
**ACORDOS DE DERROGAÇÃO AO ADR E AO RID
AINDA NÃO APRECIADOS POR PORTUGAL**

Acordo Multilateral M 273
ao abrigo da secção 1.5.1 do ADR
relativo à marcação de garrafas de gás

1. Em derrogação das prescrições da subsecção 5.2.1.1 do ADR, as garrafas de gás marcadas com um número ONU de acordo com as prescrições do ADR aplicáveis até 31 de dezembro de 2012 e que não se conformem com os requisitos do 5.2.1.1. relativamente ao tamanho da marcação do número ONU e das letras "UN", aplicáveis desde 1 de janeiro de 2013, podem continuar a ser usadas até à próxima inspeção periódica.
2. Este Acordo Multilateral aplica-se ao transporte entre os países Partes Contratantes do ADR que o tenham assinado, até 30 de junho de 2018, exceto se for revogado antes dessa data por pelo menos um dos signatários, ficando nesse caso válido apenas para os transportes entre os países Partes Contratantes do ADR que o tenham subscrito, e não o tenham revogado, no seu território, até à referida data.

Proposto pela Alemanha (12.2.2014). Assinado pela Espanha (12.3.2014), Irlanda (8.5.2014) e Finlândia (12.5.2014).

Acordo Multilateral M 274
ao abrigo da secção 1.5.1 do ADR
relativo ao transporte de objetos contendo pequenos recipientes sob pressão (UN3164) com um dispositivo de alívio de pressão

1. Por derrogação das prescrições dos capítulos 3.2 e 6.2 do ADR, os objetos contendo um pequeno recipiente sob pressão com um dispositivo de alívio de pressão podem ser transportados ao abrigo do número UN3164, objetos sob pressão pneumática ou hidráulica, desde que sejam preenchidas as seguintes condições:
 - (a) A capacidade de água do recipiente não deve exceder 0.5 l e a pressão de trabalho não deve exceder 25 bar, a 15 °C;
 - (b) A pressão de rebentamento mínima do recipiente sob pressão deve ser de pelo menos quatro vezes a pressão do gás a 15°C;
 - (c) Cada objeto deve ser manufaturado de tal maneira que seja evitada qualquer ignição ou libertação de gás não intencionais, sob condições normais de manuseamento, embalamento, transporte e utilização;
 - (d) Cada objeto deve ser manufaturado de tal maneira que previna quaisquer projeções perigosas do recipiente sob pressão, ou de partes do mesmo;

- (e) Cada recipiente sob pressão deve ser manufaturado de material que não fragmente em caso de rutura;
 - (f) O modelo tipo do objeto deve ser sujeito a um ensaio de fogo. Para este ensaio devem ser aplicadas as prescrições dos parágrafos 16.6.1.2, exceto letra g, 16.6.1.3.1 a 16.6.1.3.6, 16.6.1.3.7(b) e 16.6.1.3.8, do Manual de Ensaios e Critérios. Deve ser demonstrado que o objeto liberta a sua pressão por meio de um elemento vedante degradável pelo fogo, ou de um outro dispositivo de alívio de pressão, de tal maneira que o recipiente sob pressão não irá estilhaçar e os fragmentos do objeto não serão projetados a mais de 10 metros;
 - (g) O modelo tipo do objeto deve ser sujeito ao seguinte ensaio. Um mecanismo de estimulação deve ser usado para iniciar um objeto no meio da embalagem. Não deve haver efeitos perigosos no exterior da embalagem, tais como, rasgamento da embalagem, fragmentos metálicos, ou um recipiente que atravessasse a embalagem;
 - (h) O fabricante deve produzir documentação técnica do desenho tipo, do fabrico, bem como, dos ensaios e seus resultados. O fabricante deve aplicar procedimentos que assegurem que os objetos produzidos em série são feitos com boa qualidade, em conformidade com o desenho tipo, e são capazes de cumprir os requisitos dos pontos (a) a (g) supra. O fabricante deve proporcionar tal informação à Autoridade Competente, quando tal for solicitado.
2. Este Acordo Multilateral aplica-se ao transporte entre os países Partes Contratantes do ADR que o tenham assinado, até 31 de dezembro de 2014, exceto se for revogado antes desta data por pelo menos um dos signatários, ficando nesse caso válido apenas para os transportes entre os países Partes Contratantes do ADR que o tenham subscrito e não o tenham revogado, no seu território, até à referida data.

Proposto pela Alemanha (16.4.2014)

Acordo Multilateral M 276
ao abrigo da secção 1.5.1 do ADR
relativo à construção dos veículos FL e OX que usam gás natural liquefeito (GNL) como combustível para a sua propulsão

1. Em derrogação das prescrições do 9.2.4, os veículos FL e OX que usam gás natural liquefeito (GNL) como combustível para a sua propulsão, podem ser equipados com depósitos de combustível para abastecimento do motor que não cumpram os requisitos do 9.2.4.3 (a) desde que o depósito de combustível e o motor cumpram as seguintes condições:
- (a) Depósitos de combustível: Na eventualidade de haver qualquer fuga, nas condições normais de operação do veículo, o combustível não deve ficar em contacto com as partes quentes do veículo ou da carga;
 - (b) Motor: O motor de propulsão do veículo deve estar equipado e colocado de tal forma que evite qualquer perigo para a carga devido a aquecimento ou a ignição. O uso de GNL como combustível deve ser permitido se os componentes específicos para GNL estiverem aprovados de acordo com o Regulamento n.º110¹ ECE/ONU e a sua instalação no veículo cumprir com os requisitos técnicos do mesmo Regulamento.

Se o veículo não estiver completamente de acordo com o Regulamento n.º110 ECE/ONU pode ser usado apenas com a aprovação da Autoridade Competente do país de matrícula, se puder ser demonstrado um igual nível de segurança.

2. Este Acordo Multilateral aplica-se ao transporte entre os países Partes Contratantes do ADR que o tenham assinado, até 31 de agosto de 2016, exceto se for revogado antes desta data por pelo menos um dos signatários, ficando nesse caso válido apenas para os transportes entre os países Partes Contratantes do ADR que o tenham subscrito, e não o tenham revogado, no seu território, até à referida data.

Proposto pela Bélgica (22.5.2014)

1-Regulamento n.º110 ECE/ONU (Prescrições uniformes relativas à aprovação de:

- I- Componentes específicos dos veículos usando gás natural comprimido (GNC) e/ou gás natural liquefeito (GNL) no seu sistema de propulsão;
- II- Veículos relativamente à instalação de componentes específicos de uma aprovação tipo para o uso de gás natural comprimido (GNC) e/ou gás natural liquefeito (GNL) no seu sistema de propulsão).

Acordo Multilateral RID 2/2014
ao abrigo da secção 1.5.1 do RID
relativo ao transporte de pilhas ou baterias de lítio danificadas ou
defeituosas (UN3090-UN3091-UN3480-UN3481)

1. Por derrogação das prescrições do 2.2.9.2 e 3.3.1 da disposição especial 661 do RID, e de acordo com a nova disposição especial 376 adotada pelo Subcomité de Peritos para o Transporte de Mercadorias Perigosas das Nações Unidas, na sua 41.^a Sessão e do RID para a edição de 2015, as pilhas ou as baterias de lítio classificadas com os números UN3090-UN3091-UN3480-UN3481 e cumprindo com as definições do ponto 2 seguinte, podem ser transportadas de acordo com o ponto 3 abaixo transcrito.
2. O Acordo apenas se aplica a pilhas ou baterias de lítio que cumpram as seguintes definições:
 - 2.1 As pilhas ou baterias de lítio ou lítio iónico classificadas com os números UN3090-UN3091-UN3480-UN3481, identificadas como estando danificadas ou defeituosas, tais como aquelas que não obedecem ao ensaio-tipo de acordo com as prescrições do Manual de Ensaios e Critérios.
 - 2.2 Estas pilhas e baterias incluem:

Pilhas e baterias identificadas como defeituosas por razões de segurança;
Pilhas e baterias que têm fugas ou passagens de ar,
Pilhas e baterias que não podem ser diagnosticadas antes do transporte;
Pilhas e baterias que sofreram danos físicos ou mecânicos.

Ao avaliar uma pilha como estando danificada ou defeituosa devem ser tidos em consideração aspetos como a sua eventual má utilização.
 - 2.3 Pilhas ou baterias suscetíveis de rebentamento repentino, de reagirem perigosamente, de produzirem chama, ou de terem uma evolução de temperatura perigosa, ou uma emissão perigosa de vapores corrosivos ou inflamáveis em condições normais de transporte, estão excluídas do presente acordo. Estes pilhas ou baterias só podem ser transportadas sob condições especificadas pela Autoridade competente.

3. Pilhas e baterias danificadas ou defeituosas devem ser transportadas de acordo com as prescrições aplicáveis a UN3090-UN3091-UN3480-UN3481, exceto no que respeita à disposição especial 230, e tal como disposto seguidamente:
 - 3.1-As embalagens devem ser marcadas com a frase “baterias de lítio danificadas/defeituosas” ou “baterias de lítio iônico danificadas/defeituosas”, conforme aplicável.
 - 3.2- As pilhas e baterias devem ser embaladas de acordo com as instruções de embalagem P908 ou LP904, definidas no apêndice, conforme for aplicável.
 - 3.3- O expedidor deverá inscrever no documento de transporte “Transporte em conformidade com a seção 1.5.1 do RID (RID 2/2014)”
4. Cada carregamento feito sob as condições do presente acordo deve ser notificado à Autoridade Competente do país de origem. A notificação deverá incluir uma descrição precisa das mercadorias que estão sendo transportadas, bem como as razões invocadas para utilizar o presente acordo.
5. Este Acordo Multilateral aplica-se ao transporte entre os países Partes Contratantes da COTIF que o tenham assinado, até 31 de dezembro de 2014, exceto se for revogado antes desta data por pelo menos um dos signatários, ficando nesse caso válido apenas para os transportes entre os países Partes Contratantes da COTIF que o tenham subscrito e não o tenham revogado, no seu território, até à referida data.

Proposto pelo Reino Unido (22.4.2014)

Equivalente ao Acordo M259

Apêndice ao acordo multilateral RID 2/2014

P908 INSTRUÇÃO DE EMBALAGEM
Esta instrução aplica-se a UN3090-UN3091-UN3480-UN3481
As seguintes embalagens são autorizadas para pilhas ou baterias danificadas ou defeituosas, de lítio-iônico e lítio metálico, incluindo aquelas contidas em equipamentos, desde que sejam preenchidos os requisitos gerais de 4.4.1 e 4.1.3: Para pilhas, baterias e equipamentos que as contenham são autorizados: Tambores (1A2, 1B2, 1N2, 1H2, 1D, 1G) Caixas (4A, 4B, 4N, 4C1, 4C2, 4D, 4F, 4G, 4H1, 4H2) Jerricans (3A2, 3B2, 3H2) As embalagens devem estar conformes com um desempenho ao nível do grupo de embalagem II. Cada pilha, bateria ou equipamento que as contenham:

1. Deve ser embalado individualmente numa embalagem interior e colocado dentro de uma embalagem exterior. Ambas as embalagens devem ser estanques para impedirem eventuais perdas de eletrólito.
2. Cada embalagem interior deve ser rodeada por material isolante suficiente, não combustível e não condutor, para proteção contra uma evolução perigosa da temperatura.
3. As embalagens seladas devem, quando apropriado, possuir um respiro.
4. Devem ser tomadas medidas apropriadas para minimizar os efeitos de vibrações ou de impactos, impedindo os movimentos das pilhas ou das baterias no interior das embalagens, que poderiam conduzir a danos adicionais, e a uma condição perigosa durante o transporte. O material de enchimento que é não combustível e não condutor pode também ser utilizado para ir ao encontro deste requisito.
5. A não combustibilidade deve ser avaliada de acordo com uma norma reconhecida no país em que a embalagem é concebida e manufaturada.

Para pilhas ou baterias com fugas deve ser adicionado suficiente material absorvente inerte, na embalagem interior ou exterior, para absorver qualquer libertação de eletrólito.

Quando uma pilha ou bateria tiver um peso bruto de mais do que 30 kg apenas se pode acondicionar uma por cada caixa exterior.

Requisitos adicionais: As pilhas ou baterias devem estar protegidas contra curto-circuitos

LP904 INSTRUÇÃO DE EMBALAGEM

Esta instrução aplica-se aos números ONU UN3090-3091-3480-3481

São autorizadas as seguintes grandes embalagens para uma única pilha ou bateria danificadas ou defeituosas, e pilha ou bateria danificadas ou defeituosas contidas num equipamento, desde que sejam cumpridas as prescrições gerais de 4.1.1 e 4.1.3:

Para pilhas e baterias e respectivos equipamentos que as incorporam:

Aço (50A)

Alumínio (50B)

Outros metais que não o aço ou o alumínio (50N)

Plástico rígido (50H)

Contraplacado (50D)

As embalagens devem conformar-se com um desempenho ao nível do grupo de embalagem II.

1. Cada pilha ou cada equipamento contendo essa pilha devem ser embalados individualmente numa caixa interior e colocados dentro de uma embalagem exterior. As embalagens interiores e exteriores devem ser estanques para impedir eventuais derrames de eletrólito.

2. Cada embalagem interior deve estar rodeada por suficiente material não combustível e não condutor, para proteção contra uma evolução perigosa de temperatura.
3. As embalagens seladas devem estar munidas de um respiro, quando apropriado.
4. Devem ser tomadas medidas apropriadas para minimizar os efeitos de vibrações e impactos, impedindo o movimento das pilhas ou baterias no interior das embalagens, que possam conduzir a danos adicionais e a uma condição perigosa durante o transporte. Pode também ser utilizado material de enchimento que não seja combustível nem condutor, para ir ao encontro deste requisito.
5. A não combustibilidade deve ser avaliada, de acordo com uma norma reconhecida no país de origem onde a embalagem foi concebida ou manufaturada.

Para pilhas ou baterias com fugas deve ser adicionado suficiente material absorvente inerte, na embalagem interior ou exterior para absorver qualquer derrame de eletrólito.

Requisitos adicionais: As pilhas ou baterias devem estar protegidas contra o risco de curto-circuitos

Acordo Multilateral RID 3/2014
ao abrigo da secção 1.5.1 do RID
relativo à conceção de cisternas de resíduos operadas a vácuo
resistentes à onda de choque de uma explosão

1. Por derrogação das prescrições da subsecção 6.10.3.8(b) do RID, não é necessário equipar a cisterna com um dispositivo para impedir a passagem imediata de chama, quando a cisterna é capaz de aguentar sem fugas uma explosão resultante da passagem da chama no interior da cisterna, e quando são tomadas precauções para evitar a propagação dos efeitos da ignição para fora da própria cisterna, aquando do enchimento ou descarga de líquidos inflamáveis por uma unidade de bomba de vácuo/ exaustor que pode proporcionar uma fonte de ignição.
2. Este Acordo Multilateral aplica-se ao transporte entre os países Partes Contratantes da COTIF que o tenham assinado, até 31 de dezembro de 2014, exceto se for revogado antes desta data por pelo menos um dos signatários, ficando nesse caso válido apenas para os transportes entre os países Partes Contratantes da COTIF que o tenham subscrito e não o tenham revogado, no seu território, até à referida data.

Proposto pela Alemanha (7.5.2014)