

**ADR**  
**Roteiro para a adesão e  
para a implementação**

## **A Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE)**

A Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (CEE-ONU, ou UNECE, na sigla inglesa) é uma das cinco comissões regionais das Nações Unidas dependentes do Conselho Económico e Social (ECOSOC) da ONU. Foi criada em 1947 com o mandato de ajudar a reconstruir a Europa do pós-guerra, de desenvolver a atividade económica e de reforçar as relações económicas entre os países europeus, bem como entre a Europa e o resto do mundo. Durante a guerra fria, a UNECE serviu de plataforma única para o diálogo e a cooperação económica entre o Leste e o Ocidente. Apesar da complexidade deste período, obtiveram-se resultados significativos, tendo-se alcançado consenso em numerosos acordos de harmonização e de normalização.

Depois da guerra fria, a UNECE não só contou com a admissão de novos Estados membros, como adquiriu novas funções. Desde princípios dos anos 1990, concentrou as suas atividades na análise do processo de transição, aproveitando a sua experiência no campo da harmonização para facilitar a integração dos países da Europa central e oriental na economia mundial.

A UNECE é o fórum em que os países da Europa ocidental, central e oriental, da Ásia central e da América do Norte - 56 países no total - se reúnem para forjar as ferramentas da sua cooperação económica. Esta cooperação refere-se às questões económicas, às estatísticas, ao ambiente, ao transporte, ao comércio, à energia sustentável, às florestas e à habitação. A Comissão oferece um quadro regional para a elaboração e a harmonização de convenções e de normas. Os peritos da Comissão proporcionam assistência técnica aos países do sueste da Europa e à Comunidade de Estados Independentes. Esta assistência materializa-se sob a forma de serviços de assessoria, de seminários de formação e de sessões em que os países podem partilhar as suas experiências e as melhores práticas.

## Os transportes na UNECE

O Comité dos Transportes Interiores (CTI) da UNECE contribui para a facilitação da circulação internacional de pessoas e de mercadorias pelos diversos modos de transporte interior. O seu objetivo é melhorar a competitividade, a segurança, a eficiência energética e a proteção contra o crime no setor dos transportes.

Ao mesmo tempo, presta uma especial atenção à redução do impacto negativo das atividades relacionadas com o transporte sobre o ambiente e empenha-se em contribuir eficientemente para o desenvolvimento sustentável.

O CTI constitui:

- Um centro de normalização e de gestão de tratados multilaterais relativos ao transporte, tanto à escala europeia como mundial, como por exemplo, no caso dos regulamentos relativos ao transporte de mercadorias perigosas e à construção de veículos rodoviários;
- Um portal de assistência técnica e de intercambio das melhores práticas;
- Um promotor da planificação do investimento multilateral;
- Um parceiro essencial nas iniciativas de facilitação do comércio e do transporte;
- Um centro histórico das estatísticas de transporte.

Desde há mais de sessenta anos, o CTI serve de plataforma de cooperação intergovernamental para a facilitação e o desenvolvimento do transporte internacional, melhorando ao mesmo tempo a sua segurança e o seu desempenho ambiental. Os principais resultados deste constante e importante traduzem-se em mais de cinquenta convenções e acordos internacionais, que constituem um quadro jurídico e um conjunto de regulamentos técnicos para o desenvolvimento do transporte internacional por estrada, caminho de ferro e vias navegáveis e do transporte intermodal, bem como para o transporte de mercadorias perigosas e para a construção de veículos.

Tendo em conta as necessidades do setor dos transportes e dos órgãos que o regulam, a UNECE propõe uma abordagem equilibrada que trata simultaneamente dos aspetos da facilitação e da segurança do transporte.

# Introdução

O Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR), assinado em Genebra em 30 de setembro de 1957, entrou em vigor em 29 de janeiro de 1968, em conformidade com o seu artigo 7.º.

Em 1 de agosto de 2013, o ADR tinha 48 Partes Contratantes:

Albânia, Alemanha, Andorra, Áustria, Azerbaijão, Bielorrússia, Bélgica, Bósnia-Herzegovina, Bulgária, Cazaquistão, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, ex-República Jugoslava da Macedónia, Federação da Rússia, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Hungria, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Liechtenstein, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Marrocos, Moldávia, Montenegro, Noruega, Polónia, Portugal, República Checa, Reino Unido, Roménia, Sérvia, Suécia, Suíça, Tadjiquistão, Tunísia, Turquia e Ucrânia.

A situação do Acordo pode ser verificada no *site* da Comissão Económica da ONU para a Europa (UNECE), no seguinte endereço:

[http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/legalinst\\_53\\_tdg\\_adr.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/legalinst_53_tdg_adr.html).

As coordenadas das autoridades competentes do ADR podem ser encontradas no *site* da UNECE, no seguinte endereço:

[http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/country-info\\_e.html](http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html).

Os Estados Membros da UNECE e os Estados admitidos a título consultivo na UNECE, segundo o parágrafo 8<sup>1</sup> do mandato da UNECE, podem tornar-se Partes Contratantes do ADR (ver artigo 6º, n.º 1, do ADR). Os países que podem participar em certas atividades da UNECE, nos termos do parágrafo 11<sup>2</sup> do mandato da UNECE, também podem aderir ao acordo (ver artigo 6º, n.º 2). Esta última disposição permite que qualquer Estado membro da ONU não seja membro da UNECE possa aderir ao ADR.

---

<sup>1</sup> A Comissão poderá admitir com carácter consultivo nações europeias não membros da Organização das Nações Unidas e determinará as condições segundo as quais terão direito a participar nas suas atividades, incluindo a questão do direito a voto nos órgãos subsidiários da Comissão.

<sup>2</sup> A Comissão convida todos os membros da Organização das Nações Unidas que não sejam membros da Comissão a participar, com carácter consultivo, na apreciação de quaisquer assuntos de interesse para o país não membro.

# **Etapas da adesão**

## **Coordenação formal e estruturada a nível nacional**

As regras relativas ao transporte de mercadorias perigosas podem estar sob a responsabilidade de diferentes ministérios ou administrações, em função da natureza das mercadorias (produtos químicos, explosivos, matérias radioativas, resíduos, medicamentos, pesticidas), da finalidade do transporte e das estruturas administrativas existentes. Os ministérios, departamentos e organismos devem ser identificados e os seus representantes devem ser convidados a participar no processo de adesão.

Segue-se uma lista não exaustiva dos ministérios, departamentos e organismos normalmente envolvidos no transporte de mercadorias perigosas: as autoridades encarregadas dos transportes, dos controlos na estrada, das inspeções, da formação de motoristas, da indústria, do interior, do ambiente, do comércio, da defesa, das finanças, da agricultura, do trabalho, da ciência, da educação, da saúde pública, da segurança nuclear, etc.

Representantes do setor privado e do setor associativo também devem ser consultados e, se possível, participar no processo, em representação dos utilizadores da regulamentação: indústrias química, petrolífera e de gases, transportes, construtores de embalagens, cisternas e veículos, representantes dos trabalhadores, associações intervenientes na prevenção de acidentes no local de trabalho, entidades formadoras, etc.

Trata-se de organizar uma coordenação formal entre todos os participantes envolvidos no processo de adesão.

## **Aproximação**

Cada Estado que pretenda implementar o ADR deve:

- Desenvolver os procedimentos com vista à implementação do ADR no transporte de mercadorias perigosas. Estes procedimentos podem incluir, por exemplo, a tradução do texto original e alterações, os controlos na estrada e nas instalações, a interpretação de textos, as práticas administrativas para a execução, o acompanhamento das atualizações, o calendário da entrada em vigor, e as implicações dos períodos de transição;
- Estabelecer os órgãos de execução, se necessário;
- Designar as autoridades ou organismos competentes sobre questões como a classificação das mercadorias, a aprovação, os ensaios e a certificação das embalagens, cisternas e veículos, a formação e certificação dos condutores e conselheiros de segurança do transporte de mercadorias perigosas, garantir que essas autoridades e organismos estejam devidamente treinados e que tenham procedimentos adequados para a eventual emissão de aprovações, de acordo com o ADR. Essas competências podem ser atribuídas a uma única entidade administrativa, que seja responsável também, se for caso disso, por outros meios de transporte;
- Designar um ponto focal para coordenar a implementação a nível nacional e a cooperação com os outros Estados (através do Grupo de Trabalho do Transporte de Mercadorias Perigosas da UNECE), tendo em conta as competências e os recursos disponíveis. O ponto focal poderá representar a autoridade competente nas reuniões internacionais e deve, nesse caso, ser autorizado a tomar decisões em seu nome;
- Reunir os recursos financeiros e de pessoal para permitir a participação de especialistas nas reuniões dos organismos internacionais responsáveis pelo desenvolvimento da legislação e das normas técnicas que a suportam.

## Regulamentação

O organismo nacional de coordenação deve desenvolver ou adaptar a legislação e os regulamentos nacionais existentes, que sejam aplicáveis ao transporte internacional de mercadorias perigosas, para que cumpram o ADR. Os regulamentos em vigor que possam sobrepor-se ao ADR devem ser avaliados, especialmente nas seguintes áreas: segurança pública, resíduos, túneis, serviços postais, outros modos de transporte das mercadorias perigosas, segurança rodoviária, restrições de circulação, etc.

Para facilitar a implementação de ADR, também é recomendado alinhar a legislação nacional relativa ao transporte de mercadorias perigosas com o ADR, tão amplamente quanto possível.

## Adesão

O processo de adesão deve ser lançado em conformidade com a lei ou a Constituição nacional, em consulta com as autoridades responsáveis pelos assuntos internacionais (por exemplo, o Departamento de Relações Internacionais ou o Ministério dos Negócios Estrangeiros).

Para permitir a entrada em vigor do Protocolo de emenda de 1993 que altera os artigos 1.º a), 14.º 1) e 14.º 3) b) do ADR, é necessário que os Estados depositem, simultaneamente um instrumento de adesão ao ADR e ao Protocolo de 1993.

O Chefe de Estado ou de Governo, ou o Ministro dos Negócios Estrangeiros, ou uma pessoa que exerça as funções de qualquer uma dessas autoridades *ad interim*, assina o instrumento de adesão, que será depositado junto do Secretário-Geral da ONU.

O *site* do Gabinete dos Assuntos Jurídicos das Nações Unidas, no endereço abaixo indicado, contém informações sobre os procedimentos, formulários a preencher e as coordenadas do serviço a contactar para qualquer assistência técnica:

[http://legal.un.org/ola/FR/div\\_treaty.aspx?section=treaty](http://legal.un.org/ola/FR/div_treaty.aspx?section=treaty)

## Atualização

Os Anexos A e B do ADR são periodicamente emendados e atualizados em conformidade com as decisões do Grupo de Trabalho do Transporte de Mercadorias Perigosas (WP.15) e da Reunião Comum da Comissão de Peritos do RID e do Grupo de Trabalho do Transporte de Mercadorias Perigosas (RID/ADR/ADN) (WP.15/AC.1).

Os representantes das Partes Contratantes do ADR podem participar como participantes de pleno direito com direito de voto nas sessões do WP.15 e da Reunião Comum.

O mandato e o regulamento interno do WP.15 estão contidos no documento ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1, que pode ser consultado no *site* da UNECE, no seguinte endereço:

<http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>

O mandato e o regulamento interno da Reunião Comum estão contidos no documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2, que pode ser consultado no *site* da UNECE, no seguinte endereço:

<http://www.unece.org/trans/main/dgdb/ac1/ac1rep.html>

Deve ser implementado um mecanismo de monitorização. Isto inclui a participação regular nas sessões do WP.15 e da Reunião Comum, a informação das partes interessadas e o estabelecimento de procedimentos para a aplicação das séries de emendas adotadas de dois em dois anos pelas Partes Contratantes.



# **Outras questões relacionadas com a aplicação**

## **Emissão de certificados**

Em alguns casos, ADR prescreve a emissão de certificados, que serão reconhecidos pelas outras Partes Contratantes (certificados de aprovação de cisternas e embalagens, certificados de aprovação de veículos, certificados de formação de condutores, etc.). Pode ser útil desenvolver um sistema que permita emitir estes certificados de forma rápida e eficaz e que compreenda um mecanismo de recolha de dados apropriado. Os certificados podem ser da responsabilidade de organizações ou autoridades locais. Neste caso, uma autoridade central deve assegurar a harmonização dos procedimentos e coligir os dados necessários.

## **Comunicações dirigidas ao secretariado da UNECE**

Em conformidade com o ADR, as Partes Contratantes também devem comunicar determinadas informações ao secretariado da UNECE, que as levará ao conhecimento das Partes Contratantes. Trata-se em particular dos acordos especiais, da lista das autoridades competentes, das restrições de circulação, dos códigos técnicos reconhecidos, etc. (ver Anexo I).

## **Procedimentos de verificação**

O ADR é um acordo entre Estados, e nenhuma autoridade central é responsável pela sua aplicação. Na prática, os controlos na estrada são realizados pelas Partes Contratantes. Se as regras forem violadas, as autoridades nacionais podem processar os infratores aplicando a sua legislação interna. O próprio ADR não prescreve quaisquer penalidades. Devem ser elaborados procedimentos de verificação e procedimentos para prevenir, detetar, rastrear e gerir os casos de infrações.

## **Procedimentos em caso de acidente**

Os acidentes envolvendo mercadorias perigosas, exigem muitas vezes a intervenção de vários serviços de emergência. Devem ser estabelecidos procedimentos de informação recíproca e de coordenação. Também devem ser estudadas possibilidades de cooperação entre países vizinhos.

A preparação para catástrofes também pode incluir a participação em programas para a implementação de sistemas de transporte inteligentes para rastreamento e monitorização das mercadorias perigosas.

## **Acordos especiais**

Nos termos do n.º 3 do artigo 4.º do ADR e da secção 1.5.1 do Anexo A, as autoridades competentes das Partes Contratantes podem acordar diretamente entre si autorizarem certos transportes nos seus territórios em derrogação temporária às prescrições do ADR, desde que a segurança não seja comprometida. O procedimento para a assinatura e notificação de tais acordos bilaterais ou multilaterais é reproduzido no Anexo II.

## **Alinhamento com outros sistemas de classificação e etiquetagem**

Para prevenir os riscos que as mercadorias perigosas apresentam, não só durante o seu transporte, como nas diferentes etapas de seu ciclo de vida, desde a sua produção até à sua eliminação, passando pela sua utilização, os países devem dispor de informações coerentes e úteis sobre os produtos químicos que importam ou produzem.

O Sistema Globalmente Harmonizado de Classificação e Etiquetagem de Produtos Químicos (GHS), elaborado sob os auspícios do Conselho Económico e Social das Nações Unidas, aborda a classificação dos produtos químicos por tipos de perigo e propõe elementos de comunicação de perigo harmonizados, como etiquetas e fichas de dados de segurança. A classificação das mercadorias perigosas no ADR é consistente com a classificação proposta no GHS. A aplicação da classificação do GHS nos outros regulamentos relativos às mercadorias perigosas será um passo em frente, uma vez que o GHS também fornece uma base para a harmonização das regras e regulamentos sobre os produtos químicos a nível nacional, regional e internacional, fator importante para a facilitação do comércio.

# Anexo I

## Informações a comunicar ao secretariado da UNECE no quadro da implementação do ADR

<b>Informações a comunicar ao secretariado da UNECE</b>	<b>Referência nos anexos do ADR</b>
Acordos relativos aos veículos encaminhados por outro modo diferente da tração rodoviária	1.1.4.5
Derrogações relativas às transferências das obrigações de segurança dos intervenientes	1.4.1.3
Derrogações temporárias às prescrições do ADR (acordos bilaterais ou multilaterais)	1.5.1
Lista das autoridades competentes e organismos por elas designados	1.8.4
Notificação das ocorrências envolvendo mercadorias perigosas	1.8.5
Disposições suplementares aplicáveis aos veículos que efetuam transportes internacionais de mercadorias perigosas (condições ou restrições de segurança suplementares relativas aos veículos que circulem em certas obras de arte, tais como pontes, aos veículos que utilizem meios de transporte combinado, tais como navios ou comboios, ou os veículos que cheguem ou saiam de portos ou de outros terminais de transporte especificados / restrições relativas à circulação de veículos de transporte de mercadorias perigosas em certos dias da semana ou do ano)	1.9.3 a) e d)
Restrições à passagem dos veículos nos túneis rodoviários	1.9.5
Aprovação emitida pela autoridade competente para o transporte de baterias de lítio danificadas que não sejam recolhidas e apresentadas a transporte tendo em vista a respetiva eliminação	capítulo 3.3, disposição especial 661
Versão traduzida das instruções escritas  <i>Nota: Na sua 85ª sessão, o Grupo de Trabalho do Transporte de Mercadorias Perigosas (WP.15) estabeleceu que as Partes Contratantes do ADR devem transmitir ao secretariado as suas traduções oficiais do modelo de instruções escritas apresentado no 5.4.3.4 para difusão por intermédio do site internet da UNECE.</i>	5.4.3
Lista dos códigos técnicos reconhecidos pela autoridade competente para os recipientes sob pressão “não UN” que não são concebidos, construídos e ensaiados de acordo com as normas citadas em referência	6.2.5
Lista dos códigos técnicos reconhecidos pela autoridade competente para as cisternas que não são concebidas, construídas e ensaiadas segundo as normas citadas em referência	6.8.2.7
Lista dos códigos técnicos reconhecidos pela autoridade competente para os veículos-baterias e contentores para gás de elementos múltiplos que não são concebidos, construídos e ensaiados segundo as normas citadas em referência	6.8.3.7

## Anexo II

### Procedimento a seguir na comunicação dos acordos multilaterais concluídos nos termos da secção 1.5.1 do Anexo A do ADR

- 1) O país iniciador contacta o secretariado, e dá-lhe a conhecer a sua intenção de iniciar um acordo multilateral, cujo projeto transmite por fax e por email.
- 2) O secretariado regista o título do projeto de acordo e atribui-lhe um número de série, que comunica imediatamente ao país iniciador.
- 3) O país iniciador indica diretamente o número de série no cabeçalho do projeto de acordo ("Acordo multilateral M252", por exemplo) antes de o propor às outras Partes Contratantes do ADR.
- 4) O país iniciador, a partir do momento em que se tenha posto de acordo com as partes interessadas nas cláusulas definitivas do acordo multilateral, transmite uma cópia assinada ao secretariado em papel e em suporte eletrónico, bem como cópias não assinadas às outras Partes Contratantes do ADR.
- 5) Cada país signatário, quando reenviar a sua cópia assinada ao país iniciador, transmite uma cópia assinada do mesmo ao secretariado.
- 6) A partir do momento em que o secretariado receba a cópia assinada por um segundo signatário, o acordo é introduzido numa base de dados que pode ser consultada na internet, no seguinte endereço:  
<http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html>
- 7) Cada Parte Contratante que revogar um acordo informa imediatamente o secretariado de tal facto.
- 8) A cláusula final dos acordos multilaterais é redigida da seguinte forma:  
*"O presente acordo é válido até (...) \* nos transportes efetuados no território das Partes Contratantes do ADR que o tenham assinado. Se for revogado antes dessa data por um dos signatários, fica neste caso válido, até à referida data, apenas para os transportes efetuados no território das Partes Contratantes do ADR que o tenham subscrito e não o tenham revogado.*  
  
*[data .... ]\*\**  
  
*A autoridade competente para o ADR de ...  
(Assinatura)".*
- 9) No caso em que um país signatário assine um acordo multilateral com certas reservas de aplicação, essas reservas devem ser expressamente formuladas na cópia que transmitir ao secretariado.

---

\* Data em que expira o acordo multilateral, que deve ser indicada pelo país iniciador na versão definitiva que transmite ao secretariado e às outras Partes Contratantes, nos termos do parágrafo 4) acima. Essa data deve corresponder a um período de validade máximo de cinco anos a partir da data de assinatura pelo país iniciador.

\*\* Data de assinatura por cada país envolvido.