam a opinião dos consultores e não necessariamente a posição da Comissão, designadamente no que se refere às dificuldades de aplicação da Directiva 2004/112/CE, cuja “suspensão” chega a ser sugerida no estudo.

5. Após uma breve apresentação dos dados estatísticos disponibilizados pelo EUROSTAT em matéria de transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias perigosas, foi abordado o tema da preparação de uma directiva única sobre transporte de mercadorias perigosas, construída a partir das Directivas quadro ADR e RID e que também incluísse no respectivo âmbito o transporte por vias navegáveis interiores. Foi feito o ponto de situação, apresentada a versão 2 do documento (cf. anexo 3) e traçado o programa de trabalhos do grupo de trabalho constituído por representantes de 13 Estados Membros, que será desenvolvido até ao final do ano, data em que a Comissão pretenderia ter redigido um projecto de directiva.
6. Os comentários sobre a actual versão 2, designadamente sobre a estrutura da directiva, a definição de “transporte”, possibilidade de derrogações, eventuais disposições sobre a circulação em túneis e os chamados transportes locais, podem ser remetidos pelos representantes dos Estados Membros ao Sr. Laakso até meados do corrente mês de Agosto.
7. O representante da Alemanha deu uma informação breve sobre o funcionamento do grupo de trabalho que se tem ocupado da revisão das disposições sobre avaliação da conformidade e inspecções periódicas existentes no Capítulo 6.2 do RID/ADR, à luz das disposições da Directiva TPED (Directiva 1999/36/CE), e da intenção de alargar seguidamente esse trabalho aos capítulos do RID/ADR relativos às cisternas (Capítulos 6.7 e 6.8) com o objectivo final de possibilitar a futura revogação daquela directiva.
8. A reunião tomou conhecimento de que o relatório final da Comissão sobre a aplicação da chamada Directiva dos Controlos Rodoviários (Directiva 95/50/CE), já enviado aos membros do Comité no início do ano, iria ser remetido formalmente ao Parlamento Europeu e ao Conselho (cf. anexo 4). Alguns presentes referiram a importância de serem também efectuadas acções de fiscalização nas instalações de expedidores e transportadores, matéria que actualmente não é tratada no relatório por não fazer parte das informações a fornecer pelos Estados Membros.
9. Foi apresentado o documento “*Industry Security Guidelines*”, preparado, como iniciativa voluntária, por nove associações industriais, que incluem o CEFIC, a IRU, a FIATA e o CEPE, para servir de orientação às empresas envolvidas no transporte de mercadorias perigosas quanto ao adequado cumprimento das novas disposições do ADR sobre segurança física. O documento mereceu comentários elogiosos de diversos Estados-membros, entre os quais Portugal, tendo sido também referidos outros trabalhos de âmbito nacional com objectivos semelhantes. Uma vez que as Guidelines não constituem a única opção de natureza orientadora nesta matéria, a Comissão acabou por abandonar a ideia anteriormente anunciada de financiar a tradução do documento, que, entretanto, já se encontra disponível em castelhano, italiano e russo.
10. Já na parte final dos trabalhos, foi apresentado o projecto comunitário “Mitra” (*Monitoring and Intervention for the transportation of dangerous goods*), lançado pela DG da Sociedade de Informação e que envolve parceiros franceses (coordenação), alemães e espanhóis. O projecto destina-se a promover a utilização de equipamentos de telemática nos veículos, ligados a sistemas de monitorização existentes em centros de controle de segurança pública, para servirem em situações de emergência com envolvimento de mercadorias perigosas.

A Comissão anunciou que a próxima sessão do Comité se realizará no Outono, em data a fixar oportunamente.

Lisboa, 3 de Agosto de 2005

A DELEGADA PORTUGUESA  
(a) Maria Margarida Roxo

\* \* \*

**27ª SESSÃO DO SUBCOMITÉ DE PERITOS  
DOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS  
PERIGOSAS DO ECOSOC**  
Genebra, 4 a 8 de Julho de 2005

1. A sessão teve lugar no Palácio das Nações sob a presidência do Sr. Sergio Benassai (Itália), a vice-presidência da Sr<sup>a</sup> Linda Hume-Sastre (Canadá) e tendo o secretariado sido assegurado pelo Sr. Olivier Kervella e pelas senhoras Sabrina Mansion e Anu Hakkinen, da Divisão de Transportes da CEE/ONU.
2. Participaram na sessão os representantes dos países e das organizações governamentais e não governamentais que constam da lista anexa. Participou ainda o Sr. Fernando Ferreira, da DG Energia e Transportes da Comissão Europeia.
3. A ordem de trabalhos da sessão foi inicialmente publicada como documento de trabalho ST/SG/AC.10/C.3/53, e complementada por três documentos adicionais, os quais vieram a integrar as referências às várias dezenas de documentos informais entretanto divulgados.

#### **Principais assuntos tratados e decisões tomadas**

4. Foi adoptada a ordem de trabalhos proposta com a inclusão dos documentos de informação INF.1 a INF.41 entretanto distribuídos. O Subcomité propôs-se apreciar e tomar deliberações quanto aos documentos admitidos nos diferentes pontos da O.T. Da discussão havida resultaram as seguintes decisões:
  - Aceitar a proposta do Canadá de organizar um Grupo de Trabalho (GT) informal (que irá reunir em Paris, de 10 a 13 de Outubro) para analisar as questões suscitadas pela utilização de GRG's ditos "descartáveis", que ultrapassam com êxito os ensaios de aprovação mas cuja estrutura tem menor resistência às tensões associadas ao manuseamento e empilhamento e que estarão a ser comercializados com a indicação expressa de poderem realizar "uma única viagem", em contradição com os cinco anos previstos nas Recomendações;
  - Suprimir a disposição especial de embalagem PP6 para os n<sup>os</sup> UN 1851, 3248 e 3249, relativos a medicamentos, uma vez que não tem justificação limitar a 5l/5kg a quantidade máxima por volume para estes produtos, quando em regime de quantidades limitadas são permitidos 30 l/30 kg;
  - Incluir na lista das matérias perigosas de alto risco do Capítulo 1.4 das Recomendações, o UN 3375 nitrato de amónio em emulsão, suspensão ou gel, quando transportado em cisterna;
  - Deixar de prever que os pacotes de matérias radioactivas dos tipos IP-2, IP-3 e A ostentem a etiqueta de posicionamento constituída por duas setas orientadas para cima, na sequência de idêntica decisão tomada pela AIEA;
  - Introduzir uma clarificação no texto do parágrafo 2.8.2.5 c) (ii), relativo ao critério de classificação no grupo de embalagem III de produtos da classe 8, com base na corrosividade sobre os metais, tendo esta modificação ficado de ser transmitida ao GHS uma vez que está relacionada com o 2.1.6 do GHS;
  - Aguardar os resultados de trabalhos da Argentina e da França sobre os critérios de aceitação e o procedimento a seguir no ensaio de queda para os GRG's, designadamente quanto ao ponto de suspensão da amostra;
  - Aguardar uma nova proposta, a submeter pela China e Austrália, sobre a formulação das condições de resistência à água das embalagens e GRG's;
  - Aguardar a apresentação de uma nova proposta sobre a possibilidade de verificar a resistência dos GRG's de matéria plástica à radiação ultravioleta, anunciada pelos peritos da China e do Canadá;
  - Aguardar a apresentação, pela China, de uma proposta reformulada com o objectivo de classificar os "confetti" em aerossóis no UN 2037 da classe 2, em vez da classe 9, o que teria a vantagem de permitir que tais objectos com capacidade de gás não superior a 50 ml beneficiassem de condições de transporte muito facilitadas.
  - Aguardar a apresentação pelo PRBA de uma nova proposta de modificação da classificação das baterias de lítio recarregáveis e das pilhas de lítio primárias, criando para o efeito um novo N<sup>o</sup> ONU, e também de alteração do critério de classificação das baterias para passar a ter como base a capacidade, medida em watt.hora, em vez do conteúdo em lítio;
  - Aguardar ainda as conclusões de estudos que estão a ser desenvolvidos nos EUA sobre os riscos associados ao transporte aéreo de baterias de lítio recarregáveis, na sequência de um recente acidente envolvendo um incêndio num avião de carga.
  - Aguardar uma nova proposta do Reino Unido que venha a melhorar a integração das disposições da AIEA nas Recomendações, designadamente adoptando o modelo das Instruções de Embalagem e transferindo algumas disposições para capítulos específicos.

5. Os documentos respeitantes a explosivos foram, tal como é hábito, submetidos à apreciação de um grupo de trabalho informal, que reuniu em paralelo com o plenário sob a presidência do delegado da Noruega, e em que participou a segunda signatária. Com base no relatório desse GT, o Sub-Comité decidiu apenas alterar o diagrama de decisão constante da figura 10.4 do Manual de Ensaios e Critérios e manter em discussão as restantes propostas, designadamente a proposta espanhola de introduzir nas Recomendações, ainda que a título facultativo, um ensaio que permitiria determinar se certos produtos explosivos podem ser transportados em cisternas.
6. Sobre o tema das Quantidades Isentas, registou-se um prolongado debate em torno de uma proposta do Reino Unido de incorporar no Capítulo 3.4 das Recomendações as disposições existentes no modo aéreo sob a designação de “*excepted quantities*”, que permitem transportar quantidades muitíssimo reduzidas e repartidas (no geral, até 30 mg/ml por recipiente interior e até 500 mg/ml por embalagem exterior, com algumas excepções para o GE I de certas classes). O Reino Unido irá apresentar nova proposta que tenha em conta as críticas de diversas delegações, designadamente no que se refere à lógica das quantidades em causa quando comparadas com as que vigoram em regime de “quantidades limitadas”.
7. O Subcomité tomou conhecimento e discutiu de forma breve os documentos do Reino Unido e dos EUA contendo textos preparatórios destinados a funcionar como princípios orientadores para a aplicação do Regulamento Tipo em matéria de “atribuição” (*assignment*) de cisternas ONU a matérias das classes 3 a 9 e a fornecer uma abordagem racionalizada para a “atribuição de disposições especiais sobre cisternas”.
8. O Subcomité foi informado de um conjunto de questões levantadas pelo grupo de trabalho de harmonização RID/ADR/ADN, entre as quais se destacam as dificuldades suscitadas pelas novas disposições das Recomendações da ONU sobre o transporte de substâncias infecciosas, cuja falta de clareza motivou a submissão de uma proposta da Alemanha à próxima Reunião Comum, que contém requisitos divergentes a serem aplicados nos transportes terrestres.
9. Finalmente, o tema da criação de uma Convenção Mundial relativa ao Transporte de Mercadorias Perigosas, já objecto de um voto favorável na anterior sessão do Comité, deu novamente origem a um prolongado debate com base num documento de reflexão apresentado em conjunto pelos delegados do Reino Unido e do Canadá. Foram salientados por diversos delegados os inconvenientes do carácter não vinculativo das Recomendações, que, muito embora tenham registado um inegável progresso no respeitante à harmonização entre os modos de transporte, não garantem a desejável harmonização dos requisitos de transporte de mercadorias perigosas em todos os continentes.
10. Foi sublinhado que, nos casos do transporte marítimo e do transporte aéreo, a situação é relativamente aceitável, devido à grande representatividade do Código IMDG e das Instruções Técnicas da OACI, respectivamente. Contudo, o mesmo já não acontece, por exemplo no modo rodoviário, uma vez que o Acordo ADR vigora apenas no continente europeu, sem que exista nos outros continentes qualquer garantia de que são aplicáveis requisitos idênticos aos recomendados pelas Nações Unidas.
11. Muitos delegados lembraram, no entanto, que o êxito da Convenção fica dependente do número de países que vierem a assiná-la, o que suscita alguma apreensão precisamente pelas dificuldades de que se reveste o modo rodoviário, especialmente na curta distância e nas modalidades ligadas à distribuição. O exemplo da multiplicação de derrogações à Directiva-quadro ADR foi mencionado para ilustrar o tipo de dificuldades que se podem antever, agravadas quando se passa da escala europeia para a escala mundial. O tema da Convenção mundial mantém-se em agenda para a próxima sessão do Subcomité que se realizará em Dezembro.

Lisboa, 22 de Agosto de 2005

A DELEGAÇÃO PORTUGUESA

(aa) Maria Margarida Roxo  
Luísa Canelas Costa

\* \* \*

**REUNIÃO COMUM RID/ADR**

Genebra, 13 a 23 de Setembro de 2005

1. A sessão teve lugar no Palácio das Nações sob a presidência do Sr. Claude Pfauvadel (França), a vice-presidência do Sr. Helmut Rein (Alemanha), e o secretariado dos Srs. Olivier Kervella, Sabrina Mansion e Anu Hakkinen (CEE/ONU) e Jean-Daniel Déneraud e Jochen Conrad (OCTI). Participaram delegados governamentais da Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Canadá, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Espanha, Estados Unidos da América, Federação da Rússia, Finlândia, França, Holanda, Hungria, Itália, Letónia, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Sérvia e Montenegro, Suécia e Suíça, das organizações oficiais CD, CE, OMS e OSZhJD, e das organizações não-governamentais AEGPL, AISE, CEFIC, CEN, CIT, CLCCR, COLIPA, EIGA, FEA, FIATA, IECC, IRU, UIC e UIP.
2. A reunião decorreu conforme previsto na convocatória (documento TRANS/WP.15/AC.1/99), que incluía dois pontos – Cisternas e Normas – a tratar em grupos de trabalho paralelos (dias 13 a 15.9) , e vários pontos – Interpretação do RID/ADR, Harmonização com as Recomendações da ONU, Novas emendas ao RID/ADR e Exames dos Conselheiros de Segurança – a tratar em plenário, sendo que os dois grupos de trabalho apresentariam ao plenário os respectivos relatórios para adopção (dia 16.9).
3. A delegação portuguesa compreendeu os dois signatários, em que o primeiro assegurou a representação no plenário e o segundo no grupo de trabalho das cisternas. Não tivemos intervenção no grupo de trabalho das normas.

### Grupo de trabalho das cisternas

4. No grupo de trabalho estiveram presentes 19 peritos, de 10 países e de 4 organizações não governamentais, e os trabalhos foram conduzidos pelo presidente do GT, Sr. Jörg Ludwig (Alemanha).
5. Foram discutidos os seguintes documentos (agrupadamente os que se referiam ao mesmo assunto):

TRANS/WP.15/AC.1/2005/18 (UIC)	PMA, definição de pressão de cálculo e de ensaio para cisternas móveis.
TRANS/WP.15/AC.1/2005/30 (Bélgica)	Cisternas. Definições na sub-seccção 6.7.2.1
TRANS/WP.15/AC.1/2005/36 (Bélgica)	Marcação da última inspeção. Identificação do tipo de ensaio.
TRANS/WP.15/AC.1/2005/37 (EIGA)	Secção 6.8.3 – Disposições especiais aplicáveis à classe 2.
TRANS/WP.15/AC.1/2005/43 (Noruega)	Capítulo 6.8
TRANS/WP.15/AC.1/2005/45 (Bélgica)	Ensaio com resultados negativos.
TRANS/WP.15/AC.1/2005/46 (Reino Unido e Noruega)	Eliminação da disposição especial TU26
TRANS/WP.15/AC.1/2005/19/Rev.1 (Reino Unido)	Transporte de gases liquefeitos em cisternas com compartimento de válvulas rebaixado
TRANS/WP.15/AC.1/2005/55 (Alemanha)	Marcação nas cisternas e indicação no documento de transporte.
TRANS/WP.15/AC.1/2005/59 (Reino Unido)	Utilização de normas na construção de cisternas
TRANS/WP.15/AC.1/2005/63 (França)	TE18
TRANS/WP.15/AC.1/2005/64 (Holanda)	Capítulo 6.8
TRANS/WP.15/AC.1/2005/42 (Secretariado)	Afectação de matérias da classe 8 a um código-cisterna
TRANS/WP.15/AC.1/2005/49 (CEN)	Referência às normas EN do capítulo 6.9
TRANS/WP.15/AC.1/2005/62 (França)	Referência às normas EN do capítulo 6.8.2.6
TRANS/WP.15/AC.1/2005/66 (Alemanha)	Propostas de alteração do RID/ADR- Capítulos 4.2 e 6.7: Cisternas móveis
TRANS/WP.15/AC.1/2005/70 (Reino Unido)	Cisternas. Aplicação da norma EN13094
INF. 8 (OTIF)	Comentários sobre o documento TRANS/WP.15/AC.1/2005/43 (Noruega)
INF. 11 (UIP)	Definição da capacidade das cisternas
INF. 14 (Alemanha)	
INF. 17 (UIP)	Disposição especial TE24
INF. 18 (UIP)	Alteração da disposição especial TE 3
INF. 33 (Reino Unido)	Transporte do betume asfáltico
INF. 34 (Alemanha)	Ensaio de cisternas destinadas ao transporte de gases liquefeitos refrigerados
INF. 42 (Holanda)	Comentários sobre o documento TRANS/WP.15/AC.1/2005/43 (Noruega)
INF. 45 (Portugal)	Transporte de gás natural liquefeito em cisternas
INF. 46 (Portugal)	Código-Cisterna
INF. 47 (Portugal)	Inspeção de soldaduras na construção de cisternas
INF. 48 (França)	Implementação das disposições especiais do 6.8.4.
INF. 49 (Suíça)	Alteração da subsecção 6.10.3.7. a)
INF. 51 (AEGPL)	Comentários sobre o documento TRANS/WP.15/AC.1/2005/43 (Noruega)

6. Após discussão, foram adoptadas as seguintes conclusões, ratificadas pelo plenário com pequenas diferenças:
  - a) Os documentos 2005/18 e 2005/30 tinham já sido discutidos na última reunião. O GT reconheceu a preocupação da Bélgica em procurar clarificar a distinção entre “pressão máxima de serviço autorizada” (PMSA) – 6.7.3.1 e “pressão máxima de serviço” – 1.2.1. O problema foi resolvido com a clarificação do texto do documento 2005/66 no que diz respeito à definição da PMSA. Assim o texto do 6.7.2.1 (b) do RID/ADR deverá ser modificado conforme o seguinte:

(ii) “a pressão parcial (em bar) do ar ou de outros gases no espaço não preenchido, tal como é determinada por uma temperatura do espaço não preenchido de no máximo 65°C e uma dilatação do líquido devida à elevação da temperatura média do conteúdo de  $t_r - t_f$  ( $t_f$  = temperatura de enchimento, a saber, habitualmente 15° C,  $t_r$  = temperatura máxima média do conteúdo, 50° C); ou 0,5 bar”

- b) A proposta 2005/36 foi considerada necessária, e, por essa razão, aceite. Dessa forma, a decisão foi de substituir a 8ª indentação do 6.8.2.5.1 pelo seguinte texto:

“- data e tipo de inspeção efectuada: (mês, ano) seguido por um “P” caso se trate de uma inspeção inicial ou periódica segundo o 6.8.2.4.1 e 6.8.2.4.2, ou (mês, ano) seguido por um “L” caso se trate de uma inspeção intercalar segundo o 6.8.2.4.3;”

Adicionar a seguinte NOTA no fim da indentação:

“NOTA. Dado que o ensaio periódico integra um ensaio de estanquidade, apenas a letra “P” deverá ser punçoada.

Adicionar um segundo parágrafo às medidas transitórias do 1.6.3.25 e 1.6.4.15:

“Não é necessário indicar o tipo de ensaio (P ou L) na placa da cisterna mencionada em 6.8.2.5.1 antes do primeiro ensaio a ser realizado após 1/Jan/2007.”

O GT considerou ainda que o conteúdo do 6.8.2.4.2 é incompleto e deverá ser corrigido futuramente dado que não está expressa a exigência do ensaio de estanquidade.

- c) A primeira proposta do documento 2005/62 relativa à cinta de aperto da porta de entrada de homem nas cisternas foi aceite, e foi adoptado o seguinte texto:

“excepto a figura e tabela B.2”

O GT recomendou a colocação desse texto, no que diz respeito à norma EN 13317, na coluna 2 da tabela do 6.8.2.6. A alteração proposta no documento INF.14 no que diz respeito às exigências para os materiais pelo RID/ADR e pela norma EN 13094 também foi aceite.

Foi proposto colocar o seguinte texto na coluna 2:

“(O material deverá satisfazer a norma EN 13094:2004, clausula 5.2)”

Será conseqüentemente solicitada ao CEN a adopção daquela norma.

- d) Embora alguns membros tenham expressado a necessidade de consultar os fabricantes dos países de origem, a maioria votou pela adopção da proposta 2005/49.

- e) O documento TRANS/WP.15/AC.1/2005/19/Rev.1 foi largamente discutido. O GT não apresentou qualquer objecção do ponto de vista técnico ou de segurança, dado que a solução apresentada é apenas para ser aplicada nas cisternas rodoviárias.

- f) A proposta 2005/37 foi aceite com uma pequena alteração na sua redacção. No início do parágrafo 6.8.3.2.12, onde está “Os dispositivos de descompressão” modificar para “Esses dispositivos de descompressão”.

- g) A proposta 2005/45 foi discutida tendo em conta os diferentes modos de transporte, e as conseqüências práticas da sua adopção. A dificuldade na aplicação da proposta foi reconhecida pelo seu autor, que ficou de alterar o texto da proposta, visto que o GT a aceitou na generalidade.

- h) A proposta 2005/46 foi aceite pelo GT.

- i) Em relação aos documentos 2005/55 e INF.48, a delegação portuguesa interveio no sentido de haver necessidade de, em primeiro lugar, clarificar algumas das disposições especiais do 6.8.4. que são dúbias, e só depois se pensar em marcar as cisternas com essas disposições. A maioria do GT foi da mesma opinião, e ficou decidido convidar todas os delegados a apresentar propostas ou de alguma forma contribuir para a clarificação das disposições especiais do 6.8.4.

- j) O documento 2005/63 diz respeito à aplicação da disposição especial TE18 (utilização de deflectores nas cisternas) no transporte da matéria com o nº ONU 3257. A França propõe nesse documento a separação da referida matéria em duas, tendo em conta a temperatura de enchimento. A delegação portuguesa apresentou a sua visão sobre o problema, argumentando que: i) dado que os deflectores são elementos soldados no corpo da cisterna e que aí permanecem durante toda a vida útil do recipiente, tal não deveria ser uma disposição especial, mas um requisito de construção, aplicável a qualquer matéria que fosse transportada a uma temperatura superior a 190°C; ii) a temperatura de enchimento não é um factor passível de ser controlado pelas autoridades competentes; iii) durante toda a operação de transporte, a temperatura da matéria nunca poderá ultrapassar a temperatura de cálculo da cisterna, esse um valor conhecido pela autoridade competente



e por todos os intervenientes no transporte. Daí que tivesse sido por nós proposto que o TE18 fosse eliminado e que fosse transformado numa prescrição de construção aplicável às classes 3 a 9. A maioria dos participantes não demonstrou sensibilidade para o problema levantado pela França, e decidiu que não haveria necessidade de ser apresentada uma outra proposta formal, pelo que se aprovou a proposta francesa com uma ligeira alteração editorial na segunda entrada no quadro da nº ONU 3257:

Substituir “carregada a uma temperatura inferior a 190°C” por “carregada a uma temperatura que não ultrapasse 190° C”.

- k) A proposta contida no documento INF.17 foi aceite pelo GT.
- l) O documento INF.18 diz respeito à alteração do TE3. No entanto, não apresenta nenhuma alternativa viável de medição da temperatura, pelo que não foi aceite. Foi sugerido que a proposta deveria ser reformulada e novamente apresentada.
- m) O GT aprovou a proposta 2005/70, e assim a norma EN 12972:2001 será colocada no quadro do 6.8.2.6 na linha seguinte à norma EN 14025:2003.
- n) O documento 2005/59 propõe que seja obrigatória a utilização das normas referidas no quadro do 6.8.2.6 sempre que existam. As alternativas 3 e 4 da proposta constituem, de acordo com a maioria dos elementos do GT uma boa base para se conseguir um consenso. Foi aprovado o seguinte texto que deverá completar o texto do 6.8.2.7:
- “Desde que exista uma norma apropriada e referenciada no quadro do 6.8.2.6 a autoridade competente deverá, dentro de 2 anos, retirar o reconhecimento de todos os códigos de construção para a mesma função. Tal não retira o direito da autoridade competente de reconhecer os códigos técnicos tendo em conta os progressos técnico e científico ou nos casos em que não existe alguma norma. A autoridade competente deverá transmitir ao secretariado da OTIF/CEE/ONU uma lista de códigos técnicos reconhecidos. Essa lista deverá incluir as indicações seguintes: Nome, data do código, âmbito do código e indicação onde poderá ser obtida”.
- o) A proposta 2005/64 foi adoptada pelo GT com uma pequena alteração editorial. A expressão “valor de depressão” foi substituída por “pressão externa de cálculo” de modo a haver harmonização com o texto do ADR.
- Foi adoptada também a seguinte medida transitória:
- “Cisternas construídas antes de 1 de Janeiro de 2007 em conformidade com as prescrições aplicáveis até 31 de Dezembro de 2006, mas não conformes com as prescrições aplicáveis a partir de 1 de Janeiro de 2007 no que diz respeito à indicação da pressão externa de cálculo na placa da cisterna, poderão ainda ser utilizadas.”
- p) Sobre o documento INF.11, o GT deliberou no sentido de não se modificar a definição existente. No entanto, foi opinião geral que devido a razões de segurança seria necessária uma clarificação. O texto proposto foi o seguinte:
- “Capacidade de uma cisterna ou dum compartimento, é o volume interior total do reservatório ou do compartimento expresso em litros ou m<sup>3</sup>. Caso a capacidade útil da cisterna for inferior que a capacidade total da cisterna, deverá ser essa a utilizada para efeitos da taxa de enchimento e da marcação da cisterna.”
- q) Quanto ao documento INF.33, o GT foi de opinião que o assunto não deveria ser discutido. A proposta será encaminhada para peritos qualificados para o assunto.
- r) O documento INF.34 diz respeito a ensaios para as cisternas destinadas ao transporte de gases liquefeitos refrigerados. Houve dificuldade em discutir o documento, dado que foi apresentado apenas na versão em alemão. No entanto a proposta tem como finalidade esclarecer os prazos a respeitar relativamente à 1ª inspecção intercalar. O documento foi aprovado em princípio, e os seus autores ficaram de apresentar nova proposta brevemente.
- s) O documento INF.45 serviu para discutir o problema do transporte do gás natural liquefeito refrigerado em cisternas não isoladas por vácuo. Este tipo de cisternas apenas é utilizado por Portugal, Espanha, e Bélgica. Na Bélgica e Espanha, segundo os seus representantes, não é efectuada a vistoria interna neste tipo de cisternas. No entanto, o GT considerou que a dispensa de aberturas de inspecção e a consequente dispensa de vistoria interna só é aplicável a cisternas isoladas por vácuo. Consequentemente o isolamento das cisternas apenas por camadas sólidas não deverá ser aceite para este tipo de transporte. Portugal ficou de apresentar uma proposta formal sobre este assunto, tendo em conta que já existem aprovadas e em circulação, nos países mencionados, cisternas isoladas sem recurso ao vácuo, destinadas ao transporte do gás natural liquefeito refrigerado.
- t) No documento INF.46, Portugal pretendeu esclarecer a metodologia correcta para atribuição do código-cisterna, (classes 3 a 9) nomeadamente a 2ª parte do código que diz respeito à pressão de cálculo da cisterna. Ficou es

clarecido pelo GT que só devem ser utilizados os valores que fazem parte daqueles mencionados no quadro do 4.3.4.1.1. Caso a pressão de cálculo da cisterna seja diferente daqueles valores para a atribuição do código-cisterna, utiliza-se o valor imediatamente inferior (metodologia seguida em todos os países representados no GT).

- u) O GT foi sensível à proposta apresentada por Portugal no documento INF.47, sobre o controlo das soldaduras, dado que todos reconheceram a necessidade de esclarecer o texto do RID/ADR no que diz respeito ao controlo das soldaduras para  $\lambda=0,8$ . Considerou-se que seria útil que Portugal venha a apresentar uma proposta formal de alteração, e foi sugerido que se fossem utilizadas as prescrições da norma EN 12972 sobre este assunto.
- v) Quanto aos documentos TRANS/WP.15/AC.1/2005/43, INF.8, INF.42, INF.49 e INF.51, os delegados foram convidados a promover a discussão nos respectivos países e apresentar posteriormente críticas e/ou soluções.
- w) O documento 2005/42 levantou a questão da classificação das cisternas destinadas ao transporte de certas matérias da classe 8 e grupos de embalagem II e III. O critério utilizado no ADR não é uniforme. Seguindo as recomendações da ONU, o GT considerou que para o transporte do nº ONU 3471 o código-cisterna deverá ser L4DH.

### **Interpretação do RID/ADR**

- 7. A Reunião Comum confirmou as posições já expressas pelo WP.15 e pela Comissão de Peritos do RID segundo as quais a marcação adicional de embalagens exigida pelo ADR ou pelo RID não é necessária se os volumes, em situações de transportes provenientes ou destinados a um transporte marítimo ou aéreo, estiverem marcados em conformidade com o Código IMDG ou as IT-ICAO.

### **Harmonização com as Recomendações das Nações Unidas**

- 8. Foram passadas em revista, e objecto de decisão caso a caso, as propostas de alinhamento com a 14ª edição do Livro Laranja preparadas por um Grupo de Trabalho de Harmonização, reunido em Maio último no âmbito da CEE/ONU (documento TRANS/WP.15/AC.1/2005/42/Add.1). Dessas decisões, merecem ser referidas a nova formulação das isenções relativas a transporte de gases, um novo enquadramento de classificação de certas matérias infecciosas, designadamente carcaças de animais, e a introdução de novas disposições do L.L. para a utilização de garrafas sob pressão em certos líquidos perigosos.

### **Novas propostas de emendas ao RID/ADR**

- 9. Neste ponto da ordem de trabalhos, a Reunião Comum analisou na especialidade e deliberou sobre diversas propostas de emendas, não resultantes do Livro Laranja, e que interessam aos dois modos terrestres. Foi o caso do tema do documento de transporte de embalagens e cisternas vazias, por limpar, quando em percursos de retorno, e do alinhamento das disposições sobre painéis laranja do RID pelas do ADR. Não foi aceite uma proposta espanhola visando estabelecer as obrigações dos “descarregadores”. Precisou-se melhor quais as situações que beneficiam de isenção total no transporte realizado por serviços de intervenção em caso de acidente. O regime do actual acordo multilateral M144 foi adoptado para nova Disposição Especial 653, e converteram-se em novo parágrafo 1.1.3.1f) o essencial das actuais derrogações nacionais (de vários países da UE) que isentam o transporte de grandes reservatórios estáticos vazios por limpar.

### **Exames dos conselheiros de segurança**

- 10. A Reunião RID/ADR discutiu e adoptou parcialmente as conclusões da reunião especial de Madrid de Junho último, para consagração na revisão de 2007 do ADR e do RID. Assim, foram aceites os textos propostos em Madrid relativos à independência do organismo examinador, à proibição de consulta nos exames escritos de outros documentos além dos regulamentos internacionais e nacionais, e à utilização exclusiva de dispositivos electrónicos fornecidos pelo organismo examinador. Não foram retidos os textos propostos relativos ao anonimato dos examinandos nos exames escritos, e à possibilidade de apresentações em suporte electrónico nos exames orais.

Lisboa, 10 de Outubro de 2005

A DELEGAÇÃO PORTUGUESA

(aa) José Alberto Franco  
Bernardino Gomes