

RELATÓRIOS DA PARTICIPAÇÃO PORTUGUESA NAS REUNIÕES INTERNACIONAIS DO SECTOR

REUNIÃO COMUM RID7ADR7ADN Genebra, 23 a 26 de Março de 2009

I - Introdução

1. A reunião decorreu conforme agendado nos documentos ECE/TRANS/WP.15/AC.1/113 e ECE/TRANS/WP.15/AC.1/113/ Add.1, INF.2 e INF.2 Add.1, tendo sido presidida por Claude Pfauvadel (França).
2. Estiveram presentes delegados de 25 países e de 12 organizações não governamentais.
3. No início da reunião o Presidente comunicou ao plenário que o GT de cisternas não iria funcionar dessa vez dado o Secretariado não ter recebido em tempo útil o número suficiente de documentos que justificassem essa reunião paralela.

II - Documentos discutidos

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/1 (CEN) - Normas. Informação sobre os trabalhos em curso

INF.14 (CEN)

INF.31 (Bélgica)

INF.32 (EuPC)

INF.42 (CEN)

4. Ficou decidido que a questão levantada pela EuPC relativamente à norma EN 15507:2008, nomeadamente no que diz respeito aos ensaios sobre a compatibilidade química dos polietilenos, deverá ser mais aprofundada por um GT informal que se reunirá a convite do CEN. As delegações que tenham questões relativas a essa norma deverão remetê-las ao GT por escrito.
5. Foi ainda decidido que a norma EN 14025:2008 é igualmente aplicável às cisternas para gases, pelo que deverá ser referenciado no quadro do 6.8.3.1. Entretanto será possível efectuar Acordos Multilaterais que derroguem a aplicação da norma EN 14025 ou de parte dela às cisternas ferroviárias.
6. Relativamente à norma EN 15551 aplicável ao RID, ela poderá ser revista por um grupo de peritos do RID na próxima reunião comum.

INF.3 (UIP) Questões sobre as normas

INF.45 (Bélgica)

7. Ficou decidido que, quando se detectarem erros numa determinada norma após a inclusão da sua referência no RID/ADR/ADN, deve-se alterar a regulamentação no sentido de retirar essa referência, ou em alternativa, adicionar uma nova referência às eventuais erratas publicadas pelo CEN.
8. Foi decidido ainda retirar da lista de normas referenciadas pelo RID/ADR/ADN as normas de material, dado que essas já estão referenciadas nas normas de cálculo e construção.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/3 (ECMA) - Relatório do GT sobre o período de validade das aprovações de tipo e medidas transitórias sobre as normas

9. Segundo proposta do GT, as aprovações de protótipo passam a ter uma validade máxima de 10 anos. No entanto poderão ser renovadas, e se continuarem a respeitar as prescrições da regulamentação em vigor essa renovação será praticamente administrativa. A reavaliação e a renovação da aprovação de protótipo poderão ser efectuada por um OI diferente daquele que efectuou a aprovação inicial.

10. O representante belga ficou incumbido de apresentar na próxima reunião uma proposta para explicar as medidas transitórias para os equipamentos construídos antes de expirar o prazo ou da retirada da aprovação de tipo.
11. O plenário adoptou as propostas do GT à excepção do ponto 17 do relatório, cujos textos foram alterados. Portugal propôs que no capítulo 6.8 ficasse expresso que em caso de o OI que efectuou a aprovação de protótipo cessar a sua actividade, a autoridade competente tomará as medidas necessárias para garantir que o processo possa transitar para outro OI. A sugestão Portuguesa foi aceite.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/6 (Alemanha) - Relatório do GT sobre ensaios de garrafas
INF.33 (Alemanha)

12. O plenário tomou conhecimento do estado dos trabalhos desenvolvidos pelo GT sobre a periodicidade dos ensaios aplicado às garrafas de GPL. O objectivo será estender esse prazo de 10 para 15 anos, tal como alguns países já permitem no seu território.
13. O plenário registou que a EIGA irá verificar a possibilidade de alargar o estudo a outras garrafas que transportem outros gases.

INF.25 (Holanda) – Relatório do GT sobre a redução do risco de BLEVE

14. O relatório teve uma breve apresentação mas não foi discutido por falta de tempo. A próxima reunião do GT será de 21 a 23 de Outubro de 2009.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/8 (CE) - Novos requisitos para os cartuchos de gás.
INF.6 (Alemanha)
INF.30 (França)
INF.36 (Suécia)

15. O plenário aceitou a proposta da Comissão Europeia sobre a criação de um GT encarregue de verificar as disposições provenientes da revisão da Directiva TPED de forma a inclui-las na próxima revisão do RID/ADR/ADN. O GT reunirá em Bona entre 3 e 5 de Junho de 2009 e terá que apresentar as suas conclusões na próxima Reunião Comum em Setembro.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/4 (Suécia)
INF.35 (Portugal)

16. Portugal apoiou a proposta de SE de se dar no documento de transporte uma informação tão completa quanto possível, relativamente à necessidade de marcação e sinalização dos veículos, nomeadamente no que respeita ao “tree-fish symbol” (matérias perigosas para o meio ambiente aquático). A pedido de Portugal, foi colocado o problema de quais as substâncias perigosas do quadro A capítulo 3.2 que obrigatoriamente deverão ser marcadas por este símbolo. Não existe uma listagem definitiva, no entanto o Secretariado facultou aos delegados uma listagem oficiosa publicada no âmbito da UNECE.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/7 (Suécia)

17. Portugal aplaudiu a oportunidade da proposta sueca que levantou e bem o problema do transporte de baterias usadas. A proposta da Suécia não teve grande acolhimento, tendo havido um comentário da EPBA (Associação Europeia de Baterias Portáteis) bastante rebarbativo, mas que não responde a todas as questões colocadas pela Suécia. Portugal chamou especial atenção para o problema do transporte de pilhas domésticas usadas transportadas a granel, em ligação com o problema dos curto-circuitos que, se sabe bem, provocam reacções químicas susceptíveis de provocar fugas de materiais perigosos para o meio ambiente.
18. O Presidente referiu que apenas se esse transporte de pilhas domésticas incluir pilhas de lítio usadas esse transporte não é autorizado, remetendo para a disposição especial 636 e instrução de embalagem P903b em caso contrário. Não obstante, referiu também que o problema colocado poderá ser debatido em sede do Subcomité de peritos da CEE/ONU.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/9 (Secretariado) - Harmonização do transporte multimodal

19. Portugal apoiou a harmonização em termos técnicos (designadamente na terminologia técnica) e pediu maior atenção para os aspectos linguísticos (existem ainda discrepâncias por exemplo em termos dos textos inglês e francês). A conformidade dos textos ditos “autênticos” é fundamental para todos os países que têm de traduzir esses textos.

INF 22 (Espanha)

20. Documento apresentado por Espanha relativamente à questão do descarregador (“unloader”). Deu-se apoio genérico à proposta de Espanha de introduzir esta definição, não sem contudo notar algum desalinhamento entre a definição de descarregador e as funções que incluem limpeza e descontaminação (sublinhe-se que foi por nós apenas levantado o problema da inconsistência formal). A IRU, todavia, fez comentários de fundo muito negativos a esta proposta de Espanha e irá apresentar comentário escrito. A proposta terá uma discussão final na próxima reunião de Setembro.

INF 7 (EASA)

21. Proposta da EASA (Associação Europeia de Conselheiros de Segurança) para ser reconhecida como observadora no seio da Reunião Comum. A Espanha apoiou sem reservas a proposta. Portugal referiu que no nosso País os conselheiros de segurança são escutados no seio da nossa CNTMP e que, também faria sentido ter na Reunião Comum a opinião destes profissionais. No entanto, concordou-se com outras delegações que a EASA deveria preparar um dossier mais completo que abordasse as questões colocadas por certos delegados e pelo Secretariado (este último referiu a questão da representatividade da EASA).

INF 11 (Espanha)

22. Refere-se à questão levantada pela Espanha sobre os carregamentos ADR feitos de acordo com diferentes edições do ADR (2007 e 2009). A Espanha acredita que isso não é aceitável, e referiu que veículos de diversos países foram fiscalizados em Espanha nessas condições. O Secretariado referiu que nesta matéria era necessário alguma flexibilidade, e Portugal referiu que seria contraproducente sancionar os transportadores apenas porque tendo dois clientes diferentes para o mesmo carregamento, haveria duas abordagens diferentes, por exemplo, uma ficha de segurança segundo o ADR 2007 e outra segundo o ADR 29009. A tese da flexibilidade venceu por maioria.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/5: (FIATA)

23. Portugal apoiou a proposta da FIATA quanto à necessidade do expedidor avisar “por escrito” o transportador quanto à quantidade total de matérias perigosas transportadas em regime de isenção de quantidades limitadas. A solução final foi “avisar de forma rastreável” o transportador, o que já é um avanço.
24. O documento INF 34 de Portugal, relativo ao transporte da amónia, não foi apresentado na sessão por falta de tempo. Deverá agora ser transposto para documento oficial.

III - Outros assuntos

25. Durante a reunião, Portugal estabeleceu contacto com diversas delegações presentes no sentido de auscultar a sensibilidade relativa à incongruência existente na norma EN 13094:2008 relativa ao cálculo das divisórias à pressão dinâmica. Pela reacção positiva da maioria dos Delegados contactados, será útil que Portugal apresente para a próxima reunião uma proposta sobre o assunto.

DELEGAÇÃO PORTUGUESA

José Silva Carvalho – IMTT
Bernardino Gomes – DRELVT/MIE

**86ª SESSÃO DO GRUPO DE TRABALHO DOS TRANSPORTES
DE MERCADORIAS PERIGOSAS DA CEE/ONU (WP.15)
Genebra, 5 a 8 de Maio de 2009**

I – Introdução

1. O Grupo de Trabalho reuniu com base nos documentos convocatórios ECE/TRANS/WP.15/200 e /200/Add.1 e INF.1, INF.2 et INF.5, sob a presidência do delegado português.
2. Participaram representantes de 24 países, da Comissão Europeia, da OTIF e de 6 organizações não-governamentais.

II – Comité dos Transportes Interiores

INF.11, INF.16 e INF.17 (Secretariado)

3. O WP.15 debruçou-se sobre as decisões da última sessão anual do Comité que lhe dizem respeito, nomeadamente quanto à melhoria dos mecanismos de controle da aplicação dos instrumentos jurídicos em vigor, quanto à igualdade homem-mulher, quanto ao aquecimento global e à qualidade dos combustíveis, e quanto à facilitação do comércio mundial.
4. Foi apoiada por unanimidade a proposta que o Presidente havia apresentado ao CTI no sentido de ser suprimido o adjectivo “europeu” do título do Acordo, para facilitar adesões de novos países de outros continentes.

III – Estado do Acordo ADR

5. O Grupo congratulou-se com a recente adesão de Andorra (agora, passam a ser 25 as Partes Contratantes) e com a aceitação das emendas propostas para entrar em vigor em 1.7.2009, bem como das correções à versão oficial do ADR 2009.
6. Tomou-se conhecimento de que o Governo da Federação da Rússia, através de diploma do passado mês de Abril, passou a exigir autorizações prévias para a circulação rodoviária de veículos com matérias perigosas de alto risco.

IV – Interpretação do ADR

INF.18 (Suécia)

7. Confirmou-se que o novo texto do 5.4.3.4 do ADR não permite o acrescentamento de informações suplementares ou de logótipos nas instruções escritas (fichas de segurança), e que se exige a edição das fichas a cor.
8. Esclareceu-se que as novas fichas, desde que se respeite a sua distribuição por quatro páginas, podem ser impressas em formato de papel inferior ao A4, desde que o texto continue legível.

V – Emendas ao ADR

ECE/TRANS/WP.15/2009/2 (Suécia)
INF.14 (Suécia)

9. Foi remetida para análise no GT de normas da Reunião Comum a proposta visando corrigir as referências no 8.1.4.3 à norma EN3 (extintores).

ECE/TRANS/WP.15/2009/3 (Suécia)

10. Foi rejeitada a inclusão de indicações suplementares nas fichas de segurança em relação às matérias com a marca “matéria perigosa para o ambiente”.

ECE/TRANS/WP.15/2009/1 (CEFIC)
INF.22 (CEFIC)

11. O CEFIC foi convidado a rever a sua proposta visando especificar que les limites mencionados no 7.5.5.3 se referem à massa líquida total de matérias transportadas.

ECE/TRANS/WP.15/2009/4 (Reino Unido)
INF.3 (Reino Unido), INF.9 (Bélgica), INF.10 (Suécia)

12. Foi aceite a proposta inglesa de introduzir no capítulo 8.2 a possibilidade de serem leccionados cursos de formação de base de condutores, e especialização cisternas, limitados a certas classes de matérias.
13. Contudo, foi rejeitada a hipótese de tais cursos limitados terem duração reduzida, em relação aos mínimos actuais de 18 e 10 horas, respectivamente.
14. O Grupo reconheceu a necessidade de se introduzirem disposições harmonizadas quanto ao período de validade dos certificados, nos diferentes casos possíveis. A Irlanda ficou de apresentar proposta a esse respeito, com o contributo de outros países que se queiram associar.
15. Finalmente, foi aprovado um modelo uniforme de certificado, com a inclusão de dispositivos de segurança contra fraude.

ECE/TRANS/WP.15/2009/6 (França)

16. Foi aceite o fundamento da argumentação francesa quanto à necessidade de ajustamento das disposições relativas ao ABS nos reboques, mas a deliberação fica a aguardar nova proposta.

VI – Questões relativas à segurança pública

ECE/TRANS/WP.15/2009/18 (Presidente)
INF.13 (Secretariado) (Estudo da Comissão Europeia sobre transporte de mercadorias perigosas de alto risco)

17. O Grupo constatou que não ressalta do estudo promovido pela Comissão Europeia a necessidade de medidas mais rigorosas no actual capítulo 1.10.
18. Como só 60% dos países comunitários responderam ao inquérito da Comissão, o Presidente vai enviar o respectivo questionário aos demais países, e aos países aderentes ao ADR não comunitários, para se poder obter uma visão mais alargada do problema.

VII – Restrições à circulação nos túneis rodoviários

ECE/TRANS/WP.15/2009/5 (Áustria)
INF.15 (Suécia)
ECE/TRANS/WP.15/2009/9 (Portugal)
INF.12 (Bélgica)

19. Após discussão, as duas propostas foram rejeitadas, a primeira por votação, e a segunda retirada antes da votação, por total ausência de apoio das delegações.
20. No que se refere à proposta portuguesa, em cuja apresentação se mencionou que ela tinha resultado de uma iniciativa da associação nacional de transportadores, o delegado da IRU chegou a ter a deselegância de afirmar que a totalidade dos transportadores europeus “excepto os portugueses” estão contra este tipo de simplificações ao ADR...

DELEGAÇÃO PORTUGUESA

José Alberto Franco - IMTT