

75ª SESSÃO PLENÁRIA DA CNTMP
Lisboa, 1 de março de 2023

ATA DA 75ª SESSÃO PLENÁRIA

1. A Presidente da CNTMP deu início aos trabalhos da 75ª sessão plenária, que se realizou um mês após a data inicialmente prevista, dando as boas-vindas aos novos participantes.
2. Participaram os representantes de 21 serviços da administração pública e organizações económicas e profissionais, constantes da lista de participantes anexa. A AMTROL-ALFA, a ANAREC, a ANEPC, a ANTRAM, a APAT, o CNE, a DGEG, a FIOVDE e o ITG não compareceram, porém justificaram a sua ausência. A AT, a DGSaúde, a FECTTRANS, a LBP e o SITRA não estiveram presentes e não justificaram previamente a ausência.
3. O início dos trabalhos contou com a presença da Diretora de Serviços de Regulamentação Jurídico-Económica (DSRJE), Dra. Vera Gaiola, que desejou uma boa sessão de trabalho aos presentes, tendo-se ausentado no decorrer da sessão por motivo de agenda.

ADOÇÃO DA ORDEM DE TRABALHOS

4. A Presidente da CNTMP apresentou a Ordem de Trabalhos (OT), tendo esta sido aprovada por unanimidade, com supressão dos pontos 3 e 6, CNTMP/2023/1-rev2.

RATIFICAÇÃO DA ATA DA 74ª SESSÃO PLENÁRIA

5. A ata da 74ª sessão foi submetida ao plenário, sendo ratificada por unanimidade, CNTMP/2022/24. A Presidente aproveitou para informar que toda a documentação referente às sessões plenárias da CNTMP já se encontrava no site do IMT.

EVOLUÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL

6. A Presidente referiu as reuniões em que Portugal não participou por constrangimentos vários, CNTMP/2023/2.
7. A Presidente informou o plenário sobre uma iniciativa de 9 associações económicas e profissionais, membros da CNTMP, que solicitaram uma audiência com o CD do IMT, IP, com intenção de se apresentarem e expressarem as suas preocupações em relação ao “desinvestimento no acompanhamento de fóruns internacionais destas matérias e discutir eventuais soluções para desenvolvimentos futuros no setor”.
8. A reunião realizou-se a 20.01.2023, tendo o senhor Presidente do CD/IMT demonstrado abertura para se equacionar a possibilidade de existir uma participação efetiva dos membros da CNTMP nas reuniões internacionais, em parceria com o IMT e integrando a delegação nacional, sempre que tal se justifique.
9. Mais referiu que, tal participação não poderá em caso algum implicar custos financeiros para o IMT e a decisão da escolha dos participantes será da inteira responsabilidade das entidades interessadas, devendo a mesma ser feita com total transparência e clareza no seio da CNTMP.
10. As Associações presentes na reunião receberam com muita satisfação a possibilidade transmitida pelo senhor PCD, a qual vai totalmente de encontro às suas expetativas e pretensões.

11. A APSEI tomou a palavra, para acrescentar que esta iniciativa teve antecedentes que importa referir, como foi o caso das derrogações necessárias a adotar por Portugal em contexto de pandemia, quando se verificava um impasse na assinatura deste tipo de derrogações, bem como da iniciativa em que as mesmas associações recorreram a instâncias superiores, como o gabinete da Presidência da República, a propósito de uma das alterações do DL nº 41-A/2010, de 9 de abril, que punha em causa a própria CNTMP.
12. Relativamente aos assuntos em análise nas próximas reuniões internacionais sobre transporte de mercadorias perigosas, a Presidente apresentou o documento que ajuda à pesquisa dos assuntos do interesse de cada um dos presentes, CNTMP/2023/3-rev1, no qual são indicadas todas as hiperligações para as referidas reuniões e respetivos documentos.
13. Face à possibilidade de haver entidades externas em representação do IMT nos fóruns internacionais, a Presidente informou que o IMT se encontra aberto às propostas dos membros que pretendam disponibilizar-se para analisar os documentos/temas que considerem mais próximos da sua área de atividade, bem como a sua participação nas reuniões
14. Neste seguimento, a APQuímica, a Groquifar, a Tutorial e a APSEI voluntariaram-se para analisar melhor os documentos relacionados com a sua área de atuação, partilhar eventuais contributos e, se for o caso, apresentar as propostas possíveis.
15. A Tutorial acrescentou que qualquer membro da CNTMP pode estudar os documentos que mais lhe interessa e propor ao IMT a posição que for mais conveniente para o seu setor de atividade.
16. A APETRO referiu que, devido às medidas de descarbonização e ao aumento da utilização de veículos elétricos, começam a aparecer novos produtos, também eles perigosos, os quais irão ficar afetos a novos números ONU.
17. A Tutorial e a Presidente referiram que as participações no subcomité do GHS, são historicamente e por inerência das suas competências, da responsabilidade da APA, sendo efetuado mais uma vez o repto para que a mesma participe e partilhe nas sessões da CNTMP os trabalhos desses fóruns.
18. A representante da APA referiu que apenas representa o setor dos radioativos, pelo que, não tinha conhecimento da informação solicitada, mas que iria transmitir superiormente o repto para poder partilhar posteriormente no seio da CNTMP.
19. A Presidente informou os presentes que na próxima Reunião Comum RID/ADR, de 20 a 24 de março, ainda é possível participar por videoconferência e deu algumas indicações sobre possíveis inscrições, sempre sob o “chapéu” do IMT.
20. A APSEI informou que poderia disponibilizar uma sala nas suas instalações para esse efeito, caso o IMT não conseguisse assegurar uma sala durante a referida semana, indicando mais tarde toda a informação aos membros interessados em participar, reiterando ao IMT para prosseguir já com a inscrição para a participação na reunião.
21. Neste ponto 4 da OT, a APSEI enquanto entidade representante dos Conselheiros de Segurança em Portugal, solicitou uma breve apresentação do doc. CNTMP/2923/9 sobre a 14ª Assembleia Geral da International Association of Dangerous Goods Safety Advisers (IASA) em Istambul, uma vez que se tratava de uma reunião internacional na qual Portugal participou.

DERROGAÇÕES MULTILATERAIS E NACIONAIS AO ADR E AO RID

22. A Presidente informou os presentes que foi dado seguimento aos acordos de derrogação M316, M329, M338 e M345, sobre os quais já havia demonstração de interesse na sua assinatura, pelo que os restantes acordos serão objeto de apreciação e análise (CNTMP/2023/4).
23. A Tutorial mostrou-se favorável à assinatura do acordo de derrogação M346 porque clarifica a situação que já existe no âmbito dos resíduos de tintas, do M347 por considerar que vai ao encontro do que tinha sido anteriormente transmitido pela DGSaúde e por ser uma disposição que será vertida

no ADR/2027, e ainda favorável ao M350 que irá permitir o transporte de máquinas/aparelhos até ao final de 2024, uma vez que já terminou a medida transitória existente. Relativamente ao M351 manifestou posição desfavorável à sua assinatura por considerar existirem conselheiros de segurança em número suficiente.

24. A APETRO interveio no sentido de que não concordar com a assinatura do M349, mas considera pertinente ouvir a posição da AMTROL-ALFA.
25. A APQuímica, manifestou interesse em analisar os acordos e colaborar com a posição nacional, sublinhando a necessidade de o processo de assinatura dos mesmos ser expedito, de modo que não se perca vantagem competitiva em certas áreas de atividade.
26. Por motivo de ausência do representante do IMT, a Presidente comunicou que o IMT irá analisar o M351, sem prejuízo de outros contributos. Comunicou igualmente que irá reforçar o pedido de análise dos acordos de derrogação através de email a enviar a todos os membros da CNTMP.

PROPOSTAS DE EMENDAS À REGULAMENTAÇÃO

27. Durante o intervalo da sessão, a Dra. Fátima Rodrigues solicitou aos presentes permissão para captar algumas fotografias da Comissão para colocar no perfil do LinkedIn do IMT, ao qual todos concordaram,
28. A Presidente deu início à segunda parte da sessão, concedendo a palavra ao representante da APETRO para apresentar o documento também subscrito pela ANAREC (CNTMP/2023/6), sobre recolha de garrafas de GPL, Butano ou Propano, que não apresentam etiquetas (“polos” encaixados na válvula das garrafas) por terem desaparecido durante o transporte. Para solucionar a situação, na Bélgica foi aprovada uma derrogação nacional, a RO-bi-BE-11, aplicada ao transporte das garrafas vazias provenientes dos clientes, permitindo isentá-las de sanções pela ausência da etiqueta, que poderia ser adotada por Portugal.
29. A Tutorial expressou preocupações com a proposta apresentada e propõe a criação de um GT para estudar o assunto, dado que a derrogação da Bélgica implica a sinalização do veículo com placas-etiquetas, além dos painéis laranja.
30. A GNR considerou excessivo a criação de um GT para este assunto, uma vez que o problema seria facilmente ultrapassado se quem transporta/recolhe as garrafas repusesse os discos/etiquetas danificados ou em falta.
31. A APETRO esclareceu que não é viável face à quantidade de etiquetas a repor. Acrescentou que, em sede de recurso da contraordenação, por vezes os comerciantes invocam o parágrafo 5.2.2.1.2 do ADR, que prevê a possibilidade de realização do transporte quando a etiqueta está danificada ou desatualizada, mas que não resolve o problema.
32. A Tutorial confirmou que a reposição dos discos nem sempre é uma solução viável, por exemplo, nas situações de mudança de fornecedor
33. A Presidente acolheu a proposta de criação do GT para analisar a questão apresentada pelos membros proponentes, sendo o mesmo constituído pela APETRO que o coordena, pela ANAREC, IMT, Tutorial e APSEI.
34. A APETRO apresentou o documento sobre a sinalização de veículos a circular a velocidades reduzidas, subscrito conjuntamente com a ANTRAM, CNTMP/2023/7, que já tinha sido apresentado na 65ª sessão plenária, mas não teve seguimento.
35. A ANSR informou que Portugal e Espanha têm regimes de circulação diferentes, porque Portugal está vinculado à Convenção de Viena de 1968, enquanto em Espanha vigoram as regras da Convenção de Viena de 1949. Assim, os dois países têm códigos de circulação diferentes, pelo que, em princípio, não será possível adotar em Portugal as disposições propostas no documento.
36. A ANSR também referiu que o Código da Estrada já prevê a utilização de avisadores luminosos e que eventualmente poderá haver um diploma que regulamente tais situações, sem prejuízo de melhor estudo sobre o tema.

37. A GNR tomou a palavra, acrescentando que os avisadores luminosos não se aplicam ao caso em apreço e que o problema é transversal a todos veículos que circulam em velocidade inferior ao limite mínimo estabelecido, por exemplo, os veículos que transportam material lenhoso e que ao abrigo de um regime de exceção podem transportar até 60 toneladas, não conseguindo manter a velocidade mínima permitida. Sendo um problema transversal a outras mercadorias, e dado que está fixada uma velocidade mínima para circular em autoestrada, a GNR manifesta-se desfavoravelmente à solução proposta no documento.
38. A Tutorial lembrou que o artigo 63º do Código da Estrada, permite sinalizar a marcha com as luzes avisadoras de perigo, quando tal seja recomendado. Assim, sugere que em contexto de formação ADR, os profissionais do setor sejam sensibilizados para este recurso, como sendo uma boa prática de prevenção de acidentes.
39. A PSP acrescentou que é importante trabalhar na prevenção e nas boas práticas a utilizar em tais casos e confirmou que as luzes avisadoras de perigo podem de facto ser utilizadas nos termos previstos no artigo 63º da Código da Estrada.
40. A GNR sublinhou que o Código da Estrada estabelece a velocidade de 50 km/h em autoestrada e que o incumprimento pode ser sancionado nos termos do seu artigo 26º.
41. A ANSR considera que este tema é difícil e carece de uma análise mais aprofundada. Assim, a fim de clarificar este assunto, a representante da ANSR disponibilizou-se para elaborar uma informação sobre esta matéria, que irá propor superiormente, com vista à emissão de um despacho interpretativo-vinculativo.

QUESTÕES DIVERSAS

42. Apesar do representante da ANTRAM não estar presente, a Presidente esclareceu o plenário sobre o ponto de situação do processo do Túnel da Gardunha (CNTMP/2023/8). Informou que o assunto não está parado, que a concessionária procedeu à atualização do Plano de Emergência Interno (PEI) em função da nova classificação. A revisão do PEI está terminada e logo que o mesmo seja entregue ao IMT será enviado à ANEPC para apreciação final e adaptação das forças de proteção civil. Só após esta articulação é que o IMT pode deliberar sobre a nova classificação do Túnel da Gardunha.
43. A Tutorial acrescentou que não faz qualquer sentido o túnel continuar classificado na categoria “E”, sem falar dos problemas sobejamente conhecidos, de o transporte de mercadorias perigosas ter de se efetuar nas vias alternativas e que este problema já devia estar resolvido desde 2003.
44. A APSEI transmitiu a sua participação na Assembleia Geral da IASA, pese embora parte do documento já tivesse sido apresentado no ponto 4 desta sessão, CNTMP/2023/9. Mais informou que a IASA é uma das organizações não governamentais com assento na Reunião Comum RID/ADR/ADN.

PROGRAMAÇÃO DOS TRABALHOS FUTUROS

45. A Presidente apresentou o calendário das próximas reuniões nacionais e internacionais (CNTMP/2023/5), no qual consta a 76ª sessão plenária da CNTMP, que ficou agendada para o dia 7 de junho de 2023.
46. A ANSR informou que o dia agendado para a próxima sessão plenária é feriado municipal no município de Oeiras.
47. A Tutorial informou que irá promover dois eventos sobre a nova versão do ADR de 2023, nos dias 23 e 25 de maio, em Lisboa e no Porto respetivamente.
48. A Presidente solicitou a colaboração da DGRM para completar o documento com informação sobre a próxima reunião da área do transporte marítimo.