

RELATÓRIOS DA PARTICIPAÇÃO PORTUGUESA NAS ÚLTIMAS REUNIÕES INTERNACIONAIS DO SETOR

49ª SESSÃO DO SUBCOMITÉ DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS DO CONSELHO ECONOMICO E SOCIAL DAS NAÇÕES UNIDAS (SC/TDG – ECOSOC) Genebra, 27 de junho a 1 de julho de 2016

A 49ª sessão do SC/TDG teve lugar de 27 de junho a 6 de julho de 2016, sob a presidência do Sr. Pfound dos Estados Unidos e a vice-presidência do Sr. Pfauvadel da França.

O presente relatório refere-se aos assuntos da ordem de trabalhos que foram analisados durante o período em que a signatária participou na sessão (27.6 a 1.07).

Os assuntos relativos ao transporte de explosivos foram analisados pelo Grupo de Trabalho (GT) de explosivos, coordenado pela Holanda, que reuniu durante toda a semana, paralelamente à sessão plenária. O relatório deste GT foi apresentado no dia 4 de julho no documento informal INF.66.

Ao longo da primeira semana da sessão, reuniram durante a hora do almoço 2 grupos de trabalho *ad-hoc* que analisaram temas específicos (embalagens para resíduos de matérias infecciosas; e revisão do capítulo 2.8/matérias corrosivas) e posteriormente apresentaram as suas conclusões na sessão plenária.

No âmbito da cooperação com a Agência Internacional de Energia Atómica, o plenário tomou conhecimento das conclusões da 32ª sessão do Comité de Normalização e Segurança no transporte (inf.46).

Durante a reunião de coordenação da Comissão Europeia, a DGMOVE solicitou aos EM presentes o apoio favorável à inf.35 relativa à marcação dos explosivos, tendo em conta a Diretiva europeia sobre o assunto.

Principais propostas adotadas

- 1. Substâncias polimerizantes (doc.3)**
Foi aprovada a proposta de acrescentar a palavra “ESTABILIZADO” ao UN 3302 2-DIMETILAMINACRILATO.
- 2. Matérias infecciosas (doc.9, inf.10, inf.51, inf.52, inf.75 – doc.35, inf.72)**
O grupo de trabalho que reuniu à hora do almoço para analisar a questão das embalagens de transporte dos resíduos infecciosos da categoria A da classe 6.2, concluiu que apesar de o capítulo 6.3 prever a possibilidade de construir/aprovar embalagens de grandes dimensões, no entanto não existem no mercado em número suficientemente para responder às necessidades imediatas numa situação de crise, como aconteceu com o surto de Ébola. O grupo chegou a consenso sobre determinados requisitos para definir uma instrução de embalagem específica.
A OMS e a FAO consideram existir algumas incoerências no capítulo 2.6 no que se refere às disposições existentes aplicáveis a material infetado, de origem humana e animal. As duas organizações vão submeter uma nova proposta na próxima sessão.
- 3. Propostas de alteração ao Manual de Ensaios e Critérios (doc.5, inf.54)**
Foram adotadas alterações no método de ensaio para sólidos facilmente inflamáveis
- 4. Correções editoriais no Regulamento Tipo (doc.22)**
Exemplo: correção relativa ao UN 2585 na versão francesa
- 5. Revisão do Capítulo 2.8 – Matérias corrosivas (doc.21, inf.40, inf.65)**

Criado um grupo que reuniu à hora do almoço para analisar as propostas sobre métodos de classificação das matérias corrosivas, incluindo o método de cálculo que se traduz numa classificação mais rigorosa. Deste trabalho resultou uma proposta que será apresentada na próxima sessão do Subcomité.

6. **Designação oficial de transporte** (doc.48, inf.18)

No caso de um número ONU ter várias designações oficiais de transporte, ficou decidido que no documento de transporte só deve ser indicada a designação que corresponde à mercadoria transportada.

7. **Definição de tensão de vapor** (inf.24)

Algumas delegações acharam desnecessário introduzir uma definição para “tensão de vapor”, no entanto este tema voltará a ser apresentado na próxima sessão

8. **Sistemas de armazenagem elétrica** (vários doc. e inf.)

Foram apresentadas várias propostas, não tendo sido possível chegar a consenso na grande maioria. Os proponentes ficaram de rever os documentos apresentados e submetê-los a apreciação na próxima sessão, nomeadamente:

- Novo nº ONU para baterias recarregáveis de lítio metal polímero; proibição de transportar pilhas de lítio ião; novo nº ONU para pilhas e baterias de lítio destinadas a equipamento médico (não foi aceite); alteração da disposição especial 376 para embalagens de baterias de lítio defeituosas/avariadas, como o problema não se coloca na grande maioria dos países da Europa vão submeter novo documento; proposta de prescrições e isenções para pilhas e baterias de lítio metal e proposta de novos nºs ONU para estas pilhas.

Face ao elevado número de propostas de inclusão de novas entradas para as pilhas de lítio, está a ser considerada uma nova abordagem para este assunto, que passa pela criação de um sistema de avaliação apropriado para pilhas/baterias que permita avaliar o risco que as mesmas apresentam, de modo que os nºs ONU sejam atribuídos com base nessa avaliação.

Dado que a etiquetagem de volumes com pilhas de lítio de acordo com a OACI não está alinhada com outros regulamentos modais, para ultrapassar o problema foi decidido juntar uma Nota 2 à disposição especial 188.

Foi apresentado o relatório do grupo de trabalho informal sobre pilhas de lítio, tendo o subcomité adotado as propostas 2, 3 (opção 1) e 5. Para as outras propostas foi pedida mais fundamentação, designadamente para a redução de 50 ciclos para 24 ciclos na proposta 4 (doc.46, inf.63, inf.64).

9. **Reservatório de gás (hidrogénio) para motores de veículos** (doc.8)

A OICA fez uma apresentação destes reservatórios. Diversos países expressaram apoio ao desenvolvimento da proposta, mas consideram que há algumas inconsistências e necessidade de garantir a proteção das válvulas, caso o sistema seja retirado do veículo. Foi referido que o WP.15 considerou importante definir um limite para o volume de gás nos reservatórios instalados nos veículos.

A delegada portuguesa

(a) Luísa Costa

REUNIÃO COMUM RID/ADR/ADN Genebra, 19 a 21 de setembro 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^a. Sabrina Mansion, da Secção de Mercadorias Perigosas da UNECE, e pelo Sr. Jochen Conrad da OTIF.

Estiveram presentes 26 países, um 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.

1. Grupo de Trabalho das Cisternas

O relatório do GT das cisternas foi vertido no documento inf. 38. Uma análise sumária a este relatório permite concluir que foram tratados os seguintes tópicos:

- Pedido de apoio técnico do CEN relativamente à norma EN 16522 referente a corta-chamas.

- Prescrições do equipamento de serviço em cisternas e recipientes sob pressão (EIGA):

Aguardam-se desenvolvimentos em março de 2017.

- Prescrições adicionais para a classe 2 no tocante a documentação, em ambientes de muito baixa temperatura (RU):

O GT considerou que a proposta era desnecessária, uma vez que as prescrições do 4.3.3.3.4 do RID já são suficientes para este efeito.

- Requisitos adicionais em válvulas de segurança de cisternas e definição da graduação da pressão em discos de rutura (NL):

A proposta não abrangia o transporte de gases mas o GT não tomou uma posição definitiva, e pediu esclarecimentos à EIGA relativamente a esta situação no transporte de gases.

- Tópicos diversos sobre cisternas (NL e AEGPL):

Projeto de válvulas internas de obturação: discutiram-se as características de projeto relevantes em caso de incêndio que deveriam ser incluídas nos regulamentos. Foi referida a propósito a norma EN ISO 10497. A questão ficou pendente do parecer do CEN.

Medidores de nível de material transparente em cisternas de gás:

O GT concordou unanimemente que não são permitidos medidores de nível feitos de material de vidro ou outro material transparente frágil, que fique em contacto com o conteúdo da cisterna. Resultam daqui alterações nos capítulos 6.8 e 6.10 e eventualmente a necessidade de medidas transitórias.

- Relatório do grupo de trabalho sobre cisternas com um revestimento protetor:

Foi aceite regulamentar a utilização de cisternas de alumínio revestidas, impedindo a utilização de revestimentos protetores com efeito corrosivo significativo. Foi considerada a adição de disposições especiais em 4.3.5. e outras alterações consequentes, referentes a outros capítulos do RID/ADR.

- Pedido de clarificação sobre o significado de casos particulares ("special cases") na nota de rodapé 10 de 6.8.2.4.1 (CEN):

Trata-se da questão do ensaio de pressão hidráulica que pode ser substituído por outro ensaio com líquido ou gás correspondente, desde que tal seja autorizado pela autoridade competente. O grupo de trabalho lembrou que a questão poderá vir a ter melhor resposta na nova norma sobre ensaios de pressão com gás, em preparação no CEN (CEN/TC 296/WG5).

- Transporte de cisternas para bromo após o termo de validade da inspeção periódica anual (FR, RU e EUA):

O GT reafirmou que a necessidade de realizar em devido tempo as inspeções anuais prescritas na disposição especial TT2 (inspeção interna ao revestimento da cisterna) de 6.8.4 ou seja, reafirmou não haver tolerância de prazos em relação a este tipo de inspeção.

- Proposta de emenda do capítulo 4.3 (Rússia):

Houve aceitação da proposta da Federação Russa no sentido de se passar a informação vertida em 4.3.4.1.3 para a forma de tabela, conforme apresentado no INF.19 de RU (exigências particulares para certas matérias perigosas no transporte em cisterna).

- Informação acerca de matérias perigosas usadas para refrigeração de cisternas ou CGEM (DE).

Há prescrições de estivagem no modo marítimo (stowage category "D") que não têm equivalência no RID/ADR. Há já marcação voluntária de equipamentos que têm libertação de azoto durante o transporte, segundo informou a EIGA. A boa ventilação é nestes casos uma questão essencial a ter em conta no transporte e estivagem.

- Interpretação de diâmetro das cisternas (DE):

A Alemanha questionou se no âmbito do 6.8.2.18 e 6.8.2.1.19 (cálculo de espessura mínima do reservatório) o referido diâmetro era interno ou externo. O GT referiu que em linha com 6.8.2.1.17 deveria interpretar-se como diâmetro interno.

- Pedido de esclarecimento apresentado por Portugal sobre placas de marcação em cisternas:

Em plenário, o delegado português teve oportunidade de expor a questão das inscrições (os ditos "particulars") nas placas de marcação das cisternas, em linha com o documento inf.28 que tomou o título "Particulars inscribed on the tank plates". Este assunto foi trazido à colação na última sessão plenária da CNTMP, pela empresa Tutorial. O documento informativo apresentado pelo IMT visou destacar a questão da contradição manifesta entre as prescrições do 4.3.3.3.2 e do 6.8.3.5.3 no referente às placas de marcação em cisternas multiuso (multipurpose tanks) ou seja, cisternas adaptadas a transportarem diversos gases, em alternativa, levando a situações algo insólitas de utilização de fita gomada para tapar os "particulars" não pertinentes ao transporte em questão, isto face ao disposto em 6.8.3.5.3. Foi sugerido pelo presidente da RC que o assunto transitasse para o seio do GT de cisternas, o que foi aceite pelo delegado português. O relatório do GT expressa compreensão pelo problema exposto por Portugal. A leitura que fizemos do ADR foi aceite pelo GT, que salientou no entanto, a importância primordial do documento de transporte e da sinalização veículo. Referiu ainda a utilidade de ser con-

sultada a norma EN 15877:2012 numa alusão ao RID. Também o próprio relatório do plenário refere que o assunto levantado por Portugal merece consideração ulterior. Portugal poderá vir a enviar documento oficial até 16 de dezembro próximo.

2. Normalização

O GT de normalização documentou o trabalho realizado no documento inf.34.

Fazemos referência ao documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/28, que tem a informação referente ao progresso dos trabalhos de revisão das normas pertinentes ao RID/ADR/ADN.

Teve lugar uma série de teleconferências entre o CEN e um conjunto de países cujos comentários foram coligidos no INF.15. Concluiu-se pela coerência das normas com relevância para o RID/ADR/ADN, que estiveram sob escrutínio. Não foram introduzidas grandes alterações.

Foram durante esta sessão analisadas diversas propostas de revisão ou, propostas novas normas, com incidência no RID/ADR:

EN ISO 24431:(2016)- garrafas de gás - garrafas de gás para gases comprimidos e liquefeitos (excluindo acetileno) - inspeção aquando do enchimento

EN ISO 21028-1:(2016) - recipientes criogénicos

EN ISO 11120:1999 +A1:2013 e EN ISO 11120:2015 - construção e design de garrafas de gás

Foi também aprovada uma proposta da ECMA explicada no documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/38 referente às marcações de cartuchos de gás (UN2037).

3. Interpretação do RID/ADR/ADN

Documento de transporte (UIC):

A RC confirmou que o 5.4.1.4.1 do RID/ADR/ADN também se aplica ao nome técnico. Quando estiverem envolvidas substâncias infecciosas os nomes científicos em latim são aceitáveis. Foi unanimemente reconhecido que os transportadores não estão em condições de avaliar a correção dos nomes técnicos.

Também foi confirmado que apesar de no transporte ferroviário (RID) ser aceite que o documento de transporte esteja redigido em francês, inglês ou alemão, independentemente do destino, já no ADR e ADN é sempre necessário a língua do país de expedição e se for o caso, também em francês, inglês ou alemão, no transporte internacional, quando a língua do país de expedição é uma outra língua que não o francês, inglês ou alemão.

Pedido de esclarecimento de Portugal sobre placas de marcação das cisternas

O assunto transitou para o GT de cisternas. Veja-se último parágrafo do n.º 1 deste relatório.

4. Propostas pendentes de alteração ao RID/ADR/ADN

4.1- Alteração da disposição especial 363 tal como foi aprovada para entrar em vigor em 1.1.2017 (Suíça)

Tratou-se de alteração no âmbito da disposição especial 363¹ aplicável a UN Nos. 3528 e 3529. Houve uma emenda consequente que foi proposta pela Alemanha referente à introdução da etiqueta modelo 9A (baterias) no 7.5.2.1 (interdições de carregamento em comum). Tal etiqueta modelo 9A já tinha sido aprovada pelo WP.15.

4.2- Questões relacionada com os conselheiros de segurança (EASA)

Foram feitas alterações ao documento inf.15 relativo a medidas transitórias propostas pela EASA, sendo reconhecido pelo plenário a justeza das objeções levantadas por Portugal à primeira redação proposta por EASA. Foi então encontrada nova redação e, em resumo, no caso de empresas que façam apenas expedição de mercadorias, só são obrigadas a nomear conselheiro de segurança (prescrição aplicável a partir de 1.1.2019) até 31 de dezembro de 2022. Já as autoridades emissoras dos certificados de formação de conselheiros de segurança devem começar a emitir segundo o novo modelo aprovado (aplicável a partir de 1.1.2019), o mais tardar, até 31.12.2020.

Quanto às *guidelines* propostas pela EASA, na forma de modelo de relatório anual de segurança, de facto um modelo de formulário muito semelhante ao que se usa atualmente em Portugal, Espanha e outros países, tal não foi aceite pela maioria dos países presentes. Foi referido que em muitas empresas europeias já há modelos definidos supostamente muito mais flexíveis. Apesar disso, o delegado português defendeu que o relatório proposto pela EASA tinha algumas virtualidades e explicou o uso que é feito em Portugal.

4.3- Métodos alternativos de realizar inspeções em garrafas de gás (AEGPL)

Discussão viva no plenário, com alguns países a pedir mais esclarecimentos (foi o caso de Portugal) sobre a aplicação de métodos estatísticos nomeadamente em substituição do ensaio periódico hidráulico quando este parece desadequado, como no caso de certas garrafas compósitas. O trabalho do GT vai prosseguir numa reunião a ter lugar em Paris de 10 a 11 de janeiro de 2017, esperando-se que tenha em conta os comentários produzidos por diversos países que se mostraram pouco confortáveis com a questão das amostragens.

5.- Novas propostas de alteração do RID/ADR/ADN:

5.1- Emenda sobre marcação de tambores sob pressão recarregáveis - 6.2.3.9.6 (EIGA)

Foi aceite a proposta da EIGA que visa facilitar a fixação da placa de fabricante (*nameplate*) em tambores sob pressão, aquando da fabricação dos mesmos. Tal fixação pode ocorrer através de chapa fixada em anel circular fixado no recipiente, aquando da colocação da válvula. Esta colocação é alternativa à da face interna da gola do tambor.

5.2 – Introdução de MAZUT no quadro A do capítulo 3.2 (Rússia)

O mazut é um tipo de gasóleo muito usado na Federação Russa, que deseja inserir na terceira entrada de 1202 uma referência a este produto (ponto de inflamação de mais de 60° C e não mais de 100° C). Foi solicitado à Rússia um documento oficial que melhor fundamente a proposta.

5.3- Obrigações dos participantes e rastreabilidade (IT)

A ideia geral desta proposta da Itália é permitir em cada passo da operação de transporte (RID/ADR/ADN) controlar de forma documentada (de preferência documento eletrónico) todas as atividades dos participantes. Portugal e outros países apoiaram a proposta. Apesar de alguma oposição de alguns países virá a ser apresentado na próxima sessão um documento oficial proposto por IT.

5.4 – Obrigações do transportador (Áustria)

Foi adicionada uma frase no contexto do 1.4.2.2.2 (obrigações dos intervenientes) referindo que no que se refere à inspeção de veículos / contentores, o transportador pode fazer fé no certificado de carregamento do grande contentor ou do veículo (5.4.2).

6.- Relatórios dos grupos de trabalho

6.1- Relatório do grupo de trabalho informal sobre transporte de resíduos elétricos e de equipamentos eletrónicos (WEEE) contendo baterias de lítio (DE)

Foram adotadas as alterações propostas pela Alemanha no documento ECE/TRANS/WP15/AC.1/2016/19 tal como emendadas nos documentos inf.3 (DE) e inf.13 (RECHARGE). Isentou-se totalmente os equipamentos que contenham baterias de lítio quando estas não são a sua principal fonte de alimentação. Criaram-se novas disposições especiais para transporte dos ditos resíduos WEEE, no tocante a baterias de lítio e equipamentos contendo estas baterias.

7.- Outros assuntos

7.1 – Pedido de estatuto consultivo da associação COSTHA

A sigla COSTHA refere-se a Council on Safe Transportation of Hazardous Articles. Não havendo unanimidade na aceitação deste pedido, e mesmo com forte oposição de carácter jurídico de certos países europeus, nomeadamente a Alemanha, houve mesmo assim apoio suficiente para que a associação possa vir a apresentar um documento oficial para defender melhor a sua candidatura, a qual, na opinião do delegado português, apresenta algumas virtualidades, nomeadamente o facto de ser participante ativa no Subcomité de Peritos sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas, e também participar no grupo de trabalho “UN TDG Battery”.

7.2 – Ponto de situação sobre a aceitação de circulação dos recipientes sob pressão com marcação (DOT)

Através de documento da EIGA e de intervenção do representante dos EUA, os delegados tomaram conhecimento dos avanços nesta matéria. Se por um lado, já foi assinado por diversos países, entre os quais Portugal, o acordo multilateral M299 (facilitando a circulação na Europa das garrafas DOT que transportam certos gases especiais), por outro lado o delegado norte-americano informou que logo que chegue o requerimento ao Departamento americano, no final deste ano, se inicia nos EUA um processo de “rulemaking” que deverá passar por diversos passos, entre eles audições à indústria local, a fim de permitir a circulação das garrafas com marcação “UN” nas mesmas condições de paridade com as garrafas DOT. Só então se poderá integrar o conteúdo do M299 no texto do ADR.

7.3 – Proposta de criação de um grupo de trabalho informal para tratar com mudanças editoriais aos regulamentos

A questão colocou-se logo por saber o que são de facto “editorial changes”. Depois de um debate aceso a maioria dos países não mostrou de facto grande entusiasmo num tal grupo de trabalho informal, que nem sequer teria tradução em francês para as versões autênticas do ADR e ADN. Vários países, incluindo Portugal (que deu apoio limitado à proposta), declararam que também não tencionavam participar em tal GT, se fosse criado. No final o RU afirmou que iria pensar em outras alternativas.

7.4- Workshop da ERA sobre o roteiro da gestão de risco no contexto do transporte rodoviário, ferroviário e em vias navegáveis interiores

O representante da ERA informou dos avanços dos trabalhos e convidou os participantes no plenário a estarem presentes na oitava sessão que decorrerá em Valenciennes de 11 a 13 de outubro de 2016. Alguma documentação estará disponível na extranet com acesso reservado para os membros, através de pedido para o representante da ERA.

7.5- Impacto dos regulamentos UNECE no transporte de mercadorias perigosas

Foi informado pelo secretariado que se encontra no sítio de internet da UNECE o relatório do impacto dos regulamentos UNECE no transporte de mercadorias perigosas, elaborado com base nos questionários respondidos pelos diversos países.

8.-Trabalhos futuros da Reunião Comum

A próxima sessão da RC está prevista para Berna, de 13 a 17 de março de 2017.

O delegado português
(a) José Silva Carvalho
