

73ª SESSÃO PLENÁRIA DA CNTMP
Lisboa, 1 de junho de 2022

ATA DA 73ª SESSÃO PLENÁRIA

1. O Sr. Vogal do Conselho Diretivo do IMT, I.P., Dr. Pedro Silva, e a Sra. Diretora de Serviços de Regulamentação Jurídico-Económica, Dra. Vera Gaiola fizeram questão de marcar a sua presença no recomeço das sessões presenciais desta Comissão, saudaram e deram as boas-vindas a todos os membros presentes, em especial aos novos membros da CNTMP, e desejaram uma boa sessão de trabalho a todos.
2. A Presidente da CNTMP deu início aos trabalhos da 73ª sessão plenária, na qual participaram representantes dos 23 serviços da administração pública e organizações económicas e profissionais constantes da lista de participantes anexa. A ANAREC, a ANEPC, a ANTRAM a APAT, o CNE, a DGRM, a GROQUIFAR e a TAKARGO não compareceram, porém justificaram a sua ausência. A AT, a APQuímica, a FECTRANS, a LBP e o SITRA não compareceram nem justificaram a ausência.

ADOÇÃO DA ORDEM DE TRABALHOS

3. Foi detetado um lapso na numeração dos pontos da ordem de trabalhos (CNTMP/2022/9-rev2), e no ponto respeitante às derrogações foi dada informação do ponto de situação sem apresentação de documentos, pelo que a mesma será corrigida em conformidade.
4. No ponto relativo á evolução da regulamentação nacional e internacional da OT, a APSEI solicitou a inclusão de uma informação oral ao plenário sobre o workshop “ADR Road Map” em língua portuguesa, realizada no âmbito da 7ª Conferência de Segurança Proteger entre 5 e 7 de abril de 2022. O pedido não suscitou contestação.
5. A OT foi adotada por unanimidade, com as correções/ajustes supra.

RATIFICAÇÃO DA ATA DA 72ª SESSÃO PLENÁRIA

6. A ata da 72ª sessão (CNTMP/2021/8) foi submetida ao plenário, sendo ratificada por unanimidade, apenas com alterações redacionais nos pontos 4, 21, 23 e 25. A AMTROL-ALFA sugeriu que no ponto 4 deveria contar “a fim de se pronunciar sobre o trabalho desenvolvido e será transmitido”.
7. A Tutorial sugeriu que o ponto 21 mencionasse a PSP e o IMT que, por lapso, não foram incluídos. A Presidente aproveitou para informar que o referido Grupo de Trabalho sobre o regime sancionatório irá avançar na primeira quinzena de julho e que irá contar com o apoio dos colegas da área da Fiscalização do IMT. A Tutorial referiu ainda que no ponto 23 deveria ser retirada a palavra “emitido”. O representante do IMT sugeriu que deveria constar “veio clarificar sobre qual a entidade competente” no ponto 25.

QUESTÕES INSTITUCIONAIS DA CNTMP

8. A Presidente colocou à consideração dos presentes a possibilidade de eleição dos Vice-Presidentes da Comissão, a qual tinha sido sucessivamente adiada nas sessões anteriores, por se terem realizado em videoconferência, e desta forma não existiram condições para efetuar escrutínio secreto, não tendo havido objeções dos presentes. De acordo com o número 2 do artigo 7.º do Regulamento Interno da CNTMP, “A Comissão elege por escrutínio secreto dois Vice-Presidentes, um de entre os representantes dos organismos e serviços públicos e outro de entre os representantes das organizações económicas e profissionais.”, o que foi ressalvado pela Tutorial.
9. Na votação do Vice-Presidente de entre os organismos e serviços públicos, a DGEG assegurou 19 votos, o IMT 3 votos e a GNR 1 voto. Já na votação do Vice-Presidente de entre as organizações económicas e profissionais, houve um voto em branco, a ANTRAM e a APETRO tiveram ambas um voto, a Tutorial teve 16 votos e a APSEI recolheu 6 votos.
10. Foram eleitos enquanto Vice-Presidentes da CNTMP os representantes da DGEG e da Tutorial, respetivamente Bernardino Gomes e João Cezília, mantendo-se assim os representantes eleitos na última votação.

EVOLUÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL

11. A representante do IMT interveio relativamente ao tema das últimas reuniões internacionais em que Portugal participou (CNTMP/2022/15), nomeadamente, a reunião comum RID/ADR/ADN (Sessão da Primavera), onde foi discutida a questão das válvulas de segurança das cisternas para GPL e a 111ª Sessão do Grupo de Trabalho dos Transportes de Mercadorias Perigosas da CEE/ONU (WP.15) que decorreu entre 9 e 13 de maio do corrente ano. Dada a nova adesão da Arménia, são atualmente 53 as Partes Contratantes ao ADR.
12. O segundo representante do IMT referiu que o ADR2023 vai ter alterações importantes, nomeadamente, no que diz respeito à obrigatoriedade das válvulas de segurança nas cisternas para GPL, sumarizadas no CNTMP/2022/16, que inclui ligações para o site da UNECE para futura consulta. O documento mencionado faz referência ao ECE/TRANS/WP.15/256 que contém as emendas ao ADR que entrarão em vigor em 1 de janeiro de 2023. No decorrer da reunião comum RID/ADR/ADN e do WP.15 foram adotadas várias alterações a este documento que serão fechadas em 1 de julho.
13. A Tutorial complementou, dizendo que as partes contratantes terão um período para a necessária adaptação dos equipamentos às novas disposições aplicáveis às válvulas de segurança das cisternas.
14. Neste enquadramento, a Presidente informou que o GT relativo às válvulas das cisternas irá reunir brevemente e que, para o efeito, os participantes serão contactados por email, a fim de ser agendada uma data conveniente para todos. O email/convite será igualmente enviado ao representante do IPQ por se considerar de toda a pertinência a sua participação/acompanhamento nos trabalhos
15. A AMTROL-ALFA questionou se ainda poderiam surgir alterações ao ADR/RID 2023 com a próxima reunião do Grupo de Trabalho em novembro e foi esclarecido que apenas poderiam surgir correções redacionais visto que a próxima sessão já será para iniciar os trabalhos para o ADR/RID 2025.
16. A APSEI salientou a importância do ADR, não só na Europa, mas também em países noutros continentes e fez assim a ponte para a implementação do novo roteiro de adesão ao ADR que o WP.15 adotou, o ROAD MAP, que a APSEI preparou em língua portuguesa pa-

ra a sua apresentação no workshop da Conferência de Segurança Proteger realizada em abril do corrente ano.

17. Este workshop contou com a presença de representantes de seis dos oito países de língua oficial portuguesa (Angola, Brasil, Cabo Verde, Moçambique, Timor-Leste e Portugal). Apenas a Guiné-Bissau e São Tomé e Príncipe não compareceram.
18. O IMT também se fez representar nestes trabalhos, que passaram essencialmente por dar a conhecer o ADR e sensibilizar os governos dos países mencionados para uma possível adesão futura, verificando-se um interesse moderado por parte dos mesmos.
19. A Presidente, que teve oportunidade de participar na sessão, demonstrou o seu agrado na presença da grande maioria dos países convidados e considerou que os mesmos ficaram sensibilizados para uma futura adesão, apesar de compreensivelmente terem outras prioridades económico-sociais. Esta adesão seria importante também no sentido de compatibilizar a formação dos envolvidos no transporte de mercadorias perigosas.

DERROGAÇÕES MULTILATERAIS E NACIONAIS AO ADR E AO RID

20. A Presidente informou que face às competências expressamente atribuídas pelo artigo 9.º do DL41-A/2010, na sua mais recente redação, a assinatura dos acordos de derrogação ao ADR e RID compete ao Ministério das Infraestruturas e Habitação (MIH), que poderá delegar, se assim o entender. Face às eleições legislativas, que ocorreram no final de janeiro, a apresentação das propostas de adesão aos acordos sofreu algum atraso e entendeu-se por conveniente aguardar pela reestruturação do Gabinete do SEI para começar por propor apenas dois dos acordos de derrogação, o M3XX (anterior M300) e o M342.
21. Foi ainda explicado que o M3XX é uma iniciativa de Portugal, pelo que será necessário solicitar ao Secretariado das Nações Unidas a reserva de um número para este acordo. Assim, o pedido de numeração só será feito quando existir o parecer favorável da Tutela do MIH.

INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS EM VIGOR

22. A Tutorial apresentou um pedido de interpretação ao ADR/RID relativo à aplicação de isenções por via das Disposições Especiais (DE) indicadas na coluna 6 do Quadro A, da Secção 3.2.1 (CNTMP/22/13).
23. Em suma, pretendia-se clarificar se estas isenções são de carácter obrigatório ou facultativo, se a etiquetagem deve estar concordante com o documento de transporte e se no caso do transporte intermodal, os operadores têm que aplicar o ADR em todas as fases do transporte ou apenas nas que estão isentas. Para efeitos de explicação, foi dado o exemplo da Disposição Especial 601 da indústria farmacêutica e mencionado que esta questão tinha expressão em várias partes do mundo.
24. A APSEI interveio dizendo que as Disposições Especiais mencionadas pela Tutorial são totais e não parciais e que dão a possibilidade aos operadores de cumprirem ou não o previsto no ADR e dessa forma, se cumprirem, devem concertar a etiquetagem e marcação com a documentação de transporte.
25. A DGEG e a Presidente concordaram com a posição da APSEI, dizendo que as isenções das Disposições Especiais são uma possibilidade e não uma obrigatoriedade e que a informação deve ser concordante no que diz respeito ao documento de transporte.

26. Relativamente ao transporte intermodal, o consenso geral foi que os operadores deverão acautelar o modo de transporte que ficaria isento às obrigações do ADR, para não levantar problemas na parte da fiscalização. A Tutorial reiterou que irá apresentar um documento específico sobre este assunto para ser analisado na próxima sessão plenária em outubro do corrente ano.

PROPOSTAS DE EMENDAS À REGULAMENTAÇÃO

27. A APSEI apresentou o relatório do GT relativo à nova abordagem das matérias corrosivas no transporte de mercadorias perigosas (CNTMP/2022/10), informando que o mesmo resultou do consenso a que o grupo chegou após as quatro reuniões realizadas.
28. Com a apresentação deste projeto de proposta destinado ao Regulamento Tipo da ONU destinado ao Subcomité TDG do ECOSOC pretendia-se a submissão de um documento informal na próxima reunião Subcomité TDG do ECOSOC, de julho de 2022, e a apresentação de proposta formal na reunião de dezembro de 2022.
29. Assim, reconheceu-se que dentro da Classe 8 (matérias corrosivas) poderão existir riscos inerentes à coexistência de matérias ácidas e básicas suscetíveis de aumentar os riscos no transporte deste tipo de matérias, principalmente ao nível do seu manuseamento.
30. Esta proposta considera a alteração do Capítulo 1.3 “Formação”, mais precisamente, na secção 1.3.2, onde se propõe a introdução da subalínea (iii) com o texto “Em cada um dos itens da formação que é referida em (ii) deverá ser promovido o sentido de responsabilidade dos indivíduos no processo de controlo dos riscos das diversas operações.”.
31. Foi proposto ainda a alteração da secção 2.8.1, de modo a criar uma subsecção 2.8.1.4, onde se mencione o carácter ácido ou básico das matérias, bem como a inclusão no capítulo 3.3 de duas Disposições Especiais (DE), de modo a identificar o carácter ácido (DE4x1) ou básico (DE4x2) da matéria ou objeto, quando relevante. Foi ainda proposto um modelo de etiqueta “8 A”, específico para matérias e objetos básicos, à semelhança do que foi criado na disposição especial 384 para as pilhas e baterias de lítio.
32. Por fim, pretende-se incluir na coluna (6) na lista de mercadorias perigosas do 3.2.1, as novas DE para os números ONU identificados nas tabelas como ácidos ou bases no final do relatório.
33. A FIOVDE interveio para dizer que não apoiava esta proposta uma vez que, até àquela data, não existia registos de incidentes decorrentes da coexistência daquelas matérias que justifiquem tal alteração. Informou ainda que transmitiu esta posição durante os trabalhos. A Tutorial constatou que já teriam ocorrido tais incidentes, devido à mistura accidental destas substâncias, durante o seu transporte nos Estados Unidos da América e no Reino Unido, e que a formação dos transportadores tem sido fulcral, principalmente para proceder à segregação das cargas através das especificidades de cada meio de transporte, alicerçado no conhecimento das etiquetas.
34. A FIEQUIMETAL questionou se na segunda parte do documento apresentado relativamente a esta proposta não deveria constar “As matérias corrosivas devem [...]” em vez de “As matérias corrosivas podem [...]”. A APSEI explicou que aquela redação se devia ao facto de algumas substâncias da rubrica N.S.A. não serem consideradas especificamente ácidos ou bases.
35. Compreendeu-se que todas estas alterações, principalmente a das novas etiquetas, acarretariam custos para as empresas, pelo que o GT procurou um conjunto de soluções para acautelar os mesmos, sendo que até o grafismo e a coloração das mesmas foi pensado para atenuar eventuais custos.
36. A Presidente colocou a proposta à votação dos presentes, tendo sido aprovada com o voto contra da FIOVDE, pelo que, a APSEI irá avançar com a elaboração de documento informal para apresentação no Subcomité TDG/ECOSOC em julho conforme pretendido.

37. Contudo, a Presidente fez notar que ainda não havia autorização superior para a participação dos representantes do IMT na Subcomité TDG, o que não permitia dar qualquer garantia de que o documento informal seria apresentado na reunião de julho de 2022.
38. Face ao adiantado da hora, a Presidente perguntou ao representante da Tutorial se o documento CNTMP/2022/14 poderia passar para a próxima sessão de outubro, tendo a Tutorial dado a sua concordância.

QUESTÕES DIVERSAS

39. A colega Filomena Bacalhau do IMT elaborou e apresentou um breve resumo do Relatório das Listas de Controlo enviadas pelas autoridades de fiscalização rodoviária, durante o ano de 2021 (CNTMP/2022/11), onde consta o Quadro 1 com os dados a enviar à CE/DGMove, bem como uma análise mais detalhada dos resultados coligidos em vários quadros.
40. As principais conclusões da análise deste relatório apontam que, no que se refere ao transporte de mercadorias perigosas, foram detetadas menos infrações por unidade de transporte nas cisternas do que nas outras unidades de transporte. Ainda assim, uma análise mais atenta ao Gráfico 2, referente à percentagem de unidades com infrações relativamente ao número de unidades controladas (2012-2021), leva-nos a constatar que as percentagens apresentadas continuam bastante elevadas (acima de 50%) em todo o transporte de mercadorias perigosas.
41. A Tutorial considerou preocupante o número de infrações, o que deverá merecer mais atenção, reflexão, análise e tomada de medidas por parte das entidades competentes. Neste sentido, deverá o IMT, mas também as entidades formadoras e as entidades fiscalizadoras, tomar medidas no sentido de minimizar o número de infrações, contrariando a tendência que se tem verificado ao longo dos últimos anos, tendo por base os dados constantes nas listas de controlo processadas.
42. Por último, foi feita uma breve referência ao programa de intercâmbio (EUROPEAN UNION LEADERSHIP EXCHANGE PROGRAMME) ocorrido no passado mês de fevereiro, entre Portugal e Espanha, cujo tema abrangeu as áreas do transporte de mercadorias perigosas (ADR) e do transporte de produtos alimentares perecíveis (ATP), e para o qual foi fundamental a colaboração e apoio demonstrado pela ANTRAM, APSEI, DGRM e ISQ, tendo a Presidente expressado o seu voto de agradecimento àquelas entidades envolvidas, em nome do CD/IMT.

PROGRAMAÇÃO DOS TRABALHOS FUTUROS

43. A Presidente apresentou o calendário das próximas reuniões nacionais e internacionais (CNTMP/2022/16), no qual consta a 74ª sessão plenária da CNTMP, que ficou agendada para o dia 12 de outubro de 2022, uma vez que a primeira quarta-feira do mês de outubro (dia 5) é feriado nacional.