

69ª SESSÃO PLENÁRIA DA CNTMP
Lisboa, 10 de março de 2021

ATA DA 69ª SESSÃO PLENÁRIA

1. A Presidente da CNTMP deu início à 69ª sessão plenária da Comissão, em cujos trabalhos participaram representantes dos 30 serviços da administração pública e organizações económicas e profissionais constantes da lista de participantes anexa. A ANSR, a AT, a DGSaúde e a FECTTRANS não participaram, nem justificaram a ausência. Dos 38 representantes, 3 participaram em modo presencial (P) e 35 à distância por videoconferência (V).
2. Antes do início dos trabalhos, a Presidente da CNTMP deu as boas vindas a todos os membros participantes na sessão, em especial aos novos representantes.

ADOÇÃO DA ORDEM DE TRABALHOS

3. A APSEI manifestou-se relativamente à correção do texto da ordem de trabalhos provisória, no que se refere aos pontos 6 e 7: onde se lê “a Comissão tomará conhecimento” deverá ler-se “a Comissão tomará posição”. Devido aos muitos documentos a analisar, foi proposta a anulação ou redução do intervalo previsto (CNTMP/2021/1-rev2).
4. A APQuímica pediu para abordar no ponto 8 (questões diversas) o acordo M331, assinado por Portugal em 27 de janeiro, sobre as garrafas de gases medicinais, mas a Presidente da Comissão achou mais oportuno que a questão fosse abordada no ponto 5, juntamente com o ponto da situação dos GT que transitaram das sessões anteriores, o que foi aceite.
5. Foi proposto e aceite a supressão do ponto 3 da OT, uma vez que não foram apresentadas propostas neste ponto e ainda não estão reunidas as condições para a realização da eleição dos vice-presidentes.
6. Com os contributos acima referidos, a Ordem de Trabalhos foi adotada por unanimidade.

RATIFICAÇÃO DA ATA DA 68ª SESSÃO PLENÁRIA

7. A ata da 68ª sessão plenária foi submetida ao plenário, sendo ratificada por unanimidade (CNTMP/2020/24).

EVOLUÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL

8. A Presidente deu conhecimento aos participantes das últimas reuniões internacionais do setor em que Portugal participou, informando não ter havido oportunidade de participar na reunião do WP15, realizada em Genebra de 10 a 13 de novembro, embora se tenha inscrito previamente no site da UNECE. No entanto, houve outros colegas que se inscreveram e participaram no WP.15. Mais recentemente realizou-se a reunião do Comité dos Transportes Interiores, encontrando-se a informação sobre a mesma divulgada no site <https://unece.org/transport/inland-transport-committee>.
9. Informou ainda que os relatórios/resumos das reuniões internacionais deixam de ser efetuados passando a ser indicada a página eletrónica (link) da UNECE onde estão disponíveis os relatórios, nas suas versões originais (CNTMP/2021/2)..

10. A DGEG referiu uma proposta de alteração ao ADR apresentada pela França na reunião do WP15, no âmbito das cisternas, relacionada com a distância entre a parte traseira do reservatório e a proteção do veículo, uma vez que existiam interpretações distintas sobre a forma de medir essa distância,
11. A DGEG acrescentou que se trata de uma questão de interpretação do 9.7.6, que a dúvida nunca se colocou em Portugal, dado que sempre se considerou que a distancia é medida na perpendicular e tem de ser igual ou superior a 100 mm entre a parte traseira (para-choques/proteção) e o reservatório. A, proposta da França é no sentido de alterar o texto do 9.7.6, caso subsistam dúvidas.
12. A APSEI informou que o assunto nunca suscitou dúvidas entre nós, não havendo necessidade de alterar o 9.7.6. A próxima sessão do WP15 é no mês de maio de 2021, ou seja, antes da próxima sessão da CNTMP, apelando para a existência de consenso neste assunto, na eventualidade de o IMT ser questionado sobre essa matéria.
13. O ISQ confirmou que nunca suscitou dúvidas a interpretação do 9.7.6 e que a medição é feita na perpendicular entre dois planos verticais, um que assenta na parte traseira mais saliente da cisterna e outro na parte traseira do para-choques.
14. A Tutorial questionou se estas questões cabem a quem fiscaliza, ou aos organismos de inspeção, tendo o ISQ referido que a verificação é feita nas inspeções iniciais e periódicas das cisternas, apesar de não ser explicitamente exigido pelo ADR.
15. O IPQ sugeriu que o texto do ADR pudesse ser melhorado, para não surgirem estas situações, e sugeriu que fosse introduzida a palavra “vertical”, devendo a distância ser medida entre dois planos verticais.
16. O IMT pronunciou-se afirmando que, em princípio, os colegas dos serviços regionais/distritais que fazem as inspeções ADR também verificam a distância, pelo que a Presidente ficou de falar com a direção de serviços com competências na área da inspeção de veículos, no sentido de alertar para esta situação.
17. O ITG e a BVR expressaram a sua concordância com a interpretação do ISQ
18. A Presidente pediu para que ficasse registado o consenso do plenário relativamente à interpretação do 9.7.6 de modo a ser transmitido por Portugal na próxima reunião do WP.15.
19. A APSEI referiu que a proposta portuguesa aprovada pela CNTMP (CNTMP/2020/23), sob proposta da APSEI, de autonomização de uma secção 1.2.3 no ADR e no RID, já apresentada na Reunião Comum de setembro/2020, mas que na altura não teve uma aprovação final face às observações de alguns delegados, obteve uma aprovação genérica de princípio e transitou para a sessão seguinte de março/2021. No entanto, não se verifica na ordem de trabalhos nem nos documentos da próxima Reunião comum RID/ADR qualquer referência à proposta portuguesa.
20. A APSEI constatou ainda a presença portuguesa no Comité dos Transportes Interiores, e sabendo que os relatórios oficiais demoram cerca de 6 meses a ficar disponíveis, considera útil que o representante nacional pudesse dar algumas informações sobre os trabalhos e que fosse partilhada nesta Comissão.
21. A Presidente confirmou que proposta portuguesa relativa à nova secção 1.2.3 apresentada na Reunião Comum RID/ADR de setembro, foi efetivamente objeto de algumas posições menos favoráveis por parte do secretariado da UNECE e de alguns delegados. A proposta revista não foi enviada atempadamente sob o formato de documento oficial em dezembro/2020 porque suscitou algumas dúvidas. Posteriormente, por razões diversas só foi possível confirmar a participação da delegada de Portugal na Reunião RID/ADR/ADN muito em cima do prazo limite, o que levou à apresentação da proposta sob o formato de documento “Inf” numa fase mais tardia e

após troca de impressões com a colega de Espanha, que é simultaneamente vice-presidente da Reunião comum.

22. Relativamente ao Comité dos Transportes Interiores, informou que foi feito um acompanhamento da reunião por videoconferência, em que participaram vários colegas do IMT pelo que se aguarda a conclusão do respetivo relatório, que eventualmente será divulgado no site do IMT.

DERROGAÇÕES MULTILATERAIS E NACIONAIS AO ADR E AO RID

23. O IMT apresentou o doc. CNTMP/2021/3, com a lista de acordos de derrogação recentemente assinados por Portugal, bem como outros que ainda não foram assinados por Portugal, colocando à consideração dos presentes o interesse na adesão a estes últimos.
30. A Tutorial considerou uma boa iniciativa fazer esta compilação e chamou a atenção para o acordo M300, que irá caducar brevemente, em maio. Este acordo proposto por Portugal a e que teve a adesão de Espanha, Itália e Polónia, está relacionado com o documento de transporte nas operações de venda no destino, existindo todo o interesse em renová-lo, sendo muito importante tomar a iniciativa de voltar a propô-lo
31. A APSEI chama a atenção de que se trata de transporte de distribuição e não de longo curso, pelo que é de grande utilidade prática para Portugal, tanto nos transportes nacionais como nos transportes transfronteiriços com Espanha, pelo que há seis/sete anos atrás a preparação do texto resultou do diálogo entre as autoridades portuguesas e os colegas espanhóis. Espanha integrou em real decreto as soluções para cumprimento do acordo, o que não ocorreu da parte portuguesa. De acordo com o artigo 9º, do DL nº 41-A/2010, os regimes dos acordos multilaterais também se aplicam ao transporte nacional, sendo de interesse nacional que este acordo seja renovado
32. Sugeriu ainda que seria vantajoso efetuar alguns contactos com os colegas de Madrid, de modo a que entendam a nossa necessidade de renovação do M300, o que também é vantajoso para os condutores espanhóis, que de outro modo só podem fazer distribuição em Portugal cumprindo as normas mais pesadas do ADR.
33. A Presidente referiu que a conceção legislativa em Portugal é diferente da de Espanha e por isso é complicado integrar o M300 numa disposição nacional. De qualquer modo o acordo M300 é sempre necessário para os transportes internacionais.
34. A ANTRAM referiu que a Espanha não aderiu ao M333, o que se traduz num problema gravíssimo no transporte internacional, pois os condutores (nestes tempos de pandemia) não têm podido renovar os seus certificados em Portugal, pois desde janeiro que não há exames. Tal leva à possibilidade de aplicação de coimas em território espanhol, no valor de € 4001. Apesar de não se poder obrigar a Espanha a assinar o acordo, a verdade é que o facto de não ter aderido coloca um grande problema aos transportadores portugueses de mercadorias perigosas.
35. A Presidente informou que há várias adesões de outros países e estranha a Espanha ainda não ter aderido, ficando o IMT de tentar saber a razão dessa não assinatura.
36. Relativamente ao M331, a APQuímica agradeceu ao IMT o “processo relâmpago” da adesão de Portugal, que ocorreu no dia 27 de janeiro, e evidenciou a importância do mesmo, uma vez que se refere aos gases medicinais, como seja o oxigénio introduzido nos ventiladores utilizados nos cuidados intensivos e que foi tão crítico em janeiro deste ano. E embora não tenha havido rotura de fornecimento de oxigénio em Portugal, este acordo permite fazer uma gestão logística mais ajustada aos diferentes momentos do processo.
37. Uma vez que este acordo, que já é uma prorrogação de um acordo anterior, vai expirar no final deste mês, e tendo em conta que a situação está longe de estar controlada, embora a va-

cinação esteja em curso, a APQuímica sugere que Portugal proponha uma extensão deste acordo por mais 6 meses.

38. A APQuímica referiu ainda outra questão relacionada com a possibilidade de extensão da validade das inspeções periódicas das garrafas de gás até 15 anos. A lógica diferenciada que existe entre os vários países (partes contratantes do ADR) de aplicação destes períodos de inspeção periódica, fazem com que estas garrafas em Portugal (comparativamente com Espanha) tenham inspeções periódicas com um período de validade mais curto.
39. A APQuímica já no passado tinha levantado a questão, no sentido de tentar uma discussão técnica sobre este assunto e tentar perceber se poderá haver uma convergência com outros países e propor uma extensão até aos 15 anos destas mesmas inspeções periódicas de garrafas de gás.
40. A Presidente informou que o M331 foi proposto pela França, pelo que podemos perguntar se têm intenção de propor a extensão do mesmo. Quanto à periodicidade das inspeções, referiu que o tema será abordado no ponto 8, de uma forma mais específica.
41. A APA informou que faz todo o sentido a assinatura do M332, proposto pela Espanha, no sentido de alinhar as disposições do ADR e do RID de 2021, com as regras do regulamento da AIEA (Agência Internacional de Energia Atómica).
42. A AP3E referiu que vai consultar os seus associados sobre o interesse da adesão ao M322, relativo aos artigos pirotécnicos com os nºs UN0335 e UN0336.

INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS EM VIGOR

43. A Tutorial apresentou o documento CNTMP/2021/7, com um pedido de clarificação sobre os códigos de letras que identificam cada país, e que devem ser apostos nas marcas de aprovação/certificação de embalagens, cisternas e contentores de transporte a granel. É importante saber se quando os países são subscritores das duas Convenções (Convenção de Viena e de Genebra) qual delas prevalece e qual será a codificação em países não subscritores das duas convenções. Por se tratar de uma situação transversal aos vários modos de transporte, considera-se que esta questão deverá ser apresentada ao Subcomité TDG das Nações Unidas.
44. A DGEG, relativamente à proposta da Tutorial, referiu que não se tinha apercebido de tal situação e achava que todas as partes contratantes tenham aderido primeiro à convenção de Genebra e depois de Viena. Este problema talvez até transvase as questões do transporte, deverá ser levantado no local próprio, no Subcomité TDG. A questão é saber se Portugal estará presente para defender uma proposta neste sentido, pois quando há uma proposta nacional, deverá haver uma representação que defenda essa mesma proposta.
45. A APSEI comentou que a questão é de toda a oportunidade, mas não tem de ser uma proposta de documento legislativo. Numa primeira abordagem pode ser tratada apenas através de uma comunicação escrita entre o IMT e o Secretariado da UNECE, endereçada ao diretor da Divisão de Transportes em Genebra. Portugal tem assento no Subcomité TDG, e agora, com as reuniões a funcionar por videoconferência (e tendo em conta que Portugal tem direito de voto neste subcomité, fruto do muito trabalho anteriormente feito e onde muitos países só têm estatuto de observadores), não deveria deixar de haver participação nas reuniões.
46. A Presidente informou que apesar de se poder participar no Subcomité TDG do ECOSOC por videoconferência, o IMT tem tido dificuldade em acompanhar os trabalhos por se tratar de reuniões com a duração de uma semana, das 9:00 às 17:00, e os recursos humanos deste Departamento têm a seu cargo muitos outros assuntos e solicitações além do transporte de mercadorias perigosas.

47. A ANTRAM apresentou uma questão relacionada com a capacidade dos reservatórios de combustível nos veículos equipados com motores frigoríficos. Não sendo clara a forma como será possível a circulação de unidades de transporte com capacidade superior às referidas em 1.1.3.2 e 1.1.3.3 do ADR (isenção total da aplicação do ADR), questionando sobre as regras do ADR a cumprir quando ultrapassados os limites de isenção e sublinhando que deve haver uma interpretação clara e comum.
48. A DGEG e Tutorial propõem que se coloque a questão ao WP15, como pedido de esclarecimento.
49. A Presidente referiu que o limite da capacidade dos depósitos de combustível, fixos e adicionais, está provavelmente relacionado com as características dos veículos definidas no âmbito do WP29. No entanto, o IMT vai pesquisar o histórico sobre esta matéria e se necessário apresenta-se um pedido de esclarecimento ao WP15

PROPOSTAS DE EMENDAS À REGULAMENTAÇÃO

50. A Presidente apresentou o documento CNTMP/2021/4, relativo ao projeto de decreto-lei de transposição do ADR e do RID de 2021, no qual se destaca o alinhamento com o novo regulamento das contraordenações económicas e a atualização da nova definição do ADR e o ajustamento no artigo 10º, relativo à formação no âmbito do transporte de mercadorias perigosas.
51. A Presidente agradeceu os contributos de melhoria apresentados por alguns dos presentes e submeteu o documento à votação do plenário, que foram aceites por unanimidade
52. O ITG referiu que iria apresentar uma proposta de correção na tradução do parágrafo 12 da instrução de embalagem P200, do Capítulo 4.1, disponibilizando-se para apresentar uma proposta/revisão de tradução nesse ponto.
53. A APSEI apresentou o doc. CNTMP/2021/5, com carácter recordatório ao documento apresentado na sessão anterior (doc.CNTMP/2020/14). Lembrou que o enquadramento legal da formação ADR consta no artigo 10º do DL 41-A/2010, e prevê a publicação de uma portaria específica para a área do transporte de mercadorias perigosas, pelo que propôs ao plenário um projeto de portaria, bem como de deliberação do CD/IMT,
54. A Presidente agradece a clarificação da APSEI relativamente à possibilidade de o IMT poder vir a efetuar auditorias, informou que os projetos encontram-se em análise pelos serviços do IMT e submeteu o documento à votação do plenário, tendo sido aprovado por unanimidade.
55. A APSEI apresentou o documento CNTMP/2021/6, que propõe a criação de um grupo de trabalho para uma nova abordagem para a sinalização de perigo nas matérias corrosivas, e sublinhou que é um tema com alguma complexidade.
56. A Tutorial lembrou que, dada a rapidez em que as operações têm de ser realizadas, muitas das vezes numa embalagem combinada a informação disponível resume-se à etiqueta de perigo de transporte, pelo que considera que se pode fazer uma proposta interessante, estruturada e equilibrada com condições de ser aceite pela UNECE. Considera que pode haver um ganho na cadeia logística em termos de segurança, sem impacto negativo nas empresas expendedoras deste tipo de produtos, com benefício para todos.
57. A Presidente colocou à consideração dos presentes a constituição de um GT para analisar e propor uma nova abordagem para as matérias corrosivas, que foi aceite por unanimidade. O grupo será coordenado pelo proponente (APSEI) e constituído pelas entidades que expressaram interesse em participar: IPQ, APAT, a APQuímica, a FIOVDE, a Tutorial, a GROQUIFAR, o IMT e a FIEQUIMETAL (esta última sob reserva de disponibilidade).

QUESTÕES DIVERSAS

63. A Presidente solicitou informação sobre o ponto de situação dos Grupos de Trabalho relativos à instrução de embalagem P200 e aos código-cisterna identificados com o sinal “+”, previstos nas sessões anteriores da CNTMP e coordenados pelo IMT e IPQ, respetivamente.
64. O IMT informou que o GT P200 ainda não teve qualquer desenvolvimento, tendo aproveitado para propor o agendamento da primeira reunião para o dia 7 de abril, com posterior envio de email e link pelo Lifesize
65. Quanto ao GT dos código-cisterna com o sinal “+”, o IPQ informou que estão todos os organismos de inspeção inscritos, bem como a Tutorial, a DGEG e o IMT, e que devido à atual conjuntura ainda não foi feita a primeira reunião, nem está prevista data para a mesma.
66. O IMT apresentou o documento CNTMP/2021/09, com dados relativos aos exames de condutores e conselheiros de segurança de mercadorias perigosas, apurados nos anos de 2018 a 2020. As conclusões deste relatório destinam-se sobretudo à divulgação interna do IMT com o objetivo de melhorar o tratamento do serviço prestado nesta área.
67. A Presidente referiu que o foco principal deste trabalho foi o tratamento estatístico da informação disponível e a identificação de problemas com vista à sua melhoria. Entendeu-se de partilhar o trabalho com a CNTMP, à semelhança do que já foi feito anteriormente com trabalhos idênticos.
68. A ANTRAM sugeriu a possibilidade de reservar mais dias por mês para a realização dos exames ADR.
69. A APETRO sugeriu que o sistema de avaliação, que atualmente informa os candidatos sobre o nº de respostas corretas/incorretas no exame, também fornecesse informação sobre quais foram exatamente as respostas erradas, de modo a não perpetuar os erros.
70. A Presidente esclareceu que o sistema multimédia existente é comum a todos os exames da responsabilidade do IMT (cartas de condução, CAM/CQM, TCC, Gestores de transportes, Táxis, TVDE, e muitos outros) e está concebido para informar o candidato sobre o nº de respostas certas/erradas, havendo sempre a possibilidade de o examinando pedir a consulta da prova realizada. A APETRO referiu que o processo deveria ser imediato e não com carácter de consulta ou revisão de prova.
71. O representante cessante do IPQ, Eng. Manuel Rebelo, informou que por motivos de aposentação esta é a última sessão em participa, e agradeceu a colaboração que teve de todos os colegas ao longo do tempo que participou na CNTMP, agradecimento que foi retribuído pelos colegas presentes.

PROGRAMAÇÃO DOS TRABALHOS FUTUROS

72. A Presidente apresentou o calendário das próximas reuniões nacionais e internacionais (CNTMP/2021/8), no qual a 70ª sessão plenária da CNTMP ficou, em princípio, marcada para o dia 2 de junho de 2021.

LISTA DE PARTICIPANTES NA 69ª SESSÃO DA CNTMP			
Entidade	Representante	Modalidade (P/V)	Endereço eletrónico
ACT - Autoridade para as Condições do Trabalho	Fernando Moreira	V	fernando.moreira@act.gov.pt
ANAREC - Associação Nacional dos Revendedores de Combustíveis	João Durão Santos	V	joaodurao46@gmail.com
	Manuela Pinto	V	manuelapinto@anarec.pt
ANEPC - Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil	Nuno Mondril	V	nuno.mondril@prociv.pt
ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias	Francisco Gerales	V	francisco.gerales@antram.pt
AP3E - Associação Portuguesa de Estudos e Engenharia de Explosivos	Artur Pereira	V	artur.jpereira@gmail.com
	Luís Cruz	V	luis_cruz_1953@hotmail.com
APA - Agência Portuguesa do Ambiente, IP	Cristiana Gomes	V	cristiana.gomes@apambiente.pt
	Pedro Rosário	V	pedro.rosario@apambiente.pt
APAT – Associação dos Transitários de Portugal	António Nabo Martins	V	nabo.martins@apat.pt
APETRO – Associação Portuguesa das Em-presas Petro-líferas	José Alberto Oliveira	V	jaoliveira@apetro.pt
APQuímica – Associação Portuguesa da Química, Petro-química e Refinação	Carla Pedro	V	carla.pedro@apquimica.pt
APSEI - Associação Portuguesa de Segurança	António Gomes da Silva	V	antonio.gomesdasilva@apsei.org.pt
	José Alberto Franco	V	jaffranco@gmail.com
ASAE - Autoridade de Segurança Alimentar e Económica	André Carmo Azevedo	V	apazevedo@asae.pt
BVR - Bureau Veritas Rinave, Lda.	Luís Vicente	V	luis.vicente@bureauveritas.com
CNE – Centro Nacional de Embalagem	Pedro Caldeira	V	pmcaldeira.cne@isq.pt
DGAE-Direção-Geral das Atividades Económicas	Artur Mendonça	V	artur.mendonca@dgae.gov.pt
DGEG – Direção-Geral de Energia e Geologia	Bernardino Gomes	V	bernardino.gomes@dgeg.gov.pt
DGRM - Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos	Alexandra Dias	V	amdias@dgrm.mm.gov.pt
FIEQUIMETAL - Federação Intersindical das Indústrias Metalúrgicas, Químicas, Elétricas, Farmacêutica, Celulose, Papel, Gráfica, Imprensa, Energia e Minas	Hélder Pires	V	helderpires@fiequimetal.pt
FIOVDE - Federação das Indústrias de Óleos Vegetais, Derivados e Equiparados	Isabel Coelho	V	icoelho@fiovde.pt
GNR - Guarda Nacional Republicana	Francisco Martins	V	martins.fjc@gnr.pt
GROQUIFAR - Associação de Grossistas de Produtos Químicos e Farmacêuticos	Joaquim Gândara Marques	V	gandara.marques@gmail.com
IAPMEI - Agência para a Competitividade e Inovação, IP	Otilia Bastos	V	otilia.bastos@iapmei.pt
IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP	Luísa Costa	P	lmcosta@imt-ip.pt
	Cidália Jorge	V	cjorge@imt-ip.pt
	Filomena Bacalhau	V	fbacalhau@imt-ip.pt
	Fátima Rodrigues	P	mrrodrigues@imt-ip.pt
	João Forte	P	jforte@imt-ip.pt
IPQ – Instituto Português da Qualidade, IP	Joaquim Santos	V	jsantos@ipq.pt
	Manuel Rebelo	V	mrebelo@ipq.pt
ISQ - Instituto de Soldadura e Qualidade	Mário Teixeira	V	mateixeira@isq.pt
ITG - Instituto Tecnológico do Gás	João Ferreira	V	joao.ferreira@itg.pt
LBP – Liga dos Bombeiros Portugueses	Carlos Pereira	V	cpereira50@gmail.com
MEDWAY - Operador Ferroviário e Logístico de Mercadorias, SA	Vítor Reis	V	vitor.reis@medway.com
PSP - Polícia de Segurança Pública	Virgílio Sá	V	vcsa@psp.pt
TAKARGO - Transporte Ferroviário de Mercadorias, SA	Susete Romão	V	susete.romao@takargo.pt
Tutorial - Conteúdos e Tecnologia, Lda.	João Cezília	V	jcezilia@gmail.com