

ADR ROAD MAP

ROTEIRO PARA A ADESÃO E IMPLEMENTAÇÃO DO ACORDO RELATIVO AO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS PERIGOSAS POR ESTRADA

Tradução portuguesa do Anexo I do documento ECE/TRANS/WP.15/255 – texto adotado na 110ª sessão do WP.15, Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas da UNECE, realizada em Genebra de 8 a 13 de novembro de 2021

(transmitido pelo representante da APSEI)

O roteiro tem o objetivo de fornecer informações exaustivas aos peritos e consultores jurídicos dos ministérios e departamentos de transportes, bem como de outros ministérios relevantes (por exemplo, ambiente, interior, negócios estrangeiros), das administrações presidenciais e dos parlamentos nacionais em países interessados em se tornar partes contratantes do ADR. Visa igualmente fornecer informações úteis às partes contratantes ao ADR durante o processo de implementação.

Introdução

Os acidentes de viação podem causar morte, ferimentos ou danos materiais e ambientais. As consequências podem ser ainda mais graves quando estão envolvidos produtos perigosos como combustíveis, gases, fertilizantes ou outros produtos químicos. O derrame ou exposição a uma explosão, incêndio ou nuvem tóxica pode ser desastroso para as pessoas e para o ambiente. Felizmente, existem soluções para reduzir estes riscos.

O Acordo relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR) é um instrumento das Nações Unidas bem estabelecido e fundado nas melhores práticas, que tem apoiado a prevenção de tais acidentes e reduzido a gravidade das suas consequências. As disposições do ADR são o resultado de mais de 50 anos de boas práticas no transporte de mercadorias perigosas por estrada.

Os incidentes envolvendo veículos aprovados pelo ADR que transportam mercadorias perigosas não resultam muitas vezes em nenhuns derrames ou de dimensão mínima, sem feridos, e, em muitos casos, sem danos significativos na carga, nas pessoas ou no ambiente. Inversamente, os acidentes que envolvem veículos, carga e tripulação que não estão em conformidade com os requisitos do ADR, resultam frequentemente em consequências catastróficas.

O objetivo principal do ADR é garantir a segurança durante o transporte de mercadorias perigosas e minimizar os riscos e consequências dos acidentes durante as operações de transporte.

Inicialmente adotado como "Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada", entrou em vigor em 29 de janeiro de 1968. Está aberto à adesão de todos os Estados-Membros das Nações Unidas. Reconhecendo que o título "europeu" do acordo tinha provado ser um obstáculo à adesão a vários países não europeus interessados, as partes contratantes aprovaram em 2019 uma emenda modificando o seu título para "Acordo relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada", eliminando o adjetivo "europeu".

As disposições do ADR são harmonizadas com as aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas por via aérea, via marítima, via ferroviária e vias navegáveis interiores com base nas Recomendações das Nações Unidas para o Transporte de Mercadorias Perigosas, Regulamento-Tipo. Isto ajuda a garantir a segurança durante uma viagem multimodal ou intermodal sem criar barreiras e atrasos desnecessários e simplifica os controlos necessários e as operações de transbordo, acelerando o processo de carregamento de mercadorias.

Conteúdo

O ADR contém:

- Princípios gerais para a aceitação de mercadorias perigosas no transporte rodoviário internacional;
- Condições de transporte;
- Condições das derrogações (acordos especiais);
- Condições de aplicação de regras adicionais (por outras razões que não a segurança durante o transporte);
- Procedimento de resolução de litígios;
- Dois anexos técnicos regularmente alterados desde 1968:
 - O anexo A contém as disposições relativas às mercadorias (classificação, embalagem, etiquetagem, documentação, construção, ensaio e aprovação de embalagens/cisternas, operações de transporte) (Partes 1 a 7).
 - O anexo B contém as disposições relativas à tripulação do veículo (formação, equipamento) e ao veículo (construção, equipamento e condições de exploração) (Partes 8 e 9).

Os ficheiros eletrónicos da ADR em inglês, francês e russo podem ser consultados no site da Divisão de Transportes Sustentáveis da UNECE: <https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável

Segurança rodoviária

A segurança rodoviária foi especificamente abordada na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, adotada em 25 de setembro de 2015 pela Assembleia Geral das Nações Unidas na resolução 70/1 "Transformar o nosso mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável". O objetivo 3.6 consiste em reduzir para metade o número de mortes e feridos globais de acidentes de viação até 2030. A Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou uma nova resolução (A/74/299) sobre a segurança rodoviária em 31 de agosto de 2020, reafirmando o papel fundamental do ADR na Estratégia de Segurança Rodoviária das Nações Unidas.

Com efeito, uma das dimensões fundamentais da segurança rodoviária consiste em assegurar o transporte seguro de mercadorias perigosas. O transporte rodoviário é essencial para a distribuição destas mercadorias. Representa igualmente um risco significativo para a segurança rodoviária.

O ADR oferece elevados padrões de qualidade a respeitar para a prevenção ótima dos impactos de eventuais acidentes.

Economia circular

Os princípios da economia circular são também fundamentais para a consecução dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Trata-se de reutilizar, reparar e reciclar materiais e produtos existentes, reduzir os resíduos e substituir os recursos não renováveis por fontes renováveis.

Os sectores prioritários para alcançar uma economia circular são: embalagens, equipamentos elétricos e eletrónicos e baterias, transportes e produtos químicos.

O ADR e a atividade do Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas que administra o ADR têm influência direta nestes setores, incluindo a conceção de produtos e contenção, a reutilização e reciclagem de embalagens, a circulação de resíduos classificados como perigosos e programas de recolha de resíduos.

Estão também em curso trabalhos no Grupo de Trabalho para prever no ADR motores e sistemas de propulsão mais eficientes e permitir a utilização segura de fontes de energia alternativas, incluindo biocombustíveis e baterias. As disposições do ADR incluem disposições relativas ao transporte seguro de pilhas e baterias para reciclagem ou eliminação, incluindo quando usadas ou danificadas.

As disposições do ADR prevêm uma abordagem "*do berço à cova*" para as mercadorias perigosas, uma vez que abordam não só a sua conceção, construção, refabricação, utilização, reutilização e reparação, mas também o transporte de embalagens danificadas ou residuais para reciclagem ou eliminação.

Partes Contratantes e aplicabilidade territorial

Em 2021, havia 52 partes contratantes do ADR:

Albânia, Alemanha, Andorra, Áustria, Azerbaijão, Bielorrússia, Bélgica, Bósnia-Herzegovina, Bulgária, Cazaquistão, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Federação da Rússia, Finlândia, França, Geórgia, Grécia, Holanda, Hungria, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Liechtenstein, Lituânia, Luxemburgo, Macedónia do Norte, Malta, Marrocos, Moldávia, Montenegro, Nigéria, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, São Marino, Sérvia, Suécia, Suíça, Tadjiquistão, Tunísia, Turquia, Ucrânia e Uzbequistão.

O *status* do ADR pode ser consultado no site da Coleção de Tratados das Nações Unidas em https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=en

O ADR é um dos muitos tratados abertos a todos os Estados-Membros das Nações Unidas e aplica-se às operações de transporte realizadas no território de pelo menos duas das suas partes contratantes.

Desde 1 de janeiro de 1997, os Estados-Membros da União Europeia aplicam as disposições do ADR ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas dentro e entre os seus territórios (Diretiva 94/55/CE, substituída pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de setembro de 2008 sobre o transporte interior de mercadorias perigosas, tal como alterada).

Alguns outros países, como os países do Mercado Comum do Sul (MERCOSUR), os países da Comunidade Andina e os países da Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) basearam igualmente os seus regulamentos nacionais ou internacionais nas Recomendações das Nações Unidas para o Transporte de Mercadorias Perigosas, Regulamento-Tipo e no ADR.

Benefícios da adesão ao ADR

Harmonização entre acordos e convenções internacionais

As disposições do ADR são harmonizadas com as aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas por via aérea, via marítima, via ferroviária e vias navegáveis interiores com base nas Recomendações das Nações Unidas para o Transporte de Mercadorias Perigosas, Regulamento-Tipo.

O transporte de mercadorias perigosas é necessariamente regulamentado para evitar, na medida do possível, acidentes que envolvam pessoas ou bens, ou que resultem em danos no ambiente, noutras mercadorias ou nas unidades de transporte. Com diferentes legislações nacionais para os diferentes modos de transporte, o comércio internacional de produtos químicos e de mercadorias perigosas seria seriamente entravado, ou mesmo tornado impossível e inseguro.

As mercadorias perigosas estão também sujeitas a outras regulamentações, tais como da segurança do trabalho, da proteção dos consumidores, do armazenamento, da proteção do ambiente, etc.

A coerência entre os numerosos sistemas regulamentares é assegurada pelos mecanismos desenvolvidos pelas Nações Unidas para:

- a harmonização dos critérios de classificação de riscos e dos instrumentos de comunicação de perigo (Sistema Global Harmonizado de Classificação e Etiquetagem de Produtos Químicos);
- as condições de transporte para todos os modos de transporte (Recomendações das Nações Unidas para o Transporte de Mercadorias Perigosas).

O transporte de mercadorias perigosas rege-se, na sua maioria, por regulamentos nacionais e internacionais baseados, na sua maior parte, nas Recomendações das Nações Unidas para o Transporte de Mercadorias Perigosas, Regulamento-Tipo (Regulamento-Tipo das Nações Unidas). O Regulamento-Tipo é elaborado pelo Subcomité de Peritos sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas do Conselho Económico e Social das Nações Unidas (ECOSOC), que é apoiado pela UNECE. Atualizado de dois em dois anos, o Regulamento-Tipo é implementado em todo o mundo para todos os modos de transporte, através dos instrumentos legais internacionais aplicáveis.

Estas recomendações contêm as disposições básicas para o transporte seguro das mercadorias perigosas:

- classificação e identificação de mercadorias perigosas;
- condições de embalagem (incluindo normas para a embalagem e construção de cisternas);
- etiquetagem, marcação e sinalização de embalagens e equipamentos de transporte; e
- documentação de transporte.

O formato de "Regulamento-Tipo" prevê a aplicação em todos os modos de transporte e está disponível nas seis línguas oficiais das Nações Unidas (árabe, chinês, espanhol, francês, inglês e russo). Isto permite:

- integração direta em todos os regulamentos modais, nacionais e internacionais, e uma atualização mais fácil;
- melhor harmonização entre os regulamentos que regem o transporte de mercadorias perigosas;
- poupança global de recursos para os governos dos Estados-Membros, para as Nações Unidas e para as outras organizações internacionais;
- melhoria da "convivialidade" dos regulamentos;
- melhor identificação das responsabilidades nas operações de transporte; e
- melhor cumprimento dos regulamentos em operações multimodais.

A maior parte dos países do mundo envolvidos no transporte marítimo, incluindo os países da UNECE, são parte na Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar (SOLAS 74), e são obrigados a aplicar o Código Internacional Marítimo de Mercadorias Perigosas (IMDG) para o transporte marítimo.

Do mesmo modo, as partes na Convenção sobre a Aviação Civil Internacional aplicam as Instruções Técnicas da OACI para o transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea (ICAO-TIs).

Os três principais regulamentos relativos aos modos de transporte interior que estão em vigor dentro e fora da região da UNECE são o ADR para o transporte rodoviário, o Regulamento relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Caminho-de-Ferro (RID) e o Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Vias Navegáveis Interiores (ADN).

Os três baseiam-se no Regulamento-Tipo das Nações Unidas e, em seguida, são complementados por requisitos específicos de cada modo de transporte.

O RID, o ADR e o ADN contêm as sete partes do Regulamento-Tipo das Nações Unidas e capítulos adicionais para as cisternas RID/ADR, disposições específicas para o transporte rodoviário, ferroviário e por vias navegáveis interiores, bem como para a carga e descarga de veículos, vagões e embarcações. Além disso, a Parte 8 do ADR diz respeito aos requisitos relativos às tripulações de veículos, equipamentos, operações e documentação, e a Parte 9 diz respeito à construção e aprovação de veículos.

Segurança técnica e segurança pública

Elevado nível de segurança técnica e segurança pública durante o transporte de mercadorias perigosas

As disposições do ADR são desenvolvidas para prevenir acidentes durante a carga, transporte e descarga, e para mitigar o máximo possível os efeitos em caso de acidente ou acidente.

Comportamento seguro dos utentes da estrada

As atividades de capacitação e a formação são componentes fundamentais da segurança rodoviária. O ADR contém disposições pormenorizadas para a formação de pessoal envolvido nas operações de transporte de mercadorias perigosas, de acordo com os seus deveres e obrigações. Isto inclui, designadamente, os condutores, tripulantes de veículos e conselheiros de segurança. As disposições de formação do ADR pretendem permitir-lhes agir em segurança nas suas funções e tomar as medidas adequadas para se protegerem e evitarem ou prevenirem danos ou riscos para as pessoas ou para o ambiente em caso de incidente.

Veículos seguros

As disposições do ADR visam assegurar que a carga seja transportada em segurança. Os veículos-cisterna e os veículos destinados ao transporte de explosivos devem satisfazer requisitos específicos de construção (por exemplo, no que se refere aos sistemas de travagem, às instalações elétricas, e à estabilidade). Os veículos ADR são submetidos a uma inspeção anual para certificar que são aptos para a estrada e que estão em conformidade com as prescrições do ADR.

Os veículos utilizados para o transporte de mercadorias perigosas devem também incluir equipamento de segurança específico, incluindo extintores de incêndio e equipamento de proteção, como máscaras e luvas.

Infraestrutura rodoviária segura

Os veículos ADR podem estar sujeitos a restrições específicas de tráfego definidas localmente quando riscos especiais se referem a determinados locais restritos. Isto inclui limitações especiais de velocidade, disposições adicionais ou restrições para estruturas especiais como pontes ou zonas com riscos locais especiais e restrições para o transporte de mercadorias perigosas em dias específicos.

Após acidentes graves nos túneis alpinos em 1999 (Montblanc, Tauern) e 2001 (Gotthard) – que aliás não foram causados pelo transporte de mercadorias perigosas – a preocupação com o transporte de mercadorias perigosas em túneis aumentou e resultou na adição de restrições específicas no ADR para os túneis.

Cuidados pós-acidente

Comunicação de perigo harmonizada, sinalização adequada do veículo que transporta mercadorias perigosas e instruções normalizadas por escrito, em conformidade com o ADR, ajudam a garantir uma resposta rápida, eficaz e adequada em caso de acidente.

As alterações regulares ao ADR decorrem também de revisões das consequências de incidentes e acidentes. As análises destacam as limitações dos regulamentos existentes quando se adquire experiência na realidade prática.

Facilitação do comércio e do atravessamento de fronteiras

O ADR é um importante instrumento para a facilitação do comércio e da passagem de fronteiras.

Permite que os transportadores de um país, enquanto partes contratantes, transportem mercadorias perigosas do seu país de origem através e para qualquer outra parte contratante sem requisitos adicionais impostos pelos países de trânsito ou de destino. No entanto, as operações de transporte continuam sujeitas a regulamentações nacionais ou internacionais aplicáveis em geral ao tráfego rodoviário, ao transporte rodoviário internacional e ao comércio internacional.

Os países que são partes contratantes do ADR partilham requisitos comuns para o transporte de mercadorias perigosas. Isto simplifica as operações de transporte entre estes países, em particular de e para a União Europeia, e de e para os países signatários mais próximos (Tunísia, Marrocos e Nigéria). Estes procedimentos simplificados, aliados ao aumento da segurança dos transportes, reforçam os transportes e ajudam a promover o desenvolvimento comercial e económico nas regiões em questão.

Confiança e reconhecimento mútuo

O estatuto da parte contratante do ADR implica o reconhecimento mútuo dos certificados e aprovações emitidos pelas autoridades competentes do ADR, tais como: certificados de aprovação de veículos, aprovações-tipo de cisternas ou certificados de formação do condutor.

Isto facilita as inspeções e os controlos rodoviários e permite que as empresas dos países ADR aumentem as suas relações comerciais externas e expandam o seu mercado.

O ADR facilita a negociação e a confiança mútua entre as partes contratantes e fornece um quadro para os controlos administrativos e o apoio administrativo mútuo.

O Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas que administra o ADR (ver abaixo) incentiva o diálogo e a comunicação entre as autoridades competentes.

O artigo 11.º do ADR define um procedimento para a resolução de litígios entre as partes contratantes.

Administração internacional do ADR

O Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas (WP.15) centra-se na segurança do transporte de mercadorias perigosas. Uma parte importante do seu trabalho é a revisão do desenvolvimento e a atualização do ADR. A implementação e interpretação do ADR também são discutidas nas suas sessões.

O Grupo de Trabalho aprova assim projetos de alteração aos anexos técnicos da ADR que são propostos às partes contratantes para adoção e entrada em vigor, de acordo com o procedimento legal dos tratados.

As regras processuais do Grupo de Trabalho constam do documento ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1 [<https://unece.org/DAM/trans/doc/2007/wp15/ECE-TRANS-WP15-190a1e.pdf>]. Estas estipulam que qualquer país como membro das Nações Unidas pode participar nas suas atividades. Todos os Estados-Membros da UNECE, mesmo aqueles que não são partes contratantes do ADR, podem votar propostas de alteração ao ADR. Os países que não são da UNECE que sejam partes contratantes do ADR podem igualmente votar estas propostas.

O Grupo de Trabalho costuma reunir-se duas vezes por ano. Reúne cerca de 60 participantes por sessão que representam as partes contratantes, as suas autoridades competentes, outros países, agências especializadas, organizações intergovernamentais e organizações não governamentais. Os países que pretendam aderir ao ADR são bem-vindos a participar nas sessões do Grupo de Trabalho.

A informação sobre as reuniões do WP.15 (calendário, ordens de trabalhos, documentação e relatórios) é gratuita e ilimitada no sítio web da UNECE:

<https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/transport/dangerous%20goods>.

As disposições comuns ao RID, ao ADR e ao ADN são inicialmente discutidas e desenvolvidas pela primeira vez na "Reunião Comum da Comissão de Peritos da RID e do Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas" da Organização Intergovernamental para o Transporte Ferroviário Internacional (OTIF) e da UNECE. As disposições são então propostas ao Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas para aprovação antes da adoção final.

A participação nas sessões do Grupo de Trabalho e da Reunião Comum é a melhor forma de conhecer os pares, trocar experiências e discutir questões de implementação. É importante que os representantes das partes contratantes e da indústria façam parte das fases iniciais do processo de adoção de novas alterações, de modo a que o impacto das alterações nos regulamentos possa ser antecipado em cada país.

Todos os países que são partes contratantes do ADR têm igualdade de oportunidades para intervir em futuros desenvolvimentos da ADR, apresentando propostas de alterações e, por conseguinte, têm uma palavra a dizer em futuras alterações nos regulamentos. Além disso, podem participar no processo de tomada de decisão sobre as propostas apresentadas por outros países.

As empresas envolvidas na expedição e no transporte de mercadorias perigosas podem igualmente acompanhar o trabalho do Grupo de Trabalho através das ONGs que as representam nas reuniões e através da documentação da reunião disponível ao público. Isto representa uma vantagem para todos os intervenientes no setor químico e dos transportes, uma vez que podem saber quais as normas que irão reger o sector nos próximos anos e podem antecipar futuras alterações regulamentares.

Recomenda-se que todos os países – que são partes contratantes do ADR, que desejem aderir ao ADR, ou que apliquem ou pretendam aplicar as disposições dos anexos ADR como regulamentos nacionais – participem nessas reuniões.

Línguas

Os textos autênticos da ADR são em inglês e francês para o próprio acordo, e em francês apenas para os requisitos constantes dos anexos A e B (Partes 1 a 9). Tal como estipulado no acordo, o Secretário-Geral, enquanto depositário do ADR, prepara e atualiza uma tradução autêntica dos anexos para inglês. A UNECE também produz uma versão russa do ADR, mas a tradução não tem estatuto vinculativo.

As traduções para línguas nacionais que não sejam o francês, o inglês e o russo são preparadas pelas próprias partes contratantes, tendo em conta que a maior parte do texto do ADR provém do Regulamento-Tipo das Nações Unidas que está disponível nas seis línguas das Nações Unidas.

Passos para a adesão

Coordenação formal e estruturada a nível nacional

Em cada país, o transporte de mercadorias perigosas é regulado por diferentes ministérios, autoridades ou outros organismos, dependendo da natureza das mercadorias (produtos químicos, explosivos, matérias radioativas, resíduos, medicamentos, pesticidas), da finalidade do transporte e das estruturas administrativas existentes. Os ministérios, autoridades e organismos devem ser identificados e os seus representantes convidados a participar no processo de adesão ao ADR.

Uma lista não exaustiva incluirá ministérios, autoridades e organismos encarregados dos transportes, controlo rodoviário e inspeção, formação de condutores, indústria, assuntos internos, ambiente, comércio, defesa, finanças, agricultura, trabalho, ciência, educação, saúde pública, segurança nuclear.

Os representantes do setor privado e das associações devem igualmente participar e ser consultados, se possível, como utilizadores dos regulamentos: indústria química/petrolífera/gás; setor dos transportes; fabricantes de embalagens/cisternas/veículos; sindicatos dos trabalhadores, associações para a prevenção de acidentes no local de trabalho, organismos de formação, etc.

Toda a participação no processo de adesão deve ser organizada e formalmente coordenada.

Passos preliminares

Para implementar o ADR, cada Estado deve:

- Desenvolver procedimentos para o transporte internacional de mercadorias perigosas. Os procedimentos podem incluir a tradução do texto autêntico e alterações, controlos rodoviários e noutros locais, práticas administrativas de execução, acompanhamento de atualizações, calendário para a entrada em vigor, impacto dos períodos transitórios;
- Criar os organismos específicos de execução;
- Designar as autoridades competentes para:
 - classificação das mercadorias;
 - aprovação, ensaio e certificação de embalagens, cisternas e veículos;
 - formação e certificação de motoristas e conselheiros de segurança de mercadorias perigosas; etc.

Estas competências podem ser atribuídas a uma única autoridade administrativa que possa igualmente supervisionar outros modos de transporte de mercadorias perigosas;

- Assegurar que os agentes das autoridades competentes sejam devidamente treinados e tenham procedimentos definidos para os certificados que possam emitir, em conformidade com o ADR;
- Designar um ponto focal de coordenação para a implementação nacional e a cooperação com os outros Estados (através do Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas da UNECE) tendo em conta a disponibilidade de conhecimentos e recursos especializados. O ponto focal poderá representar a autoridade competente nas reuniões internacionais e deve, nesse caso, ser autorizado a tomar decisões em seu nome;
- Reunir os recursos financeiros e de pessoal para permitir a participação de especialistas nas reuniões dos organismos internacionais responsáveis pelo desenvolvimento da legislação e das normas técnicas que a suportam.

Formulação de regras

O organismo nacional de coordenação deve desenvolver ou adaptar a legislação e os regulamentos nacionais existentes relacionados com o transporte internacional de mercadorias perigosas, para que se alinhem com o ADR. Devem ser avaliadas as regulamentações existentes que possam sobrepor-se ao ADR: regulamentos de segurança, resíduos, túneis, serviços postais, transporte de mercadorias perigosas por outros modos, segurança rodoviária, restrições ao tráfego, etc.

Para facilitar a implementação do ADR, recomenda-se alinhar, na medida do possível, a legislação aplicável ao transporte nacional de mercadorias perigosas com o ADR.

Adesão

As informações sobre as medidas de adesão a um tratado internacional podem ser encontradas no Manual dos Tratados, elaborado pela Secção de Tratados do Departamento dos Assuntos Legais. O Manual dos Tratados está disponível nas seis línguas oficiais das Nações Unidas em:

https://treaties.un.org/pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1_en.xml

Um instrumento-tipo de adesão pode ser consultado no Manual dos Tratados.

Não há custos associados ao processo de adesão.

A ratificação formal do ADR começa com o depósito de um instrumento de adesão junto do Secretário-Geral das Nações Unidas.

O procedimento deve estar de acordo com o direito/constituição nacional, em consulta com as administrações competentes em assuntos internacionais (por exemplo, Departamento das Relações Internacionais ou Ministério dos Negócios Estrangeiros).

O Chefe de Estado ou de Governo ou o Ministro dos Negócios Estrangeiros, ou uma pessoa que exerça o poder de uma dessas autoridades *ad interim*, assinará o instrumento de adesão que é depois depositado junto do Secretário-Geral.

Todos os Estados-Membros que pretendam aderir ao ADR são convidados a depositar, simultaneamente, um instrumento de adesão ao ADR e ao Protocolo de alteração de 1993 – alteração da alínea a) do artigo 1º, nº 1 do artigo 14º e nº 3, alínea b), do artigo 14º do ADR. O protocolo só entrará em vigor quando todas as partes contratantes do ADR também forem partes no protocolo. Permitirá, em especial, simplificar o procedimento de notificação das alterações aos anexos da ADR e reduzir o período necessário para esta notificação.

O texto do Protocolo de alteração e o seu estatuto podem ser consultados em

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14-b&chapter=11&clang=en.

Entrada em vigor

O ADR entra em vigor para o Estado aderente um mês após a deposição do instrumento de adesão. A ratificação obriga um Estado a aplicar legalmente o Acordo, sujeito a reservas, entendimentos e declarações válidos.

A ratificação do ADR não deve ter um impacto negativo nas relações comerciais bilaterais ou multilaterais existentes entre certos países: as trocas comerciais com os países vizinhos podem implicar derrogações temporárias dos requisitos do ADR que podem ser negociadas caso a caso com outras partes contratantes (artigo 4º, nº 3 do ADR e secção 1.5.1 do anexo A), se a segurança não for comprometida.

O anexo [...] reproduz o procedimento para a assinatura e notificação desses acordos bilaterais ou multilaterais [*o anexo correspondente será inserido na versão publicada*].

Os veículos e os veículos-cisterna em circulação num país podem continuar a ser utilizados para o tráfego doméstico após o país se tornar parte contratante do ADR. Estes veículos não podem ser utilizados para transporte internacional em outras partes contratantes do ADR se não estiverem em conformidade com os requisitos da ADR. Todavia, a autoridade competente da ADR pode celebrar um acordo bilateral ou multilateral com as autoridades competentes de outras partes contratantes do ADR para permitir a sua utilização temporária em condições específicas.

As disposições do ADR para as cisternas e os veículos garantem um elevado nível de segurança. Uma abordagem em duas etapas para melhorar a segurança rodoviária poderá ser: 1) exigir que os novos veículos e veículos-cisternas no país que adere satisfaçam as disposições do ADR, e 2) estabelecer um período de transição durante o qual os veículos e veículos-cisternas existentes que estejam em conformidade com certas normas de segurança-chave (a definir a nível nacional ou regional) possam continuar a ser utilizados por um período limitado.

Consequências práticas da adesão ao ADR

Os anexos ao ADR contêm as condições técnicas de transporte que devem ser observadas pelas partes envolvidas. Cada parte contratante é responsável pelo estabelecimento das estruturas administrativas necessárias à execução do ADR no país, por exemplo, para os exames dos condutores obterem um certificado de formação ADR, de conselheiros de segurança de mercadorias perigosas, para aprovação de embalagens fabricadas no país, para aprovação de veículos, para organização de controlos, etc. O texto do ADR pode ser consultado no site da UNECE. Ver <https://unece.org/about-adr>.

Para as administrações, as partes mais importantes são as Partes 1 e 6 relativas à aprovação de embalagens, cisternas, etc., o Capítulo 8.2 sobre a formação dos condutores e a Parte 9 sobre a aprovação dos veículos.

Atualizações

Os anexos A e B do ADR são regularmente alterados e atualizados de acordo com as decisões do Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas (WP.15) e da Reunião Comum da Comissão de Peritos do RID e do Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas (Reunião Comum RID/ADR/ADN) (WP.15/AC.1).

Deve ser criado um mecanismo de acompanhamento. Isto implica, nomeadamente, a participação regular nas sessões do WP.15 e da Reunião Comum, informando as partes interessadas e estabelecendo procedimentos para implementar as alterações aprovadas de dois em dois anos pelas partes contratantes.

Designação e aprovação das autoridades competentes e dos organismos designados

As autoridades competentes, os institutos de formação, os organismos de exame, os organismos de inspeção de embalagens ou de cisternas e os organismos de aprovação de veículos são designados e aprovados unicamente pelas partes contratantes. A UNECE não está envolvida.

Nos países com administrações regionais, recomenda-se que a autoridade competente seja definida a nível nacional.

A secção 1.8.3 da ADR solicita às partes contratantes que comuniquem à UNECE os endereços das autoridades e organismos competentes designados, em conformidade com a legislação nacional, para a aplicação do ADR. Ver o anexo [...] sobre as informações que devem ser comunicadas ao secretariado da UNECE. [o anexo correspondente com a lista de informações a comunicar ao secretariado da UNECE será inserido na versão publicada].

A última lista das autoridades competentes e os dados de contacto das partes contratantes são publicados em <https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>.

Emissão de certificados

O ADR pode exigir que os certificados sejam reconhecidos pelas outras partes contratantes, como é o caso da aprovação de cisternas ou embalagens, homologação de veículos, certificados para a formação de condutores, etc. Uma organização nacional designada para supervisionar a emissão destes certificados pode ser útil e deve incluir um mecanismo de recolha adequada de dados. Os certificados podem igualmente ser emitidos por agências ou autoridades locais. Neste caso, uma autoridade central deve assegurar a harmonização e recolher os dados necessários.

O parágrafo 8.2.2.8.5 do ADR estipula que as partes contratantes fornecem ao secretariado da UNECE um exemplar dos certificados de formação dos condutores ADR dos seus países. As partes contratantes devem igualmente fornecer notas explicativas que permitam verificar se os certificados estão em conformidade com os exemplos. Ver o anexo [...] sobre as informações que devem ser comunicadas ao secretariado da UNECE. [o anexo correspondente com a lista de informações a comunicar ao secretariado da UNECE será inserido na versão publicada]. Estes modelos e informações complementares encontram-se em <https://unece.org/adr-certificates-0>.

Controlos e conformidade

A ADR é um Acordo entre Estados sem uma autoridade de execução global. Na prática, as autoridades competentes das partes contratantes procedem a controlos rodoviários e o incumprimento pode resultar numa ação judicial por parte das autoridades nacionais por infrações de acordo com a legislação nacional.

Os controlos ou outras ações de execução são normalmente da responsabilidade direta das autoridades nacionais especificamente designadas. O número de controlos e o grau de sanção por infrações podem variar consideravelmente de um país para outro, mas considera-se necessários controlos para garantir o cumprimento. Constituem também um indicador eficaz dos problemas relacionados com a segurança no transporte de mercadorias perigosas ou com a viabilidade dos regulamentos, e úteis para que o WP.15 e a Reunião Comum trabalhem na melhoria.

Devem ser definidos os procedimentos de controlo e métodos de prevenção, identificação, controlo e gestão das infrações.

Procedimentos em caso de acidente

No manuseamento das mercadorias perigosas, os acidentes exigem frequentemente diferentes respostas e procedimentos de emergência para o intercâmbio mútuo de informações, devendo ser assegurada uma abordagem coordenada. A cooperação entre os Estados vizinhos também deve ser examinada.

Os procedimentos para emergências podem envolver programas e aplicações avançadas e tecnologias de informação e comunicação (tecnologia de sistemas de transporte inteligentes) que possam rastrear e monitorizar as mercadorias perigosas. Isto inclui notificação de veículo de emergência e deteção por defeito.

Os relatórios sobre acidentes graves ou emergências que possam ocorrer durante o carregamento, enchimento, transporte ou descarga de mercadorias perigosas são obrigatórios nos termos do ADR. O parágrafo 1.8.5 estipula que o carregador, o enchedor, o transportador ou o destinatário, consoante o caso, devem apresentar um relatório à autoridade competente do país onde ocorreu a emergência.

Conclusões

A adesão ao ADR e a aplicação completa das disposições dos anexos A e B para os transportes internacionais destinam-se a ajudar os países a evitar o processo moroso e dispendioso de desenvolver e atualizar regulamentos separados para o transporte de mercadorias perigosas. As disposições da ADR revelaram-se bem sucedidas na garantia da segurança e estão alinhadas com as normas de outros modos de transporte.

Podem ocorrer problemas de conformidade nos países em que os requisitos do transporte internacional diferem dos transportes nacionais ou domésticos. Os problemas podem estar relacionados com a implementação, o cumprimento das disposições de segurança e segurança ou os controlos rodoviários. Recomenda-se especialmente o alinhamento com o ADR das regras do transporte nacional de mercadorias perigosas e das normas nacionais de segurança dos veículos, o que constitui um meio bem comprovado para melhorar a segurança rodoviária.

Os países que pretendam atingir um elevado nível de segurança no transporte de mercadorias perigosas e na segurança rodoviária em geral, são bem-vindos a aderir e implementar plenamente o ADR, bem como apoiar as metas de segurança rodoviária dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

Informação adicional

As consultas sobre a aplicação da ADR devem ser dirigidas à relevante autoridade competente. Informações adicionais estão disponíveis no site da Divisão de Transportes Sustentáveis da UNECE:

<https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

O site é regularmente atualizado e contém:

- Informações gerais sobre o ADR
- Acordo
- Protocolo de assinatura
- Estado do ADR
- Notificações depositárias
- Informações dos países (autoridades competentes, notificações)
- Versões linguísticas (ADR, instruções escritas)
- Acordos multilaterais

- Versões atuais e anteriores do ADR (ficheiros) e alterações
- Detalhes da publicação e Corrigenda

Para questões de interpretação das disposições do ADR, devem ser consultadas as autoridades nacionais competentes para o ADR.

Ver <https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>