

GUIA DE UTILIZAÇÃO

PROCEDIMENTOS DE ATUAÇÃO EM CASO DE ACIDENTE/INCIDENTE NO DECURSO DE OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS



Projeto SIAC - Sistema de Apoio às Ações Coletivas

PROJETO Nº
POCI-02-0853-FEDER-046624

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu
de Desenvolvimento Regional

1. Enquadramento

A segurança do transporte de mercadorias perigosas está maioritariamente dependente das medidas de prevenção que possam ser definidas e que são minimamente garantidas caso sejam seguidas as disposições legais, sistematicamente atualizadas nas últimas décadas, tendo por base a evolução técnica e o conhecimento muitas das vezes resultando da análise de incidentes e acidentes.

O presente guia faz parte integrante do projeto para a “Elaboração e disponibilização online de manual de procedimentos de atuação em caso de acidente/incidente no decurso de operações de transporte de mercadorias perigosas (rodoviário, marítimo/fluvial, ferroviário e em infraestruturas logísticas)” inserido no Projeto SIAC - Sistema de Apoio às Ações Coletivas - Qualificação, projeto nº POCI-02-0853-FEDER-046624.

Com este projeto, pretende-se ter acesso a um conjunto de informação sistematizada sobre os produtos em concreto ou sobre as famílias de produtos transportados, capaz de aumentar a eficácia na atuação em caso de fugas, derrames ou incêndios. Um maior conhecimento sobre os produtos (matérias e objetos) a transporte, potencia uma atuação responsável e preventiva, constituindo-se como uma ferramenta de fácil utilização, que melhora a segurança de todos intervenientes e reduz o risco de acidentes, quer pela probabilidade de ocorrência, quer pela redução das consequências.

O risco nunca consegue ser integralmente eliminado, sendo por isso necessário preparar uma resposta eficaz perante qualquer incidente de forma a que o risco remanescente seja o menor possível.

2. Informação disponibilizada

A forma de atuação em caso de acidente pode depender não só da natureza da mercadoria e da forma de acondicionamento como do modo de transporte.

Por exemplo, um derrame no interior de um navio tem particularidades que não se encontram num derrame sobre o solo, assim como um incêndio numa cisterna não é igual ao incêndio que possa ocorrer com o mesmo produto na forma embalada.

Esta mesma perceção do risco é assimilada pelos diferentes regulamentos modais:

- ADR – Acordo relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada;
- RID – Regulamento relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas;
- ADN – Acordo Europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por via navegável interior;
- Código IMDG – Código Marítimo Internacional das Mercadorias Perigosas; e
- Instruções Técnicas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI);

Aplicando regras diferente, que podem passar por exceções, limitações e até isenções, distintas, que se podem traduzir em sinalizações diferentes (ou ausência de sinalização) para um mesmo produto,

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu
de Desenvolvimento Regional

dependendo do modo de transporte.

Assim, para além de se ter incorporado informações e a referência a obrigações pertinentes dos diferentes regulamentos acima referidos, foi incorporada informação de outras fontes, destacando-se as Guias de Resposta à Emergência (GRE) do *Emergency Response Guide Book*, aplicado nos Estados Unidos da América, Canadá e México, e também adotado pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil em matéria de intervenção NRBQ, as Fichas de Internacionais de Segurança Química (FISQ) disponibilizadas no sítio da Internet da Organização Internacional do Trabalho (OIT), e os procedimentos de emergência para transporte marítimo (Fichas EmS, publicadas pela Organização Marítima Internacional, em suplemento ao Código IMDG).

3. Forma de utilização

Normalmente o expedidor de uma mercadoria perigosa é quem detém um maior conhecimento sobre o produto e a forma de atuar em caso acidente.

Na maioria dos casos, quem coloca no mercado uma matéria perigosa deve garantir a existência de **Fichas de Dados de Segurança (FDS)** em conformidade com o REACH, contudo, estes documentos não têm que acompanhar as mercadorias a transporte. Além disso, existem produtos (por exemplo, a generalidade dos objetos) que não estão obrigados a possuir FDS.

Quando existam, devem ser o elemento de informação principal para a atuação em caso de derrame e/ou incêndio, consultando-se para o efeito as **secções 6 e 5**, respetivamente.

Mas se o acidente/incidente ocorrer a bordo de um navio, devemos atender às orientações definidas nos procedimentos identificados como EmS, *Emergency Schedules*, para FIRE (incêndio) e SPILLAGE (derrame).

A primeira tarefa a ser executada passa por identificar o ou os produtos envolvidos.

Para tal, a forma mais completa de identificar a mercadoria, deverá ser através do documento de transporte, exceção feita a mercadorias que possam estar abrangidas por isenções (como é o caso das mercadorias transportadas ao abrigo das “Quantidades Limitadas”, nos modos terrestres).

Outra das formas de identificar a mercadoria, pode ser através da informação existente nas embalagens (por exemplo o nº ONU, número de quatro dígitos que surge precedido das letras “UN”). Este número surge também na parte inferior dos painéis laranja, no caso do transporte em cisternas ou transporte a granel, ou no exterior de contentores de transporte marítimo, em determinados tipos de expedição.

Através das etiquetas ou placas-etiqueta apenas temos a informação relativa aos perigos em presença, não do produto em concreto, o que pode ser insuficiente para uma atuação segura.

Importa também referir que, por via de isenções, poderá não estar disponível alguma (ou qualquer) informação, razão pela qual, na dúvida, todas as mercadorias devem ser consideradas perigosas.

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu
de Desenvolvimento Regional

No separador “Instruções”, é apresentada uma legenda para o separador “Principal PT”, a partir do qual se podem aceder a informações ou instruções particulares associadas a cada mercadoria.

Além disso, é feito, de forma sucinta, é apresentado um resumo da forma de utilização desta ferramenta.

Após identificar o ou os produtos envolvidos,

1º Conhecendo o ou os N^{os} ONU, **filtrar por coluna (1)**;

"NOTA: alguns números ONU têm mais do que uma entrada no quadro.

Se for o caso, verifique a coluna (9), correspondente ao "grupo de embalagem" (grau de perigosidade) e/ou coluna (8) "Perigo secundário".

Na dúvida, considere o mais perigoso;

Alternativamente, se não conhecer o número ONU,

2º Conhecendo a designação da matéria, filtrar por coluna (2) ou procurar designações alternativas no separador FISQ;

Caso tenha uma designação em inglês, francês ou espanhol, utilize o separador "PSN";

ATENÇÃO: Caso não encontre uma designação, tal não é sinónimo de a mercadoria não ser perigosa. Nem todas as matérias são referenciadas pelo nome específico. Há casos em que as matérias são assignadas a “famílias” de produtos, normalmente designadas como “rubricas coletivas”, por exemplo: “Líquidos inflamáveis, n.s.a. (UN 1993)”.

As colunas (1), (2); (7) e (8), são indicadas (por essa ordem, caso aplicável) na documentação de transporte que acompanha a carga, para todos os modos de transporte (exceto em casos de isenção);

A classe de perigo, em conformidade com o Livro Laranja das Nações Unidas é indicada na coluna (5). O separador “Classes”, permite uma correlação entre as classes /divisões nos diferentes regulamentos e os modelos de etiquetas de perigo associados a cada um dos perigos (principal e/ou secundários).

As colunas (3) e (4) disponibilizam informação pertinente para a identificação de algumas características da mercadoria (por exemplo, mas não só, o estado físico da matéria). Esta informação tem por base o transporte terrestre.

Também a coluna (18) pode fornecer informações pertinentes sobre certas características da matéria, como por exemplo o odor, a densidade, o ponto de inflamação de referência, etc., permitindo uma melhor identificação e atuação em caso de fuga ou derrame, ou mesmo em caso de incêndio.

A coluna (5) indica o “número de identificação de perigo”, que normalmente é apresentado na parte superior dos painéis laranja, utilizados no transporte terrestre efetuado em cisternas ou a granel.

Com particular relevância em caso de fuga ou derrame, a coluna (10) indica as matérias identificadas como “poluentes marinhas” no Código IMDG, e conseqüentemente classificadas como “perigosas para o

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu
de Desenvolvimento Regional

ambiente”. A referência à letra “P” indica que a matéria é “poluente marinha”, mas a não indicação não representa o seu contrário, devendo sempre ser obtida a informação pertinente através do documento de transporte, da sinalização ou da FDS.

A referência a “Disposições especiais” nas colunas (11) ou (12) pode ajudar a identificar possíveis isenções ou casos especiais aplicáveis. As disposições especiais inferiores a 500, são originárias do Livro Laranja e as com numeração igual ou superior são específicas de cada modo. Contudo, mesmo nas disposições especiais inferiores a 500, podem existir algumas nuances modais.

A estiva indicada nas colunas (14) e (15) e a segregação, indicada na coluna (16), só se aplicam de forma obrigatória no transporte marítimo; a coluna (17) tem informação sobre os grupos de segregação (famílias químicas) referenciados no Código IMDG, informação que pode ser relevante para a determinação de incompatibilidade entre produtos, mesmo quando não estamos em presença de uma operação de transporte marítimo;

A coluna (19) indica a possibilidade de libertação de gases tóxicos em contacto com a água, o que pode ser pertinente no que respeita à prevenção, mas particularmente importante no que diz respeito à intervenção. O separador “GRE Tabela2” referencia os gases tóxicos que são produto da reação com a água, com uma legenda para os símbolos químicos na parte inferior do quadro.

A coluna (13) permite identificar as zonas de risco no transporte marítimo, o que pode dar indicações quanto à melhor localização dos produtos.

Também no que respeita ao transporte marítimo, as colunas (20) e (21) fazem referência aos procedimentos de emergência a realizar em caso de incêndio (F) ou derrame (S) a bordo de navios.

No que respeita à atuação de carácter mais geral, a coluna (22) indica o número da Guia a ser utilizada para as equipas de primeira intervenção em incidentes terrestres. A informação detalhada pode ser vista no separador “GRE”, em português, francês, inglês e espanhol, sendo possível filtrar a ou as Guias a serem visualizadas.

Na coluna (23) é referenciado o número da Ficha Internacional de Segurança Química, em linha com o definido pela OIT, sendo possível através de uma hiperligação existente no separador “FISQ” aceder aos conteúdos da Ficha em português e a partir do site, escolher uma das restantes 14 línguas disponibilizadas.

3º “A regulamentação de transporte de mercadorias perigosas é alterada a cada 2 anos (anos ímpares).

O presente documento foi elaborado de acordo com a informação existente em 2023.

Lisboa, 7 de setembro de 2023

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA
Fundo Europeu
de Desenvolvimento Regional