

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS

ATIVIDADE E RESPONSABILIDADE

SILVA, Carlos Eduardo Viriato; BONETTO, Nelson Cesar Fernando

Carlos@indax.com.br

Centro de Pós-Graduação Oswaldo Cruz

Resumo: *Esse trabalho tem por objetivo apresentar as características específicas do setor de transporte de produtos perigosos no Brasil, pois trata-se de um segmento regido por normas e legislações próprias devido aos detalhes e variáveis que lhe são inerentes. Essa atividade, considerada de grandes riscos aos seres humanos e ao meio ambiente, pode ser bastante segura, se executada por profissionais habilitados e equipamentos adequados. É preciso que todos que atuam nesse segmento se conscientizem da imensa responsabilidade e absoluta importância das orientações e instruções e que somem esforços para que possam ser evitados episódios que possam promover consequências graves ao meio ambiente e à população.*

Palavras-chave: *Produtos Perigosos, Logística, Responsabilidade, Treinamentos, Instruções, Preservação.*

Abstract: *This work aims at presenting the specific characteristics of the industry of transportation of dangerous products in Brazil, as the segment covered by their own standards and laws due to details and variables associated with that. This activity considered of great risks to humans and the environment, can be pretty safe, if performed by professionals trained and adequate facilities. We must all that act in this thread if the immense responsibility conscience and absolute importance of the guidelines and instructions and that throw efforts so that they can be avoided episodes that can promote serious consequences to the environment and the population.*

Keywords: *Hazardous Products, Logistics, Responsibility, Trainings, Instructions, Preservation.*

1 INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de produtos perigosos é um caso que apresenta enormes particularidades. Durante esta atividade, vários fatores passam a ser críticos e a imprudência pode significar não só a perda de bens materiais, mas um elevado risco à vida, às comunidades locais e ao meio ambiente.

Representando um forte elemento na estrutura econômica de qualquer país, o transporte de produtos perigosos é uma atividade necessária na viabilidade de processos produtivos de

diversos setores. Em breve reflexão, pode-se perceber que não há atividade ou setor produtivo que não utilize em seus processos ou produtos algum insumo de origem química.

2 TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS NO BRASIL

A exemplo de muitos países, o Brasil possui uma tendência de priorizar investimentos públicos no modal rodoviário, pois as necessidades de produção e consumo geradas pelo seu atual nível de desenvolvimento fazem com que a movimentação de produtos perigosos seja cada vez mais intensa, principalmente por esse modal de transportes que foi adotado.

Apesar da precariedade, a malha rodoviária brasileira é considerada a segunda maior do mundo, só perdendo para a dos Estados Unidos.

Infelizmente, paralelamente a desse desenvolvimento a outros demais aspectos favoráveis do modal rodoviário, a sociedade brasileira paga um alto preço pelas ocorrências rodoviárias, tanto no número de vítimas, quanto nos danos ambientais ocasionados pela emissão de poluentes ou, especificamente, nos danos gerados por acidentes no transporte rodoviário de produtos perigosos.

Os acidentes de trânsito causam problemas em qualquer país, mas é perceptível a disparidade entre as taxas de acidentes rodoviários no Brasil comparado com as dos demais países, sendo aquele que atualmente ocupa o primeiro lugar nas taxas de acidentes rodoviários. Continuamente se tem discutido a origem desse drama nacional, mas o fato é que a irresponsabilidade, imprudência, falta de preparo ou interesses diversos são responsáveis pela maioria dos acidentes de trânsito. Não se sabe com exatidão, mas especialistas relatam que os fatores acima são a causa de 75 a 90% dos acidentes de trânsito (DERSA, 2010).

O transporte rodoviário de produtos perigosos no Brasil carece de um cadastro nacional de acidentes, com dados estatísticos que permitam conhecer as principais causas, o comportamento do motorista, as condições de segurança de certas rodovias, das unidades de transporte, os custos humanos, ambientais e materiais dos acidentes, entre outros.

Através de diversos eventos observou-se a carência de informações e investimentos, tanto em frotas quanto no preparo de profissionais qualificados, que esse setor enfrenta (SILVA, 2010).

Na ausência de dados estatísticos em nível nacional, cita-se como exemplo, os dados obtidos do *U.S. Department of Transportation*, que registrou no ano de 2002, cerca de 14.000 incidentes, envolvendo o modal rodoviário norte-americano de transporte de produtos perigosos.

Quanto aos acidentes ocorridos no Estado de São Paulo, os dados do Cadastro de Acidentes Ambientais da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CADAC - demonstram que o transporte rodoviário de produtos perigosos tem se caracterizado como o principal fator de risco de acidentes ambientais, liderando as estatísticas, com 37% do total de episódios desse tipo.

Os acidentes ocorridos no transporte rodoviário desses produtos diferem dos comuns de trânsito, pois podem atingir uma amplitude e agressividade diferenciada, considerando o meio em que os produtos transitam, as quantidades transportadas e as características particulares de cada um deles, ou seja, explosividade, inflamabilidade, corrosividade, toxicidade e/ou radioatividade.

2.1 Legislação

O transporte rodoviário de produtos químicos perigosos foi regulamentado no Brasil através da promulgação do Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988, que o aprovou para o

Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos - TRPP, complementado por atos administrativos, normalizações, entre outros.

Quando se trata do transporte desses materiais, são definidas algumas normas para sua movimentação. No Brasil, caracterizam-se produtos químicos perigosos para transporte aqueles que se enquadram em uma das nove classes de material estabelecido na Resolução 420/04 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT,2004). Essa Resolução refere-se à aprovação das instruções complementares, havendo sido atualizada pela Resolução 701/04, também da ANTT.

Levando em conta o potencial de risco dessa atividade, os envolvidos, tanto os transportadores, expedidores, destinatários, fabricantes, importadores quanto o próprio Poder Público, através de seus órgãos competentes, devem ter pleno conhecimento das normas que regem essa atividade, bem como a percepção de seus riscos, das responsabilidades e conseqüências de um acidente no âmbito administrativo, civil e penal.

A legislação federal, que trata do assunto, é constituída por diversos dispositivos sobre multas e sanções penais e administrativas, por infrações à regulamentação desse serviço. Acresce-se a isso os de atividades lesivas ao meio ambiente, além de normas e procedimentos para formação de condutores, entre outras legislações específicas. Entre a diversidade e a variedade de instrumentos legais há, inclusive, a Portaria Nº 22 de, do Ministério dos Transportes, que aprova as instruções para a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos no Mercosul (BRASIL, 2001).

O Conselho Brasileiro 16 (CB – 16) da ABNT tem revisado todas suas normas periodicamente, referente ao transporte terrestre de produtos perigosos, facilitando o manuseio das normas, tal que reduziu, em 2003, de 17 para, apenas, 10. Essa revisão enquadrou também as questões relativas as embalagens vazias e contaminadas, entre outros casos.

É importante ressaltar que cada Estado da Federação tem também sua própria legislação para esse transporte. Portanto, antes de realizar essa atividade é imprescindível verificar as exigências e obter as licenças requeridas em cada um deles. A complexidade e o excesso de detalhes é, talvez, um dos grandes problemas do transporte rodoviário de produtos químicos perigosos no país.

Em razão dessa complexidade, as dúvidas e falta de entendimentos que envolvem o tema são constantes, por esse motivo a Indax Comunicação Ltda. tem promovido vários eventos instrutivos, tais como, seminários, cursos e treinamentos, mas sendo sua principal publicação instrutiva do setor, o Manual de Autoproteção – Manuseio e Transporte Terrestre de Produtos Perigosos, já em sua décima edição, sempre com o objetivo de instruir e orientar esse segmento, haja vista ser tão dinâmico.

2.2 Responsabilidade no transporte

Atualmente, associações ligadas à indústria química, tais como distribuidores e transportadores de produtos químicos perigosos também possuem programas de qualificação. O objetivo dos mesmos é o de melhorar o transporte e, para isso, são exigidos dos transportadores, treinamento periódico de seus funcionários, a seleção mais rigorosa na admissão desses elementos, o uso de veículos adequados que garantam a segurança durante o transporte, entre outros.

Nesse segmento, cada vez mais tem-se procurado instruções e aperfeiçoamento, pois em caso de um acidente de qualquer natureza a repercussão da imagem da empresa envolvida é extremamente prejudicial, além do fato da responsabilidade ambiental do agente causador, que responderá criminalmente, a ação movida pelas leis de crimes ambientais.

Esclarece-se que, em decorrência de um acidente, tanto a transportadora quanto o fabricante são responsabilizados e ambos respondendo pelo ato, desde a produção até seu destino final. Quem contrata o serviço, transporta e recebe o material configuram-se como co-responsáveis.

As maiores dúvidas citadas pelos usuários desses serviços dizem respeito às legislações e normas, sendo que as envolvendo a ocorrência de acidentes e as fiscalizações por parte dos órgãos competentes são as mais questionadas.

Em sua maioria, os acidentes são resultado da imprudência dos motoristas, sobretudo quanto à velocidade, à má condição dos veículos, entre outras situações, tais como má conservação das estradas e à falta de fiscalização com mais frequência na movimentação desses materiais.

A literatura sobre o assunto revela que a quantidade de acidentes causados em razão das transportadoras ou de condutores tem reduzido consideravelmente, pois as empresas de transportes estão se conscientizando da importância do treinamento de seus operadores e cumprindo as exigências de segurança das indústrias e do Código de Trânsito Brasileiro.

Em um eventual acidente envolvendo o transporte rodoviário de produto perigoso é sempre realizado o atendimento de emergência. Dependendo de seu porte e das características da ocorrência esse serviço é realizado com a integração de diversos órgãos, tais como, Polícia Rodoviária, Corpo de Bombeiros, Defesa Civil Estadual ou Municipal, o órgão ambiental, o DER ou Concessionárias de Rodovias, a Vigilância Sanitária, o Policiamento Ambiental, a Fiscalização Fazendária e, no caso de explosivos, o Grupo de Ações Táticas e Especiais da Polícia Militar (GATE), entre outros. Poderá ainda ser apoiado pelos órgãos responsáveis pelo abastecimento de água na área em que ocorreu o episódio. Para casos específicos de acidentes que envolvam materiais radioativos, as equipes de atendimento emergencial contam com o apoio da Comissão Nacional de Energia Nuclear, além da própria transportadora envolvida, o expedidor da carga e o fabricante do produto.

Acrescenta-se a isso a importância que existe em das empresas promoverem treinamentos através de exercícios simulados para que se traga segurança numa situação real de atendimento emergencial. Ressalta-se também que a disciplina no uso correto dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI), afim de minimizar os eventuais riscos profissionais que atuam nas emergências.

Outra atividade fundamental que faz parte da temática é a fiscalização para a garantia do cumprimento de todos os procedimentos dos órgãos fiscalizados considerados essenciais para esse tipo de transporte rodoviário. A fiscalização compreende:

- verificação de documentos de porte obrigatório exigidos no transporte de produtos perigosos;
- adequação das simbologias utilizadas nos veículos e nas embalagens;
- verificação da existência de vazamentos nos equipamentos de transporte destinados à carga a granel e, em se tratando de carga fracionada, a arrumação e o estado das embalagens;
- verificação dos equipamentos exigidos para proteção do condutor e aqueles destinados a situações de emergência;
- fiscalização para certificar que há compatibilidade química e genérica entre os produtos transportados;
- verificação do estado geral dos veículos utilizados, bem como se o condutor possui o curso de Movimentação Operacional de Produtos Perigosos (MOPP).

3 RESPONSABILIDADE CIVIL E O DANO AMBIENTAL

A responsabilidade civil refere-se ao dever de não lesar alguém. Quando ocorre um dano, o prejudicado tem direito ao ressarcimento pelo bem jurídico tutelado. Por outro lado, o agente causador do dano tem o dever de arcar com as conseqüências dos atos que resultaram em prejuízos a terceiros.

É na certeza do dever de ressarcir e no direito de ser ressarcido por um dano que se assenta a base da harmonia social, mas desde que se faça essa reparação ou o ressarcimento de um dano, a responsabilidade do autor deve ser comprovada.

Quanto à responsabilidade civil no direito, é de grande significância que, para muitos doutrinadores, o tema tornou-se o centro das atividades jurídicas.

Existem duas teorias para se demonstrar essa responsabilidade: a subjetiva, que está baseada na idéia de culpa, e a objetiva, na teoria do risco, ou seja, mesmo sem culpa, a indenização é devida (HADDAD et al, 2002).

Na responsabilidade subjetiva, para a indenização ser devida, é necessário a existência de Nexos de causalidade, isto é, relação entre o dano e o fato imputável ao agente; Prejuízo ou o dano, que é a lesão a um bem jurídico tutelado; Culpa, negligência, imprudência ou imperícia; abrangendo também o dolo.

Percebe-se, portanto, a tendência do sistema jurídico brasileiro em consagrar a responsabilidade civil baseada na culpa.

No tocante à responsabilidade objetiva decorrente de danos ao meio ambiente, é consagrada pela Lei Nº 6.938/81 da Política Nacional do Meio Ambiente, em seu art. 14, § 1º, preconiza que o poluidor é obrigado, independentemente de existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade.

As atividades consideradas lesivas ao meio ambiente se sujeitarão às sanções penais e administrativas, independente da obrigação de reparar os danos causados.

A responsabilidade objetiva afasta a necessidade de se apurar a culpa ou dolo, basta somente à demonstração do dano e do nexos causal entre a atividade exercida e o dano ambiental para que se possa imputar a obrigação de reparar os danos gerados. A responsabilidade objetiva ambiental é fundamentada na teoria do risco criado, ou do risco benefício, e é clara no sentido de que o exercício de uma atividade, com o conseqüente proveito econômico, gera a seu titular a obrigatoriedade de indenizar os danos causados a terceiros, ainda que haja empenho em evitar o dano. O risco criado pelo exercício da atividade é suficiente para impor o nexos de imputação.

Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Nota-se, também que a responsabilidade objetiva se aplica nos casos não previstos especificamente em lei, basta que a atividade normalmente desenvolvida implique em riscos. Portanto, pelo Código Civil, pode ser considerada como uma das mais relevantes no campo da responsabilidade civil, pois permite aos juízes e à jurisprudência interpretar o caso concreto e definir se a atividade desenvolvida implica ou não em risco a terceiros, e a partir daí atribuir a responsabilidade como objetiva, aumentando as hipóteses de indenização sem culpa (HADDAD et al, 2002).

É importante frisar que, a responsabilidade objetiva, como preconiza o referido diploma legal, é a da responsabilidade subjetiva, ou seja, a responsabilidade baseada na culpa, conforme revela o *caput* do art. 927 do C.C.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para que se possa ter uma considerável diminuição de acidentes rodoviários envolvendo produtos perigosos é necessário que todos os profissionais desse segmento, empresas transportadoras, indústrias químicas, associações e órgãos públicos se unam em torno da responsabilidade e conscientização que o segmento merece, a fim de preservar qualidade de vida das pessoas e o Meio Ambiente.

REFERÊNCIAS

ANTT – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em 19/11/2010.

CETESB - COMPANHIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.cetesb.sp.gov.br>>. Acesso em 30/10/2010.

DERSA – DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A. Disponível em: <<http://www.dersa.sp.gov.br>>. Acesso em 10/11/2010.

HADDAD & TEIXEIRA. **Consequências ao Homem, de Acidentes no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos**. Revista Meio Ambiente Industrial, 39ª Ed, Nº 38, 2002.

MACHADO, Paulo Afonso. **Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo, Malheiros Ed., 1998.

MEDAUAR, Odete. **Direito Administrativo Moderno**. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1999.

MILARÉ, Edis. **Direito do Ambiente**. São Paulo, Revista dos Tribunais, 2000.

PORTAL DE PRODUTOS PERIGOSOS. Disponível em: <<http://www.produtosperigosos.com.br>>. Acesso em 07/11/2010.

SILVA, Carlos Eduardo Viriato. **Manual de Autoproteção – Manuseio e Transporte de Produtos Perigosos**. 10ª Ed. São Paulo: Indax Comunicação, 2010.

SILVA, José Afonso. **Direito Ambiental Constitucional**. 2ª ed. São Paulo, Malheiros, 1998.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de direito ambiental**. Editora Saraiva, 2002.