Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite

ADR

Foaie de parcurs pentru aderare și punere în aplicare

NAȚIUNILE UNITE

Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite

Acordul european referitor la transportul rutier internaţional al mărfurilor periculoase (ADR)

Foaie de parcurs pentru aderare și punere în aplicare

NAȚIUNILE UNITE

NOTĂ

Aceasta broșură reprezintă o traducere a documentului oficial ECE/TRANS/238

Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (CEE-ONU)

Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) este una dintre cele cinci Comisii regionale ale Națiunilor Unite din subordinea Consiliului Economic și Social (ECOSOC) al ONU. Aceasta a fost creată în anul 1947 cu mandatul de a ajuta la reconstruirea Europei după război, pentru a dezvolta activitatea economică și consolidarea relațiilor economice dintre țările europene, dar și între Europa și restul lumii. În timpul Războiului Rece, CEE-ONU a servit ca platformă unică de dialog și cooperare economică între Est și Vest. În ciuda complexității acestei perioade au fost obținute rezultate semnificative, cu consens, privind numeroase acorduri referitoare la armonizare și standardizare.

După Războiul Rece, CEE-ONU a dobândit nu numai noi state membre, dar și funcții noi. De la începutul anilor 1990, aceasta s-a concentrat pe analiza procesului de tranziție, valorificând experiența sa în armonizarea facilitării integrării țărilor din Europa Centrală și de Est în economia mondială.

CEE-ONU este forumul în care țările din Europa de Vest, Europa Centrala si de Est, Asia Centrală și America de Nord – în total 56 de țări – se reunesc pentru a construi instrumentele de cooperare economică. Această cooperare vizează problemele economice, statistice, de mediu, transport, comerț, energie durabilă, lemn și habitat. Comisia furnizează un cadru regional pentru dezvoltarea și armonizarea standardelor și convențiilor. Experții Comisiei oferă asistență tehnică pentru țările din sud-estul Europei și Comunitatea Statelor Independente. Această asistență este sub formă de servicii de consultanță, seminarii de instruire și ateliere de lucru unde țările își pot împărtăși experiența și cele mai bune practici.

Transporturile la CEE-ONU

Comitetul pentru Transporturi Interioare (CTI) al CEE-ONU contribuie la facilitarea circulației internaționale a persoanelor și bunurilor pe diferitele moduri de transport terestru. Acesta are ca scop îmbunătățirea competitivității, siguranței, eficienței energetice și securității în sectorul transporturilor.

În același timp, acesta acordă o atenție deosebită reducerii impactului negativ al activităților de transport asupra mediului și contribuie în mod eficient la dezvoltarea durabilă.

CTI servește drept:

- Centru de standardizare și gestionare a tratatelor multilaterale referitoare la transport la nivel european, dar și la nivel mondial, cum ar fi în domeniile transportului mărfurilor periculoase și construcției de vehicule rutiere;
- Portal pentru asistență tehnică și schimb de bune practici;
- Promotor al planificării investițiilor multilaterale;
- Partener esențial în inițiativele pentru facilitarea comerțului și transportului;
- Centru istoric de statistică în transport.

De peste șaizeci de ani, CTI servește ca platformă de cooperare interguvernamentală care vizează să faciliteze și să dezvolte transportul internațional, îmbunătățind în același timp siguranța și performanța de mediu. Rodul principal al acestei munci perseverente și importante este reflectat de cele peste cincizeci de convenții și acorduri internaționale. Acestea formează un cadru juridic internațional și un set de reglementări tehnice referitoare la dezvoltarea transportului internațional rutier, feroviar și pe căi navigabile interioare și a transportului intermodal, precum și reglementarea transportului mărfurilor periculoase și a construcției de vehicule.

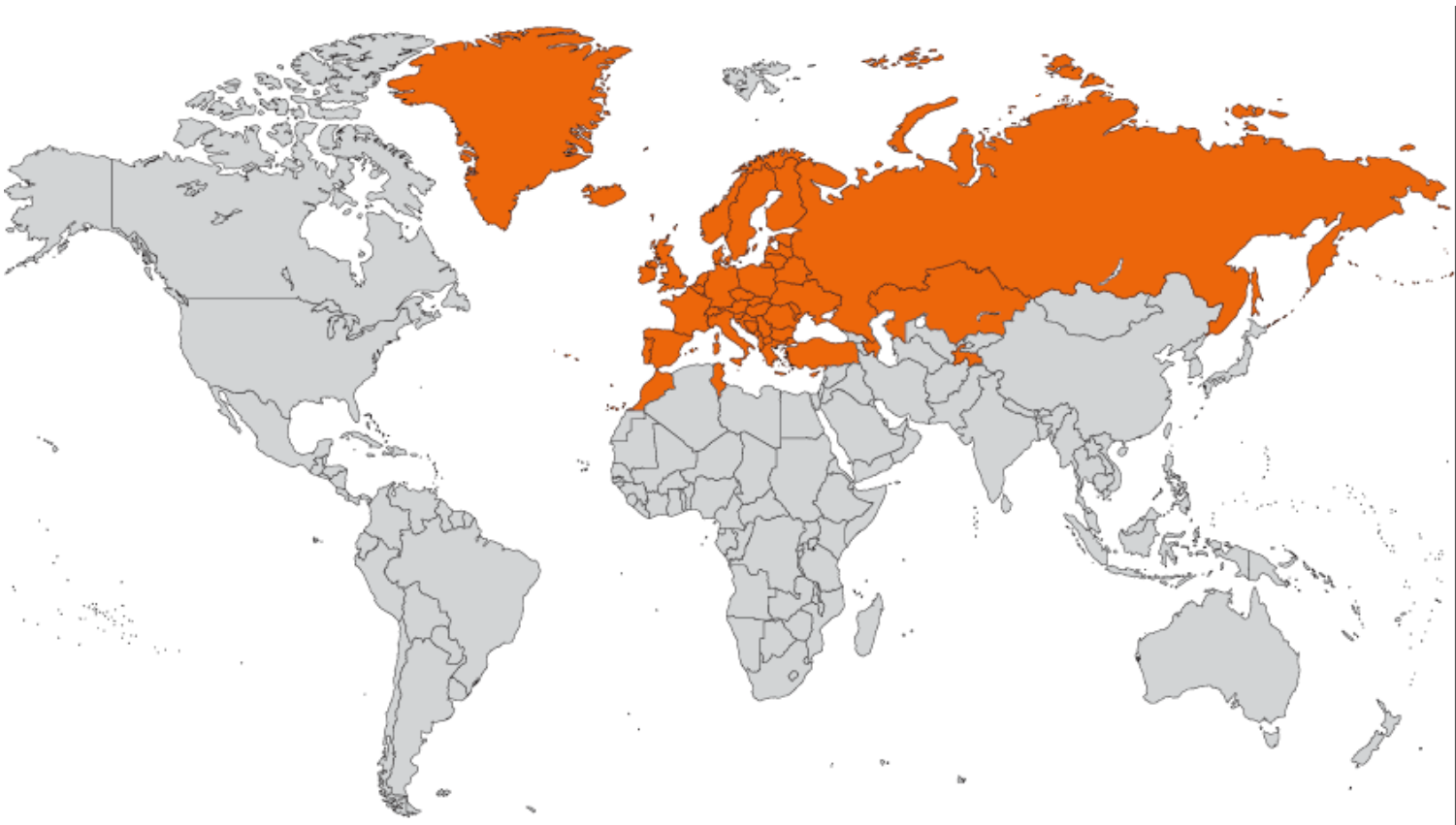
Având în vedere necesitățile sectorului transporturilor și autoritățile sale de reglementare, CEE-ONU oferă o abordare echilibrată, atât a aspectelor legate de facilitare, cât și de siguranță a transporturilor.

Introducere

Acordul european privind transportul rutier internaţional al mărfurilor periculoase (ADR), elaborat la Geneva la 30 septembrie 1957, a intrat în vigoare la 29 ianuarie 1968 conform prevederilor articolului 7.

ADR are în prezent 48 de parţi contractante.

Albania, Andorra, Austria, Azerbaidjan, Belarus, Belgia, Bosnia și Herţegovina, Bulgaria, Cipru, Croaţia, Danemarca, Elveţia, Estonia, Ex-republica Iugoslavă Macedonia, Federaţia Rusă, Finlanda, Franţa, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Kazahstan, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburg, Malta, Marea Britanie, Maroc, Muntenegru, Norvegia, Olanda, Polonia, Portugalia, Republica Moldova, Republica Cehă, România, Serbia, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia, Tadjikistan, Tunisia, Turcia, Ucraina și Ungaria.



Părţi contractante la ADR - octombrie 2015

Statutul acordului poate fi consultat pe site-ul web al CEE-ONU la următoarea adresă:

http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/legalinst_53_tdg_adr_f.html

Datele de contact pentru autoritățile competente ADR pot fi consultate pe site-ul web al CEE-ONU, la următoarea adresă:

http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html

Statele membre ale Comisiei Economice pentru Europa (CEE) şi statele admise pe lângă Comisie cu titlu consultativ conform prevederilor paragrafului 8[1] din mandatul Comisiei pot deveni părţi contractante la ADR (a se vedea art. 6 paragraf (1) din acord). Ţările care pot participa la anumite activităţi ale CEE conform paragrafului 11[2] din mandatul Comisiei pot, de asemenea, să adere la acord (a se vedea art. 6, paragraf 2). În realitate, această ultimă prevedere permite oricărui stat membru al ONU, care nu este membru al CEE, să adere la ADR.

---

1 Paragraful prevede următoarele: "Comisia poate admite cu titlu consultativ națiuni europene care nu sunt membre ale Organizației Națiunilor Unite și să determine condițiile în care pot participa la activitatea sa; aceasta se va pronunța în special cu privire la problema dreptului de vot în organele subordonate Comisiei."

2 Paragraful prevede următoarele: "Comisia invita orice membru al Organizației Națiunilor Unite, care nu este un membru al Comisiei, să participe cu titlu consultativ la examinarea oricărei probleme care prezintă un interes anume pentru țările care nu sunt membre."

Etapele aderării

Coordonare oficială și structurată la nivel național

Reglementările pentru transportul mărfurilor periculoase pot intra în responsabilitatea diferitelor ministere sau instituții funcţie de natura mărfurilor (produse chimice, explozivi, materiale radioactive, deşeuri, medicamente, pesticide), de scopul transportului și de structurile administrative în vigoare. Ministerele, instituțiile și organismele implicate trebuie să fie identificate, iar reprezentanţii acestora trebuie invitaţi să participe la procesul de aderare.

O listă a ministerelor şi agenţiilor care, în mod obişnuit, sunt implicate în transportul mărfurilor periculoase ar cuprinde: autorităţile responsabile cu transportul, controlul rutier, încercări, pregătire profesională a conducătorilor auto, industrie, interne, mediu, comerţ, apărare, finanţe, agricultură, muncă, ştiinţă, educaţie, sănătatea publică, securitate nucleară etc.

Reprezentanţii sectorului privat și al asociațiilor trebuie, de asemenea, să fie implicaţi în proces, în calitate de reprezentanţi ai utilizatorilor reglementărilor: industria chimică/petrolieră/a gazelor, sectorului transporturilor, producătorii de ambalaje, de cisterne sau de vehicule, reprezentanții lucrătorilor, asociațiile celor care intervin în prevenirea accidentelor la locul de muncă, centre de formare profesională etc.

Acest fapt este de natură a asigura o coordonare oficială între toți participanții implicați în procesul de aderare.

Pre-aderare

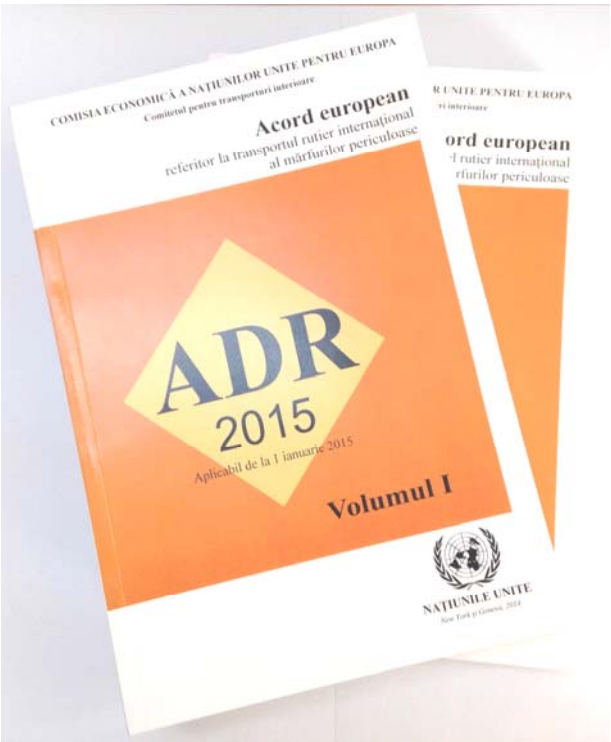
Fiecare stat care dorește să pună în aplicare ADR trebuie să:

- Elaboreze proceduri pentru punerea în aplicare a ADR pentru transportul internațional al mărfurilor periculoase. Aceste proceduri pot include procesul de traducere a textului iniţial şi amendamentelor, controlul în trafic şi la sediul întreprinderilor, practici administrative, interpretarea textelor, practicile administrative de control al implementării, urmărirea actualizărilor, calendarul de intrare în vigoare şi impactul perioadelor de tranziţie;
- Stabilească organismele responsabile cu de punere în aplicare, dacă este necesar;
- Desemneze autorităţile sau organismele competente pentru clasificarea mărfurilor, agrearea, încercarea şi omologarea ambalajelor, cisternelor şi vehiculelor, pregătirea profesională şi atestarea conducătorilor auto şi a consilierilor de siguranţă pentru transportul mărfurilor periculoase, supravegherea pregătirii corespunzătoare a acestor autorităţi şi organisme care trebuie să dispună de proceduri adecvate pentru emiterea de omologări/agreări/ autorizări conforme cu prevederile ADR. Aceste competențe pot fi atribuite unui organism administrativ unic, care poate fi, de asemenea, responsabil la alte moduri de transport de mărfurilor periculoase;
- Desemneze organismul principal de coordonare pentru punerea în aplicare la nivel naţional şi cooperarea cu alte state (prin intermediul Grupei de lucru pentru transportul mărfurilor periculoase de la CEE-ONU), ţinând cont de disponibilitatea experţilor şi a resurselor. Acest organism va reprezenta autoritatea competentă la reuniunile internaţionale şi, în acest caz, ar trebui să-i fie permis să decidă în numele acesteia;
- Asigure resursele financiare și umane necesare pentru a asigura participarea experților la ședințele corespunzătoare organismelor internaționale responsabile cu elaborarea reglementărilor și standardelor care susțin aceste reglementări.

Reglementare

Organismul naţional de coordonare va elabora sau va adapta legislaţia/reglementările naţionale existente pentru a se putea aplica transporturilor internaționale de mărfuri periculoase, astfel încât acestea să fie conforme cu prevederile ADR. Reglementările care ar putea să se suprapună cu prevederile ADR trebuie să fie evaluate în special în următoarele domenii: securitate, deşeuri, tuneluri, servicii poştale, transportul mărfurilor periculoase pe alte moduri de transport, siguranţă rutieră, restricţii de circulaţie etc.

Pentru a facilita punerea în aplicare a ADR, se recomandă, de asemenea, să se alinieze pe cât posibil legislația privind transportul național de mărfuri periculoase cu ADR.



Aderare

Odată ce toate condiţiile pentru aderare sunt îndeplinite, procedura ar trebui să înceapă în conformitate cu legislația naţională sau Constituţia ţării, cu consultarea administrației competente cu afacerile internaţionale (de exemplu, Departamentul pentru relații internaționale sau Ministerul afacerilor externe).

Cu scopul de a permite intrarea în vigoare a Protocolului de amendare din 1993 care amendează articolele 1 a), 14 1) et 14 3) b) din acordul ADR, este recomandabil ca statele să depună în acelaşi timp un instrument de aderare la ADR şi un instrument de aderare la Protocolul din 1993.

Instrumentul de aderare care trebuie depus la Secretariatul General al ONU trebuie să fie semnat de către Şeful statului sau Guvernului ori Ministrul afacerilor externe sau o persoană împuternicită de una dintre aceste autorităţi ad interim.

Site-ul web al Oficiului de afaceri juridice al Națiunilor Unite menționat mai jos conține informații cu privire la procedura de urmat, formularele de completat și coordonatele serviciului responsabil cu asistență tehnică:

http://untreaty.un.org/ola/div_treaty_techassist.aspx?section=treaty

Actualizare

Anexele A şi B sunt periodic amendate şi actualizate, în conformitate cu deciziile Grupului de lucru pentru transportul mărfurilor periculoase (WP.15) și Reuniunii comune a Comitetului de experți RID și a Grupului de lucru pentru transportul mărfurilor periculoase (Reuniunea comună RID/ADR/ADN) (WP.15/AC.1).

Reprezentanții Părților contractante la ADR pot participa în calitate de participanți cu drepturi depline de vot la sesiunile WP.15 și Reuniunii comune RID/ADR/ADN.

Mandatul și regulamentul de procedură al WP.15 sunt conținute în documentul ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1, care este disponibil pe site-ul web al CEE-ONU, la următoarea adresă:
http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html

Mandatul și regulamentul de procedură al Reuniunii comune sunt cuprinse în ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2 care pot fi accesate pe site-ul web al CEE-ONU, la următoarea adresă:
http://www.unece.org/trans/main/dgdb/ac1/ac1rep.html

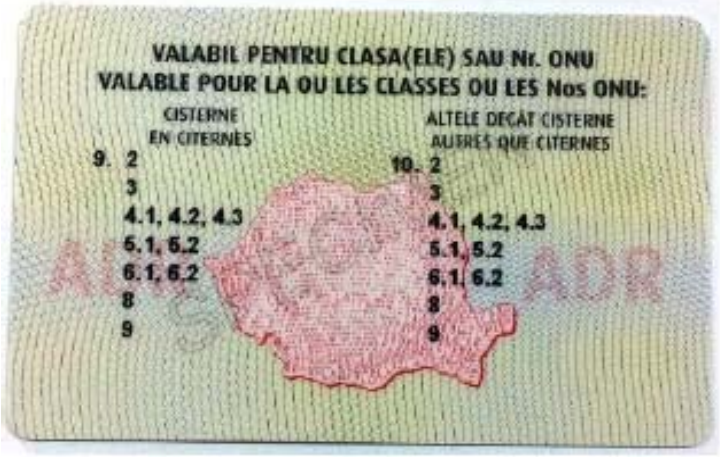
De asemenea, este necesară crearea unui mecanism de monitorizare. Acesta implică, printre altele, frecventarea cu regularitate a sesiunilor WP.15 și Reuniunii comune, oferirea de informații părților interesate și stabilirea de proceduri pentru aplicarea amendamentelor adoptate de către Părțile contractante la fiecare doi ani.

LAG

Alte probleme legate de implementare

Eliberarea certificatelor

În anumite cazuri, ADR prevede eliberarea de certificate recunoscute de către celelalte Părţi contractante (certificate de agreare a cisternelor, certificate de omologare a ambalajelor, certificate de omologare a vehiculelor, certificate de pregătire profesională a conducătorilor auto etc.). Poate fi util să se pună la punct un sistem de emitere rapidă şi eficientă a certificatelor, precum şi un mecanism de colectare a datelor corespunzătoare. Eliberarea certificatelor poate fi în responsabilitatea organismelor sau agenţiilor teritoriale. În acest caz, o autoritate centrală ar trebui să asigure, atât armonizarea procedurilor, cât şi colectarea datelor necesare.



Comunicări adresate Secretariatului CEE-ONU

În conformitate cu ADR, Părţile contractante trebuie, de asemenea, să comunice Secretariatului CEE-ONU anumite informaţii, pe care acesta le aduce va aduce la cunoștința Părţilor contractante. Este vorba, cu precădere, despre acordurile speciale, lista autorităţilor competente, restricţiile de circulaţie, codurile tehnice recunoscute etc. (a se vedea anexa I).

Proceduri de control

ADR este un acord între state şi nu există o singură autoritate centrală însărcinată cu aplicarea sa. În practică, controalele în traficul rutier sunt efectuate de Părţile contractante. Dacă sunt încălcate reglementările, autorităţile naţionale pot impune contravenientului să aplice legislaţia naţională. Acordul ADR în sine nu prevede nicio sancţiune. Ar trebui stabilite proceduri de control şi proceduri de prevenire, identificare, monitorizare şi gestionare a cazurilor când se comit încălcări.

Proceduri în caz de accident

Accidentele care implică mărfuri periculoase necesită, adesea, intervenţia diferitelor servicii de urgenţă, motiv pentru care trebuie elaborate proceduri de informare şi coordonare comună. Ar trebui, de asemenea, să fie studiată posibilitatea cooperării între statele vecine.

Pregătirea în caz de catastrofe poate include, de asemenea, participarea la programele referitoare la punerea în aplicare a sistemelor de transport inteligente pentru urmărirea şi supravegherea mărfurilor periculoase.

Acorduri speciale

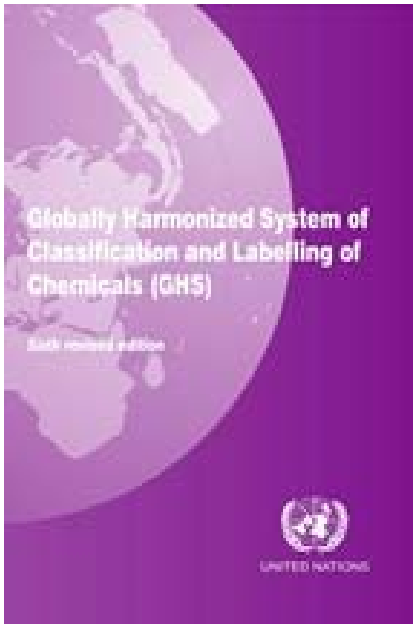
În conformitate cu articolul 4, alineatul 3 din ADR și secțiunea 1.5.1 din anexa A, autoritățile competente ale Părților contractante pot conveni în mod direct între ele asupra autorizării anumitor operațiuni de transport pe teritoriile lor cu derogare temporară de la prevederile ADR, cu condiția de a nu face concesii de la siguranță. Procedura pentru semnarea și notificarea unor astfel de acorduri bilaterale sau multilaterale se regăsește în anexa II.

Alinierea cu alte sisteme de clasificare şi etichetare

Cu scopul de a preveni riscurile prezentate de mărfurile periculoase, nu numai în timpul transportului lor, dar şi în diferite etape ale existenţei lor de la producere, la utilizare şi eliminare, ţările trebuie să aibă cunoştinţe aprofundate şi corespunzătoare privind produsele chimice pe care le importă sau le produc.

Sistemul global armonizat de clasificare şi etichetare a produselor chimice (GHS), elaborat sub egida CEE-ONU, stabileşte clasificarea produselor chimice pe tipuri de pericol şi propune elemente armonizate de comunicare a pericolelor, incluzând etichete şi fişe cu date de siguranţă.

Clasificarea mărfurilor periculoase din ADR este conformă cu clasificarea propusă în GHS. Aplicarea clasificării din GHS, în celelalte reglementări referitoare la mărfurile periculoase, ar constitui un pas înainte, ţinând cont de faptul că GHS furnizează o bază pentru armonizarea regulilor şi reglementărilor privind produsele chimice la nivel naţional, regional şi global, fiind un factor important pentru facilitarea schimburilor comerciale.



E
880 м

Anexa I

Informații care se comunică Secretariatului CEE-ONU în cadrul punerii în aplicare a ADR

Informații care trebuie transmise Secretariatului CEE-ONU	Referința în anexele ADR
Acorduri privind vehiculele transportate altfel decât prin transport rutier de marfă	1.1.4.5
Derogările în ceea ce privește transferul obligațiilor de siguranță ale participanților	1.4.1.3
Derogări temporare de la prevederile ADR (acorduri bilaterale sau multilaterale)	1.5.1
Lista autorităților competente și a organismelor desemnate de către acestea	1.8.4
Notificări ale evenimentelor care implică mărfuri periculoase	1.8.5
Dispoziții suplimentare aplicabile vehiculelor angajate în transportul internațional al mărfurilor periculoase (prevederi suplimentare de siguranță sau restricții privind vehiculele care utilizează anumite structuri, cum ar fi poduri, vehicule care utilizează mijloacele de transport combinat, cum ar fi feriboturi sau trenuri, sau vehicule care intră sau ies din porturi sau alte terminale de transport / Restricții privind libera circulație a mărfurilor periculoase în anumite zile ale săptămânii sau anului)	1.9.3 a) și d)
Restricții la trecerea prin tuneluri a vehiculelor care transportă mărfuri periculoase	1.9.5
Aprobarea emisă de către autoritatea competentă pentru transportul de baterii cu litiu deteriorate, care nu sunt colectate și prezentate pentru transport în vederea eliminării	Capitolul 3.3, DS 661
Versiunile traduse ale instrucțiunilor scrise *Notă: La cea de a 85-a sesiune, Grupul de lucru pentru transportul mărfurilor periculoase a fost de acord ca Părțile contractante la ADR să trimită Secretariatului traducerile oficiale ale modelului instrucțiunilor scrise stabilite în 5.4.3.4 pentru circulație prin intermediul site-ului CEE-ONU.*	5.4.3
Lista codurilor tehnice recunoscute de autoritatea competentă pentru recipiente sub presiune "non-UN", care nu sunt concepute, fabricate și încercate în conformitate cu standardele de referință	6.2.5
Lista codurilor tehnice recunoscute de autoritatea competentă pentru tancurile care nu sunt concepute, fabricate și încercate în conformitate cu standardele de referință	6.8.2.7
Lista codurilor tehnice recunoscute de autoritatea competentă pentru vehiculele-baterie și CGEM-uri care nu sunt concepute, fabricate și încercate în conformitate cu standardele de referință	6.8.3.7

3

Anexa II

Proceduri de urmat pentru comunicarea acordurilor multilaterale încheiate conform 1.5.1 din anexa A a ADR

(1) Țara inițiatoare contactează Secretariatul și-l informează cu privire la intenția sa de a inița un acord multilateral, transmițându-i proiectul prin fax și prin e-mail;

(2) Secretariatul înregistrează titlul proiectului de acord și îi atribuie un număr de serie pe care îl comunică imediat țării inițiatoare;

(3) Țara inițiatoare include numărul de serie în titlul proiectului de acord (de exemplu, "*Acordul multilateral M252*") și apoi îl propune celorlalte Părți contractante la ADR;

(4) De îndată ce țara inițiatoare a ajuns la un acord cu părțile interesate cu privire la versiunea finală a clauzelor acordului multilateral, transmite copia sa semnată la Secretariat pe suport de hârtie și în format electronic și transmite copii nesemnate celorlalte Părți contractante la ADR;

(5) Fiecare țară semnatară returnează copia sa semnată la țara inițiatoare și transmite o copie semnată Secretariatului;

(6) De îndată ce Secretariatul primește copia semnată de un al doilea semnatar, acordul este înscris într-o bază de date care poate fi consultată pe site-ul web al CEE-ONU:

http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html;

(7) Fiecare parte contractantă care revocă un acord va informa de îndată Secretariatul;

(8) Clauza finală a unui acord multilateral ar trebui să fie formulată după cum urmează:

"Acest acord este valabil până la (...)* pentru transporturile efectuate pe teritoriul acelor Părți contractante la ADR semnatare ale prezentului acord. În cazul în care este revocat de unul dintre semnatari, acesta rămâne valabilă până la data menționată mai sus doar pentru transporturile efectuate pe teritoriile acelor Părți contractante la ADR semnatare ale prezentului acord, care nu l-au revocat.

(data ...)**

Autoritatea competentă pentru ADR din ... ... (Semnătura)";

(9) În cazul în care o țară semnatară a semnat un acord multilateral cu anumite rezerve, aceste rezerve se menționează în mod expres în exemplarul care se transmite Secretariatului.

---

* Data de expirare a acordului multilateral care trebuie să fie indicat de către țara inițiatoare în versiunea finală transmisă Secretariatului și celorlalte Părți contractante în conformitate cu alineatul (4) de mai sus. Această dată de expirare trebuie să corespundă unei perioade maxime de valabilitate de cinci ani de la data semnării de către țara inițiatoare.

** Data semnării pentru fiecare țară în parte.

Acordul european referitor la transportul rutier internaţional al mărfurilor periculoase (ADR)

Foaie de parcurs pentru aderare și punere în aplicare