

## RELATÓRIOS DA PARTICIPAÇÃO PORTUGUESA NAS ÚLTIMAS REUNIÕES INTERNACIONAIS DO SETOR

### REUNIÃO COMUM RID/ADR/ADN Berna, 14 a 18 de março de 2016

A Reunião Comum foi presidida pelo Sr. Claude Pfauvadel (FR) e teve como vice-presidente o Sr. Helmut Rein (DE). O secretariado foi assegurado pelo Sr. Olivier Kervella e pela Sr<sup>a</sup>. Sabrina Mansion, da Secção de Mercadorias Perigosas da UNECE, e pelo Sr. Jochen Conrad da OTIF.

Estiveram presentes 26 países, o representante da Comissão Europeia e diversas organizações não-governamentais. Portugal fez-se representar pelo IMT.

Foram tratados e discutidos os assuntos da agenda de trabalhos, tendo ainda reunido, separadamente do plenário, o grupo de trabalho de cisternas e o grupo de trabalho de normalização.

O presente relatório pretende fazer uma súmula do que consideramos os aspetos mais salientes do decorrer destes trabalhos, no que respeita à sessão plenária da RC e às propostas que seguiram para o WP.15. Para informações mais detalhadas, veja-se o documento ECE/TRANS/WP15/AC.1/142 e as suas adendas: adenda 1 com o relatório do grupo de trabalho de cisternas (anexo I) e a adenda 2, constituída pelas correções aos “draft amendments” (anexo II), vertidos nos documentos ECE/TRANS/WP.15/231 e OTIF/RID/CE/GTP/2015/12, as alterações para entrarem em vigor em 2017 (anexo III), e as alterações para entrarem em vigor em 2019 (anexo IV).

#### **1. Grupo de Trabalho das Cisternas**

De forma sumária foi analisado, durante a sessão plenária, o Relatório do Grupo de Trabalho (GT) de cisternas relativo à sessão do outono de 2015. Tais elementos podem ser analisados em detalhe no documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140/Add.2.

O plenário apoiou as conclusões e recomendações do GT cujo relatório de trabalhos aparece no anexo I ao relatório da sessão.

Entre as propostas de alteração aprovadas destacam-se:

##### **1.1- Alterações apresentadas pela Noruega:**

- Construção de CGEMs, veículos e vagões-bateria (6.8.3)
- Condições de transporte de CGEMs que cumprem os requisitos da CSC ou as fichas técnicas UIC (7.1.3)

##### **1.2- Alterações apresentadas pelo Reino Unido:**

Inspeção e certificação de cisternas: foram aceites alterações referentes à capacitação dos fabricantes de cisternas no que concerne aos métodos de soldadura (6.8.2.1.23). Os organismos de inspeção têm novas e acrescidas competências de verificação das qualificações dos fabricantes.

##### **1.3- Alterações apresentadas pela França:**

Novas regras para os ensaios iniciais e intercalares (6.8.2.8.4.1), no que respeita ao ensaio de pressão hidráulica e ao ensaio de estanquidade, respetivamente.

##### **1.4- Alterações apresentadas por UIC e CEFIC:**

Alteração de prazos para cumprir inspeção: nos transportes de cisternas após ter expirado o prazo para inspeção periódica/intercalar em cisternas que estão em trânsito (prazo extra de 1 mês), ou quando se deslocarem para local de reciclagem / destino final do produto (prazo extra de 3 meses). Obriga a uma menção especial no documento de transporte.

##### **1.5- Alterações apresentadas pela Rússia:**

Emenda das disposições especiais TU21 e TU16 do capítulo 4.3 do RID/ADR, refere-se às condições de transporte em cisterna a muito baixas temperaturas e com agente de proteção (por exemplo, azoto).

#### **2. Normalização**

O GT de normalização documentou o trabalho realizado nos documentos inf.57 e rev.1. As propostas do GT foram adotadas e devem entrar em vigor em 2017, conforme anexos II e III.

À margem dos trabalhos há a assinalar dois aspetos relevantes, a contratação do Sr. D. Teasdale como consultor do CEN e a eleição do Sr. C.Jubb (UK) para presidente deste GT.

Realizaram-se previamente à reunião de Berna duas teleconferências, a 8 e 10 de fevereiro de 2016, que visaram os comentários tecidos pelos países e do próprio consultor do CEN, que têm participado ativamente nas discussões técnicas. O

documento INF.30 (de 30 páginas) transmitido pelo CEN resume os comentários dos participantes. Os assuntos que não foram resolvidos anteriormente foram pois discutidos na reunião deste GT de normalização.

O relatório dos trabalhos deste GT encontra-se vertido no documento INF.57/rev.1. As alterações produzidas afetam matérias como: garrafas de gás e acessórios, respetivas inspeções periódicas, cisternas e equipamentos de serviço, cisternas fixas e desmontáveis, e também equipamentos e acessórios para GPL. Foram também tratadas normas específicas para o RID nomeadamente, sobre gabaritos do material circulante e cabeçotes amortecedores.

### **3. Interpretação do RID/ADR/ADN**

#### **Inspeção pelo transportador dos vagões, veículos, embarcações e cargas (INF.42 - Áustria):**

A RC tomou conta das alterações ocorridas na Regulamentação SOLAS, no que concerne à verificação do peso bruto dos contentores a serem carregados em navios e que entrará em vigor em 1 de julho de 2016. A questão levantada pela Áustria era a de saber se, de forma análoga ao setor marítimo, e nos termos do 1.4.2.2.1, se deveriam fazer maiores imposições de segurança, designadamente no âmbito do RID/ADR/ADN. A discussão foi animada, com diversas posições, e a Áustria voltará ao assunto com um documento oficial. Portugal referiu que se deveria fazer uma abordagem cautelosa e sobretudo realista deste assunto.

### **4. Propostas de alteração ao RID/ADR/ADN**

#### **4.1-Atualização das referências aos instrumentos jurídicos da União Europeia (UE), no referente a substâncias tóxicas, corrosivas ou mercadorias perigosas para o meio ambiente:**

Serviu de base à discussão o doc. Inf.53 da UE e, em contraponto, o documento inf.54 rev. 1 e rev.2 (CEFIC). Foram produzidas diversas alterações em ordem a tomar em consideração os desenvolvimentos legais registados no tocante a classificação, etiquetagem e embalagem de substâncias e misturas.

Basicamente a CEFIC defendia que a referência aos regulamentos e diretivas europeias era desajustada porque o RID/ADR/ADN tem uma abrangência maior do que os 28 países da União Europeia. A referência mais correta seria portanto o Sistema Global Harmonizado de Classificação e Etiquetagem de Produtos Químicos (GHS). Houve uma discussão animada e a maioria dos países (incluindo PT) defenderam a posição da Comissão Europeia, que advogava a manutenção de referências à legislação europeia, com a respetiva atualização. Assim, tais referências foram atualizadas no capítulo 2.2 com menção ao Regulamento CLP (Regulamento n.º1272/2008 CE).

Merece destaque a alteração ao 2.2.9.10.5 do RID/ADR: desaparece na alínea a) a referência às frases de risco (R50, R50/53 ou R51/53) mas mantém-se a referência ao CLP em termos de critérios de toxicidade. Por outro lado, a alínea b) é emendada de forma a ler-se: Pode ser considerada como matéria que não é perigosa para o meio ambiente (ambiente aquático) se não tiver sido atribuída tal categoria de acordo com o referido Regulamento CLP.

#### **4.2- Instruções de embalagem P200 e P206:**

Serviu de base à discussão o documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/4 (ISO).

O GT adotou as propostas de alteração contidas no documento da ISO. Estas alterações (4.1.4) devem entrar em vigor em 1 de janeiro de 2017. Trata-se num caso de precisões terminológicas (P206) e de disposições especiais de embalagem para gases liquefeitos não inflamáveis adicionados de azoto, de dióxido carbono ou de ar (UN1058).

#### **4.3- Marcação e necessidade de ventilação de acordo com 5.5.3.3.3 (questões dos veículos ATP):**

Serviu de base à discussão o doc. inf.59 (Áustria).

A discussão foi animada e no essencial foram aceites apenas alterações de edição. O principal objetivo da proposta austríaca era retirar a referência aos veículos ATP. Uma maioria de países opôs-se (incluindo Portugal). Não sendo obrigatória a ventilação de veículos/contentores/vagões que transportem produtos perecíveis embalados em embalagens com substâncias refrigerantes ou de condicionamento, como por exemplo neve carbónica, os compartimentos de carga devem estar, no entanto, assinalados no seu exterior, com a marca de alerta de perigo por asfixia, conforme estipula o 5.5.3.6 do RID/ADR. Contudo, o referido compartimento isolado que contenha os referidos agentes refrigerantes ou de condicionamento não carece do referido sinal de alerta se estiver bem ventilado ou seja, com uma concentração de CO<sub>2</sub><0.5% e de O<sub>2</sub>>19.5% em percentagem de volume.

#### **4.4- Disposições especiais 363 e 666:**

Serviu de base à discussão o documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/16 (Suíça).

A matéria abrangida referia-se a isenções ligadas ao transporte de gases (1.1.3.2) e isenções ligadas ao transporte de carburantes líquidos (1.1.3.3). Não foi aceite pela RC a reformulação que a Suíça queria introduzir. Ainda assim foram aprovadas certas clarificações dos textos das DE363 e DE666. Destaque, ainda para a nova DE 669 relativa ao transporte de trailers, por exemplo, equipados de equipamentos frigoríficos que precisam de funcionar durante o transporte, e com depósitos que não excedem 500 litros, quando constituem uma carga. Neste caso deve ser atribuído o número ONU 3166 ou 3171 (consoante se trate de mecanismo movido a combustível ou acumuladores elétricos).

#### **4.5- Categorias de transporte e códigos de túnel para os números ONU 3166, 3171, 3528 e 3530:**

Serviu de base à discussão o documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/15 (Suíça).

A RC decidiu que não era necessário atribuir categorias de transporte para o caso de veículos e motores transportados como mercadorias (a opinião de PT foi de que tal seria mesmo um erro). A RC reconheceu também que caberia ao WP.15 decidir sobre a questão de restrições em túneis para aqueles números ONU, embora para os motores do 3528 e 3530 tal pareça inútil face às isenções previstas na DE363.

#### **4.6- Uso de GRGs como embalagens de salvamento:**

Serviram de base à discussão os documentos Inf 14 (FEAD) e inf.24 (Secretariado).

Por maioria de votos (com voto favorável de PT) foi decidido continuar a usar GRGs do tipo 11A como embalagens de salvamento com aplicação no RID/ADR/ADN, satisfazendo assim o que é uma prática corrente na indústria europeia.

#### **4.7- Referências à autoridade competente na instrução de embalagem P910:**

Serviu de base à discussão o documento Inf.6 (Alemanha) com alterações ao 4.1.4.1. Foi aprovada por maioria (com voto favorável de PT) a proposta da Alemanha de para além de reconhecer-se o transporte de equipamentos ou baterias não embaladas quando autorizada por autoridade competente contratante do RID/ADR, se poder reconhecer também uma autorização de países terceiros não contratantes do RID/ADR/ADN, desde que sejam respeitadas as condições daqueles regulamentos.

#### **4.8- Substâncias polimerizáveis:**

Serviu de base à discussão o documento Inf.7 (Alemanha).

O título da classe 4.1 é alterado, passando a incluir as substâncias polimerizáveis, ou seja:

"PERIGO DA CLASSE 4.1 Matérias sólidas inflamáveis, matérias autoreactivas, matérias polimerizáveis, e matérias sólidas explosivas dessensibilizadas".

Esta alteração afeta o RID/ADR/ADN, já a partir de 2017.

#### **4.9- Etiquetas de dimensões reduzidas:**

Serviu de base à discussão o documento Inf.11 (Alemanha).

É conferido um prazo adicional nas medidas transitórias (1.6.1.30) até 30.6.2019 para utilização de etiquetas segundo o modelo de 5.2.2.2.1.1, de dimensões reduzidas, autorizadas de acordo com os requisitos aplicáveis até 31.12.2014.

Publicação no RID/ADR/ADN 2017.

#### **4.10- Alinhamento linguístico das diferentes versões (inglês, francês e alemão) do RID/ADR/ADN:**

Serviu de base à discussão o documento Inf.15 (OTIF), contendo oito páginas com correções editoriais apresentadas pelo Sr. Francesco Battista da delegação italiana. Válido a partir de 2017.

#### **4.11- Explicações referentes à coluna 15 do quadro A do capítulo 3.2:**

Serviu de base à discussão o documento Inf.22 (Portugal).

O doc. Inf. 22 apresentado por Portugal seguiu-se ao documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/36 que apresentámos na RC do outono de 2015. Parecia, à primeira vista, que estavam reunidas condições para incluir em 3.2.1 uma explicação relativa à coluna 15 do quadro A do ADR, e sanar a evidente ambiguidade relativa à atribuição de categoria de transporte a substâncias insuscetíveis de serem transportadas em embalagens, em termos das questões do 1.8.5.3. Apesar disso, e conforme menciona o "report", após demorada discussão a maioria dos delegados que se expressaram decidiram não haver "problemas de ambiguidade ou contradições". Apesar de haver diversos países que reconheceram a necessidade de explicações adicionais, a verdade é que um volte face na posição do Reino Unido (que antes apoiara o projeto) foi decisivo para o chumbo do mesmo, pois seguidamente vieram as opiniões contrárias de Alemanha, Áustria, Irlanda e Suíça. A ser de novo submetido o projeto, deverá sê-lo para o Subcomité de Peritos da ONU. Dados os factos, o signatário propõe que a CNTMP se pronuncie sobre se valerá mesmo a pena fazê-lo, ou se podemos viver com aquela ambiguidade

#### **4.12- Decorrências da 48.ª sessão do Subcomité de peritos da ONU sobre o transporte de mercadorias perigosas:**

Serviu de base à discussão o documento Inf.24 (Secretariado).

A RC tomou nota dos resultados das discussões ao nível do Subcomité de peritos, designadamente sobre transporte de contentores marítimos, GRGs flexíveis, transporte de veículos, definições de aços, instruções de embalagem e propostas de alteração ao Regulamento-Tipo.

#### **4.13- Resultados da quinta sessão do GT do Comité de Peritos do RID:**

A RC adotou as emendas propostas pelo GT e contidas nos anexos II e III do relatório desta sessão.

### **5. Novas propostas de alteração (2019)**

#### **5.1- Conselheiros de Segurança:**

Serviu de base à discussão o documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/3 (EASA).

Algumas delegações opuseram-se na generalidade às propostas da EASA, atenta nomeadamente a questão de alegados custos-benefícios. Não foi o caso de PT, entre outros, que considerou que algumas das propostas mereciam ser devidamente analisadas. Foram então analisadas, caso a caso, as propostas apresentadas, destacando-se:

- A ideia da EASA de impor na formação ADR exclusivamente a presença de formadores que tivessem o título de conselheiro de segurança foi esmagadoramente recusada. É de referir aliás que em certos países a formação ADR é ministrada preferencialmente, por formadores do setor empresarial.
- Teve vencimento a ideia de responsabilizar de forma mais efetiva os expedidores de mercadorias perigosas. A EASA deverá elaborar um documento oficial que tenha em consideração a necessidade de um período transitório (falou-se de 4 anos) para obrigar todos os expedidores de mercadorias perigosas a nomear conselheiros de segurança. Existirá a necessidade de alterações editoriais nos certificados de Conselheiros de Segurança.
- A extensão da necessidade de nomeação de conselheiros de segurança a "partes terceiras" (empresas subcontratadas) e aos operadores de vagões cisterna não teve vencimento e foi retirada.

- A questão do modelo de relatório anual de segurança foi particularmente polémica, pois uma maioria de delegados considerou desnecessário e mesmo contraproducente tal modelo, como foi o caso da Alemanha. A ideia de produzir umas "guidelines", como sugerido pela Suécia, teve maior aceitação. Portugal referiu que no nosso país se privilegiou um modelo de relatório anual de segurança, considerando no entanto que o modelo apresentado pela EASA deveria ser melhorado. Se a EASA voltar a plenário com a ideia de um modelo de relatório, tal deverá devidamente fundamentado, e deverá mesmo apresentar-se, para análise pela RC, diversos modelos de relatórios anuais de segurança, existentes na atualidade, em diversos países europeus.

## **5.2- Transporte a granel com os códigos BK ou VC:**

Serviu de base à discussão o documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/6 (Espanha).

Projeto semelhante ao proposto por Portugal, para clarificação da informação prestada no quadro A do capítulo 3.2..A proposta consistia em indicar em 7.3.3.1 de forma clara que quando um código VC1/VC2 fosse indicado na coluna 17 do quadro A, poderia usar-se um contentor para granel BK1 ou BK2 se todas as prescrições relevantes de 7.3.3 forem cumpridas. O projeto teve melhor sorte que o projeto português e foi aprovado por maioria, com voto favorável de Portugal.

## **5.3- Reconhecimento de recipientes sob pressão transportáveis de países terceiros:**

Serviram de base à discussão os documentos ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/7 (EIGA) e Inf.27 (UK).

A proposta da EIGA visava a resolução de uma incompatibilidade entre a nota sob o 4.1.1 e o 4.1.1.17.

A nota após 4.1.1 refere que esta secção não se aplica à classe 2 exceto em condições particulares. Ora, o 4.1.1.17 é importante do ponto de vista do reconhecimento de embalagens, GRGs e RSPT de países terceiros que não são parte contratante do RID/ADR quando os mesmos levem a marca UN. Para resolver esta incompatibilidade a EIGA propôs a seguinte alteração: eliminou-se o 4.1.1.17 e introduziu-se uma nova nota sob o 4.1.1 correspondente ao conteúdo do 4.1.1.17 e referente a embalagens, grandes embalagens, GRGs e RSPT com marcação UN, aprovados em países terceiros, que veem assim reconhecida a utilização dos referidos RSPT. A proposta foi aprovada por maioria. Aplicação a partir do ADR 2019.

## **6. Relatório do GT de telemática**

Serviu de base à discussão o documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/9 (França) e diversos documentos informais de FR e DE.

Os objetivos desde projeto passam pela melhoria da resposta em situações de emergência, implementação do documento de transporte eletrónico e análise estatística.

O projeto da telemática parece estar a evoluir segundo um plano que prevê uma TP1 central ("central trusted party TP1" - access management interface), provavelmente instalada na UNECE, mas "tomando em consideração as iniciativas nacionais" (não estando portanto fechada a porta aos possíveis "local TP1"). A possibilidade de um sistema híbrido foi aliás defendida por Portugal. A TP1 central centraliza a informação dos diversos países nos diversos modos de transporte. As autoridades nacionais é requerido um mínimo de operacionalidade com a TP1 central, para efeitos do registo central de acidentes, situações de emergência, etc. Os TP2 (transportadores e prestadores de serviços reconhecidos) podem interagir com a TP1 e com as autoridades nacionais. Todo este projeto tem uma importante vertente relativamente ao controlo de tráfego e de resposta em caso de catástrofe. Ao nível nacional decidem as autoridades nacionais competentes, que estarão também em ligação com a TP1 central. Tal pressupõe, para despoletar o alerta em caso de acidente rodoviário, pelo menos um módulo de comunicações radiotelefónicas a bordo dos veículos. Todo este projeto de telemática articula com o conhecido projeto e-Call.

Além disso, a Alemanha informou que vai implementar o documento de transporte ADR eletrónico, havendo o compromisso de manter a par do assunto a RC, através do GT informal de telemática.

## **7. Acidentes e Gestão do Risco**

Serviu de base à discussão o documento Inf.43 (ERA).

O documento apresentado pela ERA explicou os resultados dos últimos workshops realizados e deixou o convite à participação no próximo que decorrerá de 14-16 de junho próximo, em Valenciennes, França.

Quanto ao documento apresentado saliento que foram considerados três grupos de trabalho, a saber:

Grupo A: Guia de Gestão da informação e regimes de reportes, liderado pelos Srs. Claude Pfauvadel e Rodrigo Gutierrez;  
Grupo B: Guia de Práticas de avaliação de risco, liderado pelos Srs. Geoffrey Cambier e Emmanuel Ruffin;  
Grupo C: Guia sobre tomada de decisão, liderado pelos Srs. Henk Langenberg e Torben Holvad.

De acordo com o que foi referido, prosseguem a bom ritmo os trabalhos para a elaboração dos guias do enquadramento sobre a análise de risco no "Inland TDG", cujas "guidelines" deverão estar prontas até ao final de 2017.

## **8. Outros assuntos: Transporte de Recipientes sob Pressão Transportáveis (RSPT) aprovados pelo Departamento de Transporte dos EUA (DoT)**

Serviu de base à discussão o documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/8 (EIGA) e Inf.56 (EUA).

O acordo multilateral M237 está prestes a caducar. Tratou-se com esse acordo de permitir em regime condicionado o transporte para a Europa de certos gases considerados mercadorias perigosas, muitos deles especiais, e que são essenciais para as indústrias europeias, nomeadamente de eletrónica, transporte esse efetuado em RSPT com aprovação americana (DoT). Naturalmente, em prol do livre comércio, deseja-se que seja iniciado um processo de reconhecimento mútuo entre Europa e EUA, em termos de plena aceitação dos RSPT "DoT" na Europa e, reciprocamente, dos RSPT com marcação "UN" nos EUA. O processo de "rulemaking" nos EUA tem a sua própria tramitação legal, e segundo parece não deverá levar menos de dois anos a estar concluída, pois tem de passar pelo filtro da consulta obrigatória da indústria norte-americana.

O Reino Unido propôs-se lançar um novo acordo multilateral de derrogação para substituir o M237, e, dado que Portugal assinou o M237, o delegado português foi um dos que apoiou a ideia do Reino Unido, indicando que o novo texto seria analisado pela nossa CNTMP. Tal proposta já foi elaborada pelo Reino Unido e tomou o n.º M299.

### **9.-Trabalhos futuros da Reunião Comum**

A próxima sessão da RC está prevista para Genebra, de 19 a 23 de setembro de 2016.

(a) José Silva Carvalho

## **100ª SESSÃO DO GRUPO DE TRABALHO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS DA UNECE (WP.15) Genebra, 9 a 12 de maio de 2016**

Esta sessão do WP.15 foi presidida pelo signatário, com a vice-presidência da Srª Ariane Roumier e o secretariado dos serviços técnicos da Divisão de Transporte Sustentável da UNECE. Participaram 23 países, a União Europeia, a OTIF e 6 ONG's especializadas.

Pelo simbolismo do n.º de ordem da sessão, o WP.15 contou na sua abertura com a presença do Sr. Jean Todt, enviado especial do Secretário-Geral das Nações Unidas para os assuntos da segurança rodoviária, além da Srª Eva Mohlnar, Diretora da Divisão. O primeiro dirigiu-se ao Grupo em termos de grande elogio ao trabalho desenvolvido desde 1950 em prol da segurança, afirmando ser um exemplo para muitas outras organizações e regiões do globo, encorajando-nos a prosseguir com empenho a nossa missão e prometendo o seu apoio pessoal.

Coube ao signatário, enquanto Presidente do WP.15, exprimir a gratidão que é devida aos governos dos países participantes e às organizações internacionais envolvidas (com destaque para os transportadores rodoviários, para a indústria química, para o setor dos gases industriais, para o setor petrolífero e para a indústria automóvel), pela sua longa e frutuosa cooperação.

No respeitante ao "estado do ADR", o Grupo registou a adesão da Sérvia e da Turquia ao Protocolo de Emenda aos art.ºs 1º e 14º do Acordo, o que reduz para 13 o n.º de Partes Contratantes em falta para que o Protocolo entre em vigor.

O ponto da ordem de trabalhos relativo à interpretação do ADR permitiu que:

- a) se constatasse que alguns países, como a Finlândia e a Suécia, dispõem já de regras nacionais aplicáveis à separação segura de explosivos e detonadores quando carregados em comum no mesmo veículo;
- b) se tenha reconhecido a necessidade de rever o limite de dose de 5 µSv/h para a aplicação das prescrições sobre vigilância de veículos no transporte de certas matérias radioativas.

Ao longo de muitas horas de trabalho, o WP.15 analisou em detalhe, e aprovou, com emendas, as propostas de alteração ao ADR – para entrarem em vigor em 1.1.2017 – resultantes das últimas sessões da Reunião Comum RID/ADR/ADN.

Por outro lado, o WP.15 analisou igualmente, e aprovou também para o horizonte de 1.1.2017, um amplo conjunto de alterações ao ADR com incidência exclusivamente rodoviária, nas seguintes matérias:

- a) alargamento do período transitório estabelecido no parágrafo 1.6.5.16, sob proposta da França;
- b) substituição do conceito de "veículo" pelo de "unidade de transporte" no parágrafo 1.4.2.2 g), sob proposta da Roménia;
- c) modificação da alínea e) da Disposição Especial 664, sob proposta da Suíça;
- d) aceitação explícita dos sistemas multimédia para os exames de condutores de veículos de mercadorias perigosas, sob proposta da Alemanha;
- e) imposição aos governos das Partes Contratantes da obrigação de transmitirem ao secretariado da UNECE as traduções nas suas línguas nacionais dos textos das instruções escritas (fichas de segurança) para os condutores, sob proposta do Presidente do WP.15;
- f) alinhamento da tradução francesa com a versão inglesa em determinados parágrafos do ADR, sob proposta da França;
- g) correção de muitas referências cruzadas no ADR com disposições do Regulamento do transporte de matérias radioativas da AIEA, sob proposta do secretariado da UNECE;
- h) supressão da referência ao n.º ONU 1790 no quadro 3 da instrução de embalagem P200, sob proposta da França;
- i) definição dos limites superiores de capacidade dos depósitos de gás nos veículos de propulsão a GPL, a GNL ou a GNC para beneficiarem da isenção do parágrafo 1.1.3.2 a), sob proposta da Alemanha;
- j) isenção do ADR no transporte de carvão sob forma não pulverizada, sob proposta da EUROCOAL;
- k) medida transitória para o transporte de veículos contendo baterias de lítio não conformes com o parágrafo 2.2.9.1.7, sob proposta da Suíça;
- l) especificação que a categoria de transporte 0 se aplica às pilhas e baterias danificadas que sejam transportadas nas condições aprovadas pela autoridade competente, sob proposta da Suíça.

Não foram aprovadas, e foram diferidas para eventual reanálise posterior, as seguintes matérias:

- a) reformulação dos parágrafos 1.1.3.6.4 et 5.4.1.1.1 f), proposta pela IRU;
- b) definição de códigos de restrição em túneis para os veículos, motores e máquinas dos n.ºs ONU 3166 e 3171, proposta

pela Suíça;

c) introdução de referência aos extintores de incêndio nas instruções escritas, proposta pela Suécia ;

Enquanto questões diversas, o WP.15 tomou nota de uma chamada de atenção da OICA para a contradição entre as regras de segurança internas às instalações petrolíferas e as prescrições do Regulamento ECE nº 48 sobre o acionamento automático dos faróis médios dos veículos, e de uma chamada de atenção da AEGPL [para a qual, aliás, a APETRO tinha alertado a 55ª sessão plenária da CNTMP] sobre os possíveis riscos associados à utilização de veículos da geração EURO 6 em zonas onde se podem formar atmosferas explosivas.

O WP.15 tomou ainda conhecimento de um grave e aparatoso acidente ocorrido em França no mês de novembro de 2015, num transporte de garrafas de gás em que ocorreu um incêndio em alguns pneumáticos. Foi analisada a possibilidade de, no futuro, virem a ser exigidos sistemas de deteção de sobreaquecimento dos eixos dos veículos ou de excesso de pressão nos pneumáticos.

O Presidente foi solicitado pelo Grupo a, através do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal, transmitir ao Secretário-Geral das Nações Unidas o conjunto das emendas ao ADR adotadas na presente sessão e na sessão anterior para entrada em vigor em 1 de janeiro de 2017.

(a) José Alberto Franco