

CERTIFICADO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES DE MERCADORIAS PERIGOSAS

[projecto de proposta revista a ser apresentada, por Portugal e pela IRU, à 85ª sessão do Grupo de Trabalho do Transporte de Mercadorias Perigosas (WP.15) – Genebra, 27 a 31 de Outubro de 2008]

Contexto

1. O objectivo da presente proposta é de apresentar um modelo obrigatório de certificado ADR para condutores de transporte de mercadorias perigosas que operam com esse certificado, com base na subsecção 8.2.2.8 do Acordo ADR. O Acordo ADR fornece uma definição normalizada do aspecto que o certificado ADR deve ter, sendo claro que o problema respeita mais ao aspecto visual do que ao seu conteúdo. Devido a alguma falta de precisão, é possível que ocorram contrafacção e más interpretações.
2. Durante a sessão da primavera de 2006 do WP.15, o documento informal INF.24 (apresentado pelo Reino Unido) mencionava que as autoridades de fiscalização tinham encontrado dificuldades em determinar a autenticidade dos certificados ADR de condutores, não emitidos no Reino Unido. Os comentários que foram feitos por vários delegados demonstraram que estes não eram favoráveis à proposta do Secretariado de colocar no seu sítio da Internet, espécimes de certificados de cada um dos países.
3. Actualmente, as partes contratantes do ADR têm a responsabilidade de manter registos dos certificados em vigor, como indicado no parágrafo 1.10.1.6, que estipula que “a autoridade competente deve conservar registos actualizados de todos os certificados de formação de condutores previstos no 8.2.1, com validade em curso, por ela emitidos”.
4. Entretanto, o Secretariado-Geral da IRU recolheu certificados ADR de várias partes contratantes do ADR. Esses certificados foram presentes ao WP.15 durante a 82.ª sessão em 2007 (documento informal INF.7 (IRU)). O resultado da apresentação feita pela IRU demonstrou que o certificado ADR, ainda baseado em antigos critérios, já não reflecte a real estrutura da formação actual, o que poderá levar a más interpretações, causando danos à imagem da profissão.
5. Após esta apresentação, as delegações presentes no WP.15 reconheceram que alguma coisa deveria ser feita neste domínio. Foi apontado que o parágrafo 8.2.2.8.3 fixa um *layout* normalizado para o certificado e que a adopção de um novo modelo não resolveria o problema da falsificação. Deveriam ser consideradas outras medidas para evitar a cópia dos documentos, tais como a inserção de hologramas, marcas-de-água ou selos-brancos.


Análise

6. O Acordo ADR estabelece um *layout* normalizado genérico para o certificado ADR (paragrafo 8.2.2.8.3).
7. Para tomar em consideração futuros desenvolvimentos no transporte de mercadorias perigosas, os certificados ADR precisam primeiro de ser harmonizados e, depois, ser adaptados ao formato electrónico. Isto permitirá uma melhor gestão e oportunidades para futuras evoluções, para diminuir constrangimentos/ barreiras durante as acções de fiscalização.
8. Reestruturando a subsecção 8.2.2.8 pela identificação numérica de cada campo do certificado actual, como acontece na subsecção 9.1.3.5 (modelo do certificado de aprovação de veículos para o transporte de certas mercadorias perigosas), será possível ter-se um único certificado ADR harmonizado para todas as partes contratantes do ADR.
9. Necessita de ser acordado um *layout* obrigatório do certificado ADR, que possa ser integrado facilmente nas futuras bases de dados oficiais, enquanto que, por outro lado, devem ser prevenidos abusos e falsificações. Para gerar um certificado ADR electrónico é necessário entendermo-nos quanto a um modelo harmonizado em que todos os campos sejam bem definidos, o que é uma condição *sine qua non* para ter em vigor um certificado ADR obrigatório, devidamente estruturado.
10. Isto permitirá futuras verificações de autenticidade dos certificados ADR pelas autoridades de fiscalização, durante as “operações-stop” à beira da estrada, de uma maneira totalmente harmonizada em todas as partes contratantes do ADR, o que, como é óbvio, não é o que se passa actualmente.

Proposta

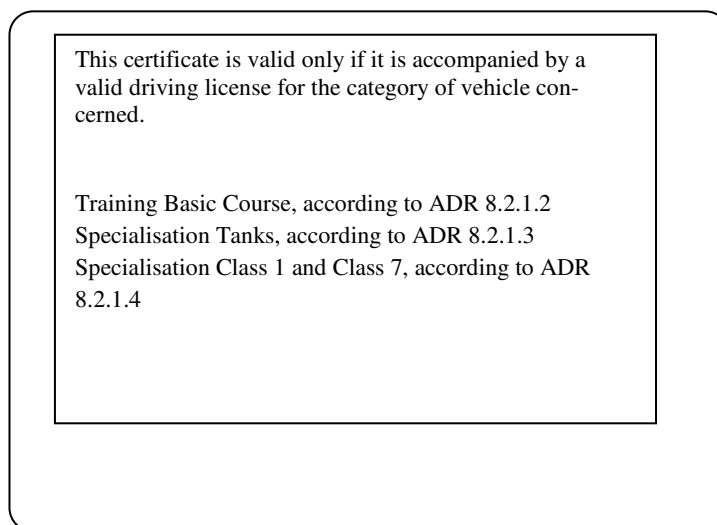
11. Deve estabelecer-se um modelo estruturado obrigatório com vista a evitar no futuro quaisquer dúvidas quanto à autenticidade dos actuais certificados ADR, pelas autoridades de fiscalização. O certificado ADR deve ter um layout harmonizado e vinculativo. As suas dimensões devem ser do mesmo formato das cartas de condução nacionais de modelo europeu, de acordo com a ISO7810 ID-1 (Directiva 2006/126/EC), e, por razões económicas, apenas a face frontal deverá ter informação variável, enquanto que o verso poderá ser usado para informação adicional, tal como assinalar a necessidade de acompanhar o certificado pela respectiva carta de condução. A cor deverá ser laranja e ter inscrições em letra preta. O certificado ADR deverá ser redigido numa das línguas oficiais do país que o emite. Se essa língua não for o inglês, francês ou alemão, o título do certificado ADR deverá também estar escrito em inglês, francês ou alemão.
12. A estrutura actual da formação e das especializações recomenda que seja adoptado um texto mais simples e que seja compatível com as futuras bases de dados dos certificados ADR. As menções actuais devem ser substituídas por indicações mais claras como “curso de base”, “especialização cisternas”, “especialização classe 1”, e/ou “especialização classe 7”, podendo as duas primeiras ser complementadas pela indicação de “restringido às classes ...”.
13. Ao se usar um formato básico adaptado a uma solução electrónica, poderá permitir-se a criação de uma base de dados dos certificados ADR, para as autoridades de fiscalização e/ou para as empresas de transporte por estrada. Poderá então verificar-se rapidamente o perfil do condutor, consultando o endereço electrónico da pertinente base de dados centralizada, como explicado mais abaixo. O sistema não pretende contudo isentar de responsabilidade a autoridade competente ou a entidade que emitiu o certificado ADR, mas visa prevenir as falsificações e dar maior flexibilidade às autoridades de controlo, para verificar a autenticidade do documento, aquando de “operações stop” à beira da estrada.
14. O certificado ADR será gerado automaticamente, quando os campos da base de dados são preenchidos pela autoridade competente, e ao mesmo tempo constituirá o registo em causa para a pertinente base de dados oficial. Os campos propostos para a base de dados, a serem reproduzidos no certificado ADR, devem incluir a sigla¹ distintiva do Estado emissor e, pela ordem, os seguintes elementos: 1) número de certificado; 2) apelido do titular; 3) outros nomes do titular; 4) curso de base / emitido em; 5) especialização cisternas / emitido em; 6) restringido às classes...; 7) especialização classe 1 / emitido em; 8) especialização classe 7 / emitido em; 9) válido até.

Frente:

ADR	TRAINING CERTIFICATE FOR DRIVERS OF VEHICLES CARRYING DANGEROUS GOODS
	<ol style="list-style-type: none">1. Certificate no.:2. Surname:3. Other name(s):4. Training Basic Course/ issued by:5. Specialisation Tanks/ issued by:6. Restricted to classes:7. Specialisation Class 1/ issued by:8. Specialisation Class 7/ issued by:9. Valid until:

O texto produzido no verso do certificado deve ser redigido numa língua oficial do país que emite o certificado. Se essa língua não for o inglês, francês ou alemão, o texto no verso do certificado ADR deverá também estar escrito em inglês, francês ou alemão.

Verso:



Procedimento

15. As autoridades nacionais competentes são responsáveis pelos dados existentes nos certificados ADR.
16. As partes contratantes devem estabelecer o modelo de *layout* de carácter vinculativo, posicionando cada campo no certificado ADR, incluindo o caminho para a pertinente base de dados oficial.
17. A base de dados oficial pertinente retoma automaticamente os campos seleccionados logo que as autoridades tenham emitido o certificado, permitindo que as partes envolvidas nos transportes de mercadorias perigosas possam em qualquer momento validar ou não a autenticidade de um certificado ADR, tendo como base o número do certificado.

* * * * *

ⁱ Sigla distintiva em circulação internacional prevista pela Convenção de Viena sobre a Circulação Rodoviária (Viena, 1968).