

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS ATIVIDADE E RESPONSABILIDADE

SILVA, Carlos Eduardo; BONETTO, Nelson Cesar Fernando

carlos@indax.com.br

Centro de Pós-Graduação Oswaldo Cruz

***Resumo:** Esse artigo tem por objetivo mostrar fundamentalmente as características específicas do setor de Transporte de produtos perigosos no Brasil. Um segmento regido por normas e legislações próprias devido ao excesso de detalhes e variáveis.*

Essa atividade, considerada de grandes riscos à vida e ao meio ambiente, pode ser bastante segura se executado por profissionais habilitados e equipamentos adequados.

É preciso que todo universo do segmento se conscientize da imensa responsabilidade e absoluta importância das orientações e instruções e que some esforços para que cada vez mais graves consequências possam ser evitadas.

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

***Abstract:** This article aims to show primarily the specific characteristics of the transport sector products hazardous in Brazil. A segment covered by their own standards and laws due to excess detail and variables. This activity considered of great risks to life and the environment, can be pretty safe if executed by professionals qualified and suitable equipment. We need the whole universe of segment if conscientize the immense responsibility and absolute importance of the guidelines and instructions and that some efforts to increasingly serious consequences can be avoided.*

***Keywords:** hazardous products, logistics, Responsibility, trainings, Instructions, preservation.*

1 INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de produtos perigosos é um caso com enormes particularidades. Durante esta atividade, vários factores passam a ser críticos e a imprudência pode significar não só a perda de bens materiais como um elevado risco à vida, comunidades locais e o meio ambiente.

Como um forte elemento na estrutura econômica de qualquer país, o transporte de produtos perigosos é uma atividade necessária na viabilidade de produção de diversos setores. Em breve reflexão, podemos 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 com evoluídas estruturas, o Brasil, historicamente, possui uma tendência de priorizar investimentos públicos no modal rodoviário, pois as necessidades de produção e consumo geradas pelo atual nível de desenvolvimento do país fazem com que a movimentação de produtos perigosos seja cada vez mais intensa, principalmente por esse modal de transportes adotado no país.

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

Infelizmente, lado a lado ao desenvolvimento a outros demais aspectos favoráveis do modal rodoviário, a sociedade brasileira paga um alto preço pelas ocorrências rodoviárias, seja no número de vítimas, seja 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 são um problema natural em qualquer país, mas é perceptível a disparidade entre as taxas de acidentes rodoviários no Brasil e nos demais países. Vergonhosamente o Brasil ocupa hoje 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 de acidentes, o comportamento do motorista, as condições de segurança de certas rodovias, das unidades de transporte, os custos humanos, ambientais e materiais dos acidentes.

Através de diversos encontros e eventos observamos o quão carente de informações e investimentos responsáveis, seja em frotas ou principalmente no preparo de profissionais qualificados, é o setor.

Na ausência de dados estatísticos em nível nacional, podemos citar como exemplo, com a devida cautela nas comparações, os dados oficiais do U.S. Department of Transportation, que registrou no ano de 2002 um total de 13.739 incidentes envolvendo o modal rodoviário americano de transporte de produtos perigosos.

Os dados do Cadastro de Acidentes Ambientais da Cetesb - CADAC – demonstram que o transporte rodoviário de produtos perigosos tem se caracterizado como o principal fator de risco de acidentes ambientais, pois lidera as estatísticas, com 37% do total de acidentes.

Os acidentes ocorridos no transporte rodoviário de produtos perigosos diferem e muito dos acidentes 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 produto, ou seja, explosividade, inflamabilidade, corrosividade, toxicidade e radioatividade.

2.1 Legislação

O transporte rodoviário de produtos químicos perigosos foi regulamentado no Brasil através da aprovação do decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988, que aprovou o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos - TRPP, complementado por Regulamentos Técnicos, Atos Administrativos e normatizações.

Quando se trata do transporte desses materiais, são definidas algumas normas para sua movimentação. No Brasil, os produtos químicos perigosos para transporte são aqueles que se enquadram em uma das nove classes de material estabelecido na resolução 420/04 da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Essa resolução refere-se à aprovação das

instruções complementares ao transporte terrestre de produtos perigosos, a qual foi atualizada pela resolução 701/04, também da ANTT.

Levando em conta o potencial de risco dessa atividade, os envolvidos, quer sejam transportador, expedidor, destinatário, fabricante, importador e o próprio Poder Público, através de seus órgãos competentes, devem ter pleno conhecimento de suas normas específicas, bem como uma real percepção dos riscos da atividade, bem como das responsabilidades e conseqüências de um acidente no âmbito administrativo, civil e penal.

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

Nos últimos anos o CB-16 da ABNT passou todas suas normas por uma revisão – referentes ao transporte terrestre de produtos perigosos. O objetivo foi facilitar o manuseio e o custo das normas, reduzindo, no ano de 2003, as 17 normas sobre transporte de produtos perigosos para apenas 10. Já em 2005, a revisão teve o intuito de enquadrar as normas às questões atuais, como é o caso do assunto sobre embalagens vazias e contaminadas, entre outros casos.

É importante ressaltar que cada estado tem também sua própria legislação para esse transporte. Portanto, antes de realizar a atividade é imprescindível verificar as exigências e obter as licenças requeridas. A complexidade e o excesso de detalhes é, talvez, um dos grandes problemas do transporte rodoviário de produtos químicos perigosos no país, sobretudo pelo fato de cada estado ter sua própria lei – todas estas leis construídas de maneiras nem um pouco similares. Isso demora e encarece a atividade.

Em razão dessa complexidade, as dúvidas e falta de entendimentos que envolvem o tema são constantes, por esse motivo a Indax comunicação tem promovido vários eventos instrutivos (Seminários, cursos e treinamentos) e a principal publicação instrutiva do setor, o “Manual de Autoproteção – Manuseio e Transporte Terrestre de Produtos Perigosos – já em sua 10ª Edição, sempre com o objetivo de instruir e orientar um segmento tão dinâmico.

2.2 Responsabilidade no transporte

Atualmente, associações ligadas à indústria química, distribuidores e transportadores de produtos químicos perigosos também possuem programas de qualificação. O objetivo é melhorar o transporte e, para isso, são exigidos dos transportadores treinamento periódico de seus funcionários, a seleção mais rigorosa na admissão e o uso de veículos mais novos que garantam a segurança durante o transporte. Há, ainda, programas desenvolvidos ligados à condução dos veículos.

Neste segmento, cada vez mais tem-se procurado instruções e aperfeiçoamento, pois em caso de um acidente de qualquer natureza a repercussão para a imagem da empresa envolvida é extremamente prejudicial, além do fato da responsabilidade ambiental do agente causador, o qual responde criminalmente, movida pelas lei de crimes ambientais.

É muito importante esclarecer que em razão de um acidente, a transportadora é responsabilizada, mas o fabricante também responde pelo ato, uma vez que é responsável por todo processo, desde a produção até seu destino final, vale reforçar que todos são co-responsáveis pelo acidente: quem contrata o serviço da transportadora, quem transporta e quem recebe o material.

As maiores dúvidas são a respeito das legislações e normas, mas o ponto que recebe mais atenção quando se trata do transporte rodoviário de produtos químicos perigosos é a ocorrência de acidentes e as fiscalizações por parte dos órgãos competentes.

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

Observa-se que a quantidade de acidentes causados em razão da transportadora ou do condutor tem reduzido consideravelmente. As empresas de transportes estão se conscientizando da importância do treinamento para seus operadores e do cumprimento as exigências de segurança das indústrias e do Código de Trânsito Brasileiro.

Em um eventual acidente causado por transporte rodoviário de produtos perigosos é realizado o atendimento de emergência. Dependendo do porte e das características da ocorrência esse serviço é feito com a integração de diversos órgãos, incluindo, além do Policiamento Rodoviário, o Corpo de Bombeiros, a 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 Gate - Grupo de Ações Táticas e Especiais da Polícia Militar, entre outros, podendo ser apoiados pelos órgãos responsáveis pelo abastecimento de água na área da emergência. 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.

Ainda podemos acrescentar a importância que existe em as empresas promoverem treinamentos através de exercícios simulados para que se traga segurança numa situação real de atendimento emergencial. Apesar de parecer óbvio, vale ressaltar a disciplina no uso correto dos EPI's - Equipamentos de Proteção Individual, para minimizar os riscos à vida humana em um atendimento.

Outra atividade fundamental que faz parte da temática é a fiscalização para a garantia do cumprimento de todos os procedimentos 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 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. Não fosse essa certeza, voltaríamos a uma fase primitiva da história, onde prevalecia a vingança privada, ou seja, se reparava um mal com mal igual - Lei de Talião “olho por olho, dente por dente”.

Para que haja a reparação ou o ressarcimento de um dano, a responsabilidade do autor deve ser comprovada.

A 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.

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

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

A responsabilidade objetiva decorrente de danos ao meio ambiente é consagrada pela Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, Lei No 6.938/81, cujo art. 14, § 1º, reza 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 sujeitarão a 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 fundada na teoria do risco criado, ou do risco benefício, e é clara no sentido 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.

Parágrafo único: “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”.

Pela leitura do texto, nota-se que a responsabilidade objetiva também se aplica nos casos não previstos especificamente em lei, basta que a atividade normalmente desenvolvida implique em riscos. Portanto, a alteração introduzida pelo novo 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.

É importante frisar que, apesar das inovações trazidas pelo novo Código Civil no campo da responsabilidade objetiva, a regra no referido diploma legal é a da responsabilidade subjetiva, ou seja, a responsabilidade baseada na culpa, conforme o entendimento da leitura do “caput” do art. 927 do C.C. A responsabilidade objetiva no C.C é exceção, aplicada somente nos casos especificados em lei ou quando a atividade normalmente desenvolvida caracterize uma condição de risco.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se todos os profissionais, empresas transportadoras, indústrias químicas, associações e órgãos públicos se unirem em torno da responsabilidade e conscientização que o segmento merece, não há dúvida que estaremos cada vez mais próximo de atingir nossos objetivos.

REFERÊNCIAS

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

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

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