
**PEDIDO DE INTERPRETAÇÃO RELATIVO AO TRANSPORTE DE MATÉRIAS PERIGOSAS
CUJO PERIGO RESIDE NO FACTO DE SEREM TRANSPORTADAS A QUENTE
(transmitido pela representante da APSEI)**

A APSEI – Associação Portuguesa de Segurança, vem pelo presente submeter à CNTMP o pedido de interpretação ao IMDG do ponto referente ao transporte de matérias perigosas cujo perigo reside no facto de serem transportadas a quente.

As matérias perigosas cujo perigo reside no facto de serem transportadas a quente (líquidos com temperatura igual ou superior a 100°C e sólidos com temperatura igual ou superior a 240°C) são classificadas sob as rubricas:

UN 3257 LÍQUIDO TRANSPORTADO A QUENTE, N.S.A. (incluindo metal fundido, sal fundido, etc.) a uma temperatura superior ou igual a 100 °C e inferior ao seu ponto de inflamação

UN 3258 SÓLIDO TRANSPORTADO A QUENTE, N.S.A. a uma temperatura superior ou igual a 240 °C

sendo esses transportes, maioritariamente, realizados em cisternas.

Existem operadores que, para que os critérios de classificação não se apliquem, optam por colocar estas mercadorias perigosas a transporte apenas após ser garantido que a temperatura se encontra abaixo do indicado, o que implica a não classificação como carga IMDG, evitando também o aquecimento em contínuo em transportes com maior duração, procedendo ao aquecimento da cisterna (e do produto) somente aquando da necessidade de descarga.

Após a descarga completa destas mercadorias, os resíduos de produto existentes no interior da cisterna arrefecem, o que implica, que caso a matéria não seja classificada como “Poluente marinho” não se aplique nenhum dos critérios de classificação das classes 1 a 9.

Neste caso concreto, não faz sentido a aplicação da disposição do 5.1.3.1 (para o caso do transporte de embalagens) ou do 5.1.3.3 (para o caso do transporte em cisternas/Unidade de Transporte de Carga) que refere a necessidade de manter a sinalização das Unidade de Transporte de Carga, vazias não limpas.

Assim, vimos solicitar a interpretação do IMDG sobre se as disposições 5.1.3.1 e 5.1.3.3 respondem a esta “não necessidade” de sinalizar como perigoso para o transporte.

A nosso ver:

- Na disposição 5.1.3.1 é referido que: "deve ser identificada, marcada, etiquetada e sinalizada, conforme exigido para as mercadorias perigosas a menos que medidas tais como a limpeza, desgaseificação ou o reenchimento com uma substância não perigosa sejam tomadas para compensar os eventuais riscos".

Ora, o "compensar os eventuais riscos" passa por "garantir que a temperatura no momento em que vai ser iniciado o transporte das embalagens vazias, se encontra abaixo dos 100°C". De notar que são dados exemplos para as medidas a aplicar no sentido de "compensar eventuais riscos" (ao ser referido "tais como") mas não são as únicas medidas possíveis de aplicar.

- A disposição 5.1.3.3 indica o caminho a adotar para a "não classificação", pois começa por referir que "as unidades de transporte de carga vazias que ainda contenham restos de mercadorias perigosas". Ora, após a descarga e garantindo que o transporte dos contentores-cisterna vazios só tem início após verificar que a temperatura é inferior a 100°C, a mercadoria não se enquadra em nenhum dos critérios de classificação existentes para as classes 1 a 9 do Código IMDG e por isso não deve ser classificada como perigosa para transporte.

O mesmo raciocínio poderá ser extrapolado para o

UN 3256 LÍQUIDO TRANSPORTADO A QUENTE, INFLAMÁVEL, N.S.A., com um ponto de inflamação superior 60 °C, a uma temperatura superior ou igual ao seu ponto de inflamação

Na nossa ótica, os meios de confinamento, vazios, não limpos, que no momento do início da operação de transporte apresentem uma temperatura inferior ao valor limite que conduziu à sua classificação como mercadoria perigosa, e não cumpram nenhum outro critério de classificação das classes 1 a 9, inclusive de perigoso para o ambiente ou poluente marinho, estão isentos de todas as disposições do presente Código, mas naturalmente gostaríamos de obter a interpretação formal do IMDG.