

77ª SESSÃO PLENÁRIA DA CNTMP
Lisboa, 22 de novembro de 2023

ATA DA 77ª SESSÃO PLENÁRIA

1. O Presidente da CNTMP, Dr. José Pacheco de Pina, Chefe do DRLTTI, deu as boas-vindas a todos os participantes, apresentou-se para quem não esteve presente na sessão plenária anterior e justificou o adiamento da data de realização da presente sessão devido à integração de funcionários da DSRJE em trabalhos da Comissão Europeia, da participação do próprio na Reunião Comum RID/ADR e da Eng.ª Luísa Costa na reunião do WP.15.

ADOÇÃO DA ORDEM DE TRABALHOS

2. O Presidente da CNTMP apresentou a Ordem de Trabalhos (CNTMP/2023/18-rev1) à CNTMP, tendo a APSEI sugerido que nos pontos 6 e 7 não deveria constar apenas “submeterá” e “apresentará”, mas sim “vai apresentar e submeter à apreciação e discussão da Comissão”. A APSEI sugeriu ainda que se verificasse as datas dos documentos pois estas devem coincidir com a data em que foi feita a revisão.
3. O Presidente sugeriu a supressão dos pontos 3 e 5 por não terem sido apresentados documentos ou propostas.
4. A Ordem de Trabalhos foi adotada por unanimidade com as sugestões supra.

RATIFICAÇÃO DA ATA DA 76ª SESSÃO PLENÁRIA

5. A ata provisória da 76ª sessão (CNTMP/2023/17) foi submetida ao plenário, tendo sido sugeridas algumas correções/melhorias da sua redação, as quais foram acolhidas pelo plenário.
6. A ata foi ratificada por unanimidade com as referidas alterações e o Presidente informou que esta vai passar a ser assinada pelo Presidente e Secretariado da Comissão, e que a sua versão final seria enviada a todos os participantes.

EVOLUÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL

7. O Presidente iniciou este ponto da OT, indicando que o IMT se comprometeu, no seio da CNTMP, a participar mais ativamente nas reuniões internacionais, o que foi cumprido, uma vez que o mesmo esteve presente na Reunião Comum RID/ADR, cuja ata se encontra publicada no site da UNECE, e a representante do IMT esteve presente na reunião do WP15.
8. Relativamente à Reunião Comum RID/ADR ((CNTMP/2023/19), o Presidente frisou que os representantes dos outros países preparam cada um dos documentos a discutir e expressam a sua posição, alicerçados nos mesmos, o que não acontece com Portugal, por falta de recursos humanos e de departamentos especializados em cada matéria.
9. Neste seguimento, o Presidente explicou que apenas interveio relativamente aos documentos sobre as áreas da formação profissional, por ter adquirido ao longo da carreira

conhecimentos técnicos no âmbito da Certificação e Qualificação Profissional. Indicou ainda que o setor deve analisar os documentos e pronunciar-se ao IMT de forma técnica relativamente às questões da sua área, por forma a Portugal ter capacidade de argumentação nestas reuniões, fazendo esse apelo a todos os membros da CNTMP.

10. A AMTROL-ALFA concordou com a proposta e disponibilizou-se para integrar um GT e participar sempre que necessário. Sugeriu ainda a criação de um GT mais pequeno com reuniões, ainda que por videoconferência, para discussão e preparação da informação necessária para a posição nacional, nomeadamente, no que concerne aos reservatórios sob pressão (garrafas para gases), tema onde tem mais conhecimento técnico.
11. O Vice-Presidente João Cezília, falando igualmente em nome do NAMP (Núcleo Autónomo de Segurança no Transporte de Mercadorias Perigosas) da APSEI, referiu que tem sido desenvolvido um trabalho importante nestas áreas com a Associação Internacional dos Conselheiros de Segurança, que acompanha os trabalhos do RID/ADR no Subcomité do TDG e no WP.15, através do qual apresentou propostas. Seria importante discutir os pontos do WP15 em assembleia antes da reunião e envolver as associações dos setores pertinentes.
12. Referiu ainda que deve existir uma articulação nacional para a existência de propostas portuguesas nessas reuniões internacionais para salvaguardar os interesses nacionais. O sector deveria verificar se há algum documento adequado à sua esfera específica de atuação e produzir um parecer técnico sobre o mesmo.
13. O Presidente salientou que não pretende que Portugal tenha uma mera participação nas reuniões internacionais, mas que tenha capacidade de intervenção e argumentação e para esse fim é necessário haver conhecimento técnico. Nestas reuniões, habitualmente, a discussão é dominada por 6-7 países que intervêm e tentam salvaguardar os seus interesses nacionais.
14. O representante da DGEG concordou com as intervenções do Presidente e da Tutorial e acrescentou que no âmbito da Reunião Comum RID/ADR há um GT especializado em cisternas e outro em normas, que reúnem em paralelo ao plenário, e que seria desejável a participação de peritos nacionais nesses GT's. Sugeriu ainda a criação de vários grupos de trabalho *ad hoc* que forneçam a sua visão técnica e acompanhamento permanente de todos os documentos do TDG e do RID/ADR.
15. O Presidente referiu ainda que seria importante a criação destes grupos de trabalho técnico e que outros países têm a possibilidade de levar 4-5 representantes, incluindo, peritos naquelas áreas técnicas. Seria importante replicar esta prática no caso de Portugal.
16. O Presidente continuou a sua intervenção sublinhando as questões mais pertinentes da Reunião Comum RID/ADR, designadamente:
 - a. **A questão do last mile**
 - b. O transporte de equipamentos com determinadas MP (*Dangerous Good in machinery*), sendo um documento que também foi muito discutido no Subcomité. A AMTROL-ALFA referiu não ser possível remover, por exemplo, os óleos do interior desses equipamentos e a Tutorial reforçou que deixou de existir a isenção prevista no 1.3.1.1 para estes equipamentos.
17. A Tutorial informou que a medida transitória aplicável a estes objetos contendo produtos perigosos UN3537 e UN3548 terminou em dezembro de 2022, sem ter existido desenvolvimentos, pelo que deveriam ser classificados como MP ou deveria ser clarificado por que motivos estão isentos.
18. O Presidente indicou que o Conselho Europeu da Indústria Química (CEFIC) pretende que o transporte destes equipamentos fique isento às normas do ADR, já que a norma

transitória terminou. As entidades fiscalizadoras e os operadores expressaram grande preocupação relativamente a este problema do ponto de vista da segurança e da fiscalização.

19. A APSEI reforçou que o CEFIC tem a APQUÍMICA como sua filiada e que as associações portuguesas do sector também deveriam intervir nesta matéria por razões de alinhamento de outros modos de transporte rodoviário.
20. A APQUÍMICA rebateu que a indústria não lhes deu qualquer *feedback* sobre este assunto, pelo que, apenas puderam reportar relativamente aos conhecimentos que tinham, mas iriam insistir novamente.
21. O Presidente, uma vez que o CEFIC mencionou que os transportadores de MP estão a ter problemas de fiscalização, questionou os membros da CNTMP no caso de um transporte com este tipo de objetos ser fiscalizado a nível nacional, se para as entidades fiscalizadoras existe matéria para intervir, ou seja, se há alguma disposição que prevê esta situação.
22. A representante do IMT informou que o regime sancionatório do Decreto-Lei n.º 41-A/2010, prevê o incumprimento das disposições do ADR, pelo que esta situação estaria coberta a nível nacional. No entanto, se o expedidor não classificar estes objetos como mercadorias perigosas, ou seja, se no início da cadeia de transporte não for feita a identificação da classificação, as autoridades fiscalizadoras muito dificilmente poderão identificar as mercadorias como perigosas.
23. Sobre esta questão, a PSP confirmou que se as matérias perigosas não estiverem classificadas à cabeça, não é possível uma fiscalização adequada.
24. A APA referiu que existem regras específicas para os radioativos e objetos contendo matérias radioativas (classe 7), designadamente autorizações/licenças e o registo de transporte, pelo que as mercadorias da classe 7 estão bem controladas e identificadas.
25. O Presidente referiu que naquele momento não se iria conseguir chegar a uma conclusão no seio da CNTMP, pelo que, propôs a criação do GT para este assunto presidido pela APQUÍMICA, uma vez que são afiliados do CEFIC. A APQUÍMICA esclareceu que os seus associados são transportadores de MP e não de produtos em segunda mão, mas que iria averiguar se conseguia obter mais informação.
26. A ACT questionou quem deveria fazer a tarefa da classificação destes equipamentos, usando a título de exemplo, o caso do transporte de um equipamento de ar condicionado antigo. A responsabilidade é imputada ao transportador, contudo, este pode não ter conhecimento das MP presentes nos componentes dos objetos transportados e os operadores devem ter formação específica para manusear estes equipamentos.
27. A APQUÍMICA rebateu dizendo que as empresas têm um Conselheiro de Segurança, sendo uma das suas competências dar formação aos seus trabalhadores. O Presidente reiterou que são precisamente questões como estas que deverão ser discutidas no GT.
28. A representante da DGSaúde, que desempenhou anteriormente funções no Ministério do Ambiente, esclareceu que no exemplo dado se trata de um resíduo e o responsável da obra deve fazer essa triagem de classificar ou não como MP.
29. O Presidente prosseguiu relativamente à **questão da capacidade máxima dos recipientes**: há quem defenda que o termo “máximo” deve equivaler ao termo “máximo” referido no ADR por questões de segurança e há quem defenda que esse termo deveria ser retirado.
30. A APETRO especificou que, por exemplo, no que concerna as garrafas de GPL deve ser deixado pelo menos 15% de espaço, o que também irá depender da zona geográfica por

questões de temperatura. A França constatou que esta nomenclatura poderia constar do Livro Laranja, pelo que não poderia simplesmente ser retirada.

31. A AMTROL-ALFA referiu que o cálculo da capacidade máxima dos recipientes é definido pelo ADR para líquidos e gases comprimidos e também pode ser visualizado nas marcas dos reservatórios. Há gases que têm definidas taxas de enchimento, contudo, desconhece em que situações isto se aplica, pelo que, se deve consultar o documento informal de trabalho.
32. A AMTROL-ALFA referiu que tem interesse na clarificação relativa ao ponto 7 e ao gráfico do P200, que deveria ser mais claro relativamente ao cálculo e modo das percentagens das misturas. O Presidente referiu que seria pertinente a AMTROL-ALFA produzir um documento sobre este assunto.
33. O Presidente sugeriu que a APETRO, a AMTROL-ALFA e o ITG se juntassem para criar um documento ou dar um parecer sobre o documento já apresentado.
34. Continuou, debruçando-se sobre **a questão dos Conselheiros de Segurança (CS)**, referindo que há países que defendem que o CS deve ser responsabilizado por maus relatórios, maus pareceres e conselhos e há quem defenda que a responsabilidade é sempre do transportador. Questionou os membros da CNTMP no sentido de saber se Portugal deve defender que o CS deve ser ou não responsabilizado e sancionado administrativamente quando algo corre mal num transporte.
35. No que respeita ao tema da formação ADR, o representante do IMT, Dr. Paulo Vaz, informou que houve um documento prévio elaborado pela Alemanha e pela IRU no qual é referido que Portugal teria informado que já ministrava formação e-learning ADR, o que não é verdade, tendo sido transmitido à Alemanha e à IRU durante a Reunião Comum RID/ADR de setembro de 2023.
36. Referiu ainda que a formação inicial de condutores ADR não é passível de ser feita em e-learning, mas está a equacionar-se a hipótese deste formato, só em cursos de reciclagem, e em 50% da formação.
37. A representante do IMT (Luisa Costa) explicou que a formação ADR em formato e-learning foi uma proposta iniciada pela IRU, mas que nunca teve acolhimento das partes contratantes do ADR. Contudo, a pandemia veio contrariar essa tendência e trazer maior flexibilidade ao entendimento dos países sobre este assunto, tendo resultado a criação de um GT informal há três anos, no âmbito da Reunião Comum do RID/ADR, com o mandato de analisar este assunto.
38. O representante da ANTRAM obteve informação de que era possível obter a formação ADR em formato e-learning nos Açores por se tratar de uma Região Autónoma. O Presidente chamou a atenção para o facto de que as entidades formadoras das Regiões Autónomas (RA) não serem certificadas pelo IMT.
39. A APSEI interveio dizendo que a ANEPC deixou de participar nas reuniões da CNTMP representada pelo Eng. Nuno Mondril, mas que seria importante a sua participação nestes trabalhos e solicitou ao Presidente para diligenciar no sentido de voltarmos a contar com a participação dessa entidade.
40. O Presidente indicou que essa diligência iria ser feita junto da ANEPC e da LBP pois estas entidades são fulcrais em matéria de acidentes, assim como a PSP e a GNR. Estas entidades poderiam apresentar documentos pertinentes neste âmbito para discussão no seio da próxima Reunião Comum RID/ADR.
41. A representante do IMT (Luísa Costa) fez um breve resumo da reunião do WP.15 que decorreu de 6 a 10 de novembro em Genebra (CNTMP/2023/19), onde foram analisados vá-

rios assuntos decorrentes da Reunião Comum RID/ADR. De uma forma geral, o WP.15 aprovou as alterações adotadas pela Reunião Comum, a fim de serem integrados na próxima edição do ADR. Foram também analisados assuntos especificamente rodoviários relacionados com a possibilidade dos veículos elétricos, híbridos e a hidrogénio transportarem MP.

42. Acrescentou que nesta sessão do WP.15 participaram os representantes dos diversos países que integram o Projeto EuroMed para o ADR (Argélia, Arábia Saudita, Egito, Jordânia, Líbano e Marrocos), que se encontram em processo de adesão ao ADR. O representante do Projeto EuroMed informou que a tradução do ADR para árabe está praticamente concluída e a mesma é fundamental para os referidos países poderem aplicar as regras do ADR.
43. Após a apresentação do documento CNTMP/2023/24 sobre as disposições aplicáveis ao transporte nacional, que constam no ADR, o Presidente informou que o IMT está a ponderar publicar as disposições nacionais em documento autónomo do ADR, aprovado pelo Conselho Diretivo do IMT, para ser mais fácil encontrar normas sobre um determinado assunto. O formato desse documento ainda está a ser discutido.
44. A APSEI congratulou o IMT por divulgar o referido documento informando que algumas das disposições nacionais são muito antigas. Alertou para a não repetição de Deliberações do CD/IMT e para que qualquer iniciativa com uma abordagem à nova regulamentação poderia chocar com a legislação comunitária. Ou seja, o documento pode ser utilizado para divulgação, desde que haja atenção à legislação da Comissão Europeia.
45. A DGEG concordou com a utilidade da iniciativa e colocou à consideração do IMT acrescentar no documento os Acordos Multilaterais e as derrogações do capítulo II do Decreto-Lei n.º 41-A/2010 com a devida sinalização. O Presidente concordou com a proposta da DGEG, tendo em consideração a utilidade de estar tudo num só documento, a ser utilizado pelas entidades policiais e fiscalizadoras, tendo obtido a concordância do plenário.
46. A APSEI sugeriu ainda no quadro das disposições nacionais trocar a primeira linha com a segunda. O Presidente sugeriu que na próxima sessão plenária da Comissão fosse trazida uma versão final deste documento, o que contou com a concordância de todos os presentes.

INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS EM VIGOR

47. O ISQ apresentou o documento CNTMP/2023/22 relativamente a diversas preocupações recebidas por parte dos proprietários dos equipamentos de transporte sobre os certificados ADR dos veículos. Em primeiro lugar, referiu que os certificados emitidos pelo IMT não fazem menção ao “veículo-cisterna para resíduos operado sob vácuo”, contrariamente ao estabelecido na subsecção 9.1.3.3 do ADR. Em segundo lugar, o IMT emite certificados com um número de aprovação com a referência da entidade aprovadora da cisterna, ou seja, este número apenas tem significado em Portugal, não sendo válido para as outras partes contratantes do ADR. Assim, não cumpre os requisitos do ADR nem as linhas orientadoras da UNECE. Em terceiro lugar, a autorização de utilização é emitida pela entidade licenciadora que está regulamentada, mas as autorizações não o estão. Trata-se de uma atividade paralela ao ADR e o IMT condiciona a emissão dos certificados, quando não existe aplicação legal para isso. Um exemplo prático é o equipamento ficar condicionado a uma inspeção anual quando o ADR não tem essa obrigatoriedade.
48. A representante do IMT explicou que, a curto prazo, seria possível utilizar as orientações do site da UNECE, fazendo a sua tradução para português e solicitar junto da DSRTQS do IMT a difusão dessa informação junto das suas Direções Regionais de Mobilidade e Transporte (DRMT's). Sobre as outras questões da autorização de utilização da cisterna,

estas devem ser revistas em conjunto com o IPQ. O Presidente concordou com esta proposta.

49. A Tutorial saudou o ISQ pela apresentação do documento e indicou que em determinadas situações, a redação do RID/ADR não torna claro o número de aprovação do certificado (relativo ao tipo). Propôs a criação de um GT para proposta de alteração à legislação anterior e para antecipar algum erro. Sobre as menções do certificado, é importante e necessário adicionar um descritivo, que deveria ser bilingue, no campo 11 das observações. Sugeriu ainda a correção na alínea c) do documento CNTMP/23/22 de 9.1.3.5. para 9.1.3.4.
50. O Presidente indicou que o IMT e o ISQ iriam criar um GT para este assunto e a Tutorial e a DGEG manifestaram interesse em participar. A DGEG acrescentou que concorda com as intervenções anteriores e congratulou o ISQ por levantar estas questões antigas.
51. A Tutorial apresentou o documento CNTMP/2023/23 relativamente às marcas de identificação (punção) dos Ol's. Existe uma dificuldade operacional com a verificação de cisternas móveis por existir marcas que não se sabe o que representam, por assimetrias dos responsáveis pelos equipamentos e por desconhecimento das entidades. Convidou os organismos de inspeção a estudar o problema e a apresentar proposta ao Secretariado da UNECE de como identificar as marcas dos organismos dos outros países no futuro para garantir a segurança.
52. O Presidente referiu que a Tutorial deveria convidar todas as entidades que considerasse pertinentes para o assunto e coordenar esse GT, o que voltaria a ser mencionado na próxima sessão plenária da CNTMP, o que mereceu concordância. O ISQ demonstrou a sua disponibilidade para participar no GT e referiu que iria verificar a existência de bases de dados dessas marcas.

PROPOSTAS DE EMENDAS À REGULAMENTAÇÃO

53. A APSEI referiu que o documento CNTMP/2023/26 relativamente à revisão do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 41-A/2010 já tinha sido apresentado anteriormente e não via razão para ser apresentado com nova numeração.
54. A APSEI apresentou o documento CNTMP/2023/27 relativamente à Deliberação n.º 517/2018 sobre a formação de CS e de condutores de veículos de transporte de MP. Trata-se de uma proposta de explicitação do parágrafo 55 da Deliberação, pois existe uma lacuna na Portaria e apresenta novamente esta proposta dado que a anterior não teve seguimento. Os cursos disponíveis nos mercados de formação são escassos e, por vezes, inexistentes no tempo necessário, pelo que, fica ao arbítrio da autoridade competente prorrogar a validade do Certificado existente.
55. O representante do IMT referiu que esta proposta é uma possibilidade, contudo, este assunto deveria ser estudado internamente e analisadas todas as implicações. Reconhece que no interior do país a oferta de cursos de formação de CS é escassa ou nula e informou que iria ser feito um pedido de esclarecimento aos Açores sobre a formação ADR em e-learning.
56. A ANTRAM deu o exemplo de um motorista que decide ir trabalhar para o estrangeiro e que, entretanto, o seu certificado caduca. Questiona se é uma situação admissível e se deveria existir uma outra sensibilidade para analisar estes casos.

QUESTÕES DIVERSAS

57. A Eng.ª Filomena Bacalhau do IMT fez uma breve apresentação do Relatório das Listas de Controlo enviadas pelas autoridades de Fiscalização durante 2022 (CNTMP/2023/21)

no qual elaborou uma análise mais exaustiva dos resultados coligidos em vários quadros e representados em gráficos.

58. O Presidente perguntou aos presentes se haveria alguma questão sobre este documento e a APSEI sugeriu na página 4 corrigir a primeira frase para “[... observa-se por relevância de cada tipo de infração ...]”. A APETRO referiu que seria bom que estes dados fossem discriminados por cada uma das classes de MP. A GNR questionou ainda dados constantes no quadro 1 do documento.
59. Relativamente à intervenção da APETRO, o IMT esclareceu que discriminação por classe de MP não é possível de obter com base no modelo das listas de controlo utilizadas (modelo fixado no Anexo III da Diretiva 2022/1999). Relativamente à questão da GNR, foi esclarecido que o quadro 1 se refere ao número de veículos sancionados e o quadro 2 se refere a todas as sanções encontradas nos veículos inspecionados.

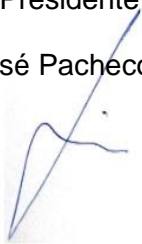
PROGRAMAÇÃO DOS TRABALHOS FUTUROS

60. O Presidente apresentou o calendário das próximas reuniões nacionais e internacionais (CNTMP/2023/25), no qual a 78ª sessão plenária da CNTMP ficou marcada para o dia 7 de fevereiro de 2023.
61. O representante IPQ convidou as entidades presentes que tivessem interesse a participar na reunião do GT que se iria realizar naquele mesmo dia por volta das 15:30 horas. A AMTROL-ALFA questionou relativamente aos GT's informais do ponto 4, se cada entidade se deveria organizar e fazer chegar um documento. O Presidente esclareceu que a entidade que traz o assunto à discussão fica a coordenar o GT e na sessão plenária seguinte são apresentados os resultados.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente encerrou a sessão sobre a qual redigi a presente ata, juntamente com o outro membro do secretariado, a qual vai ser assinada pelos membros do secretariado e pelo presidente da CNTMP. Em anexo à presente ata consta a lista com os membros presentes na 77ª sessão da CNTMP

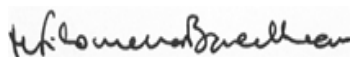
O Presidente

José Pacheco de Pina



As secretárias

Maria Filomena Bacalhau



Diana Jesus Botelho

