

Debate foi conduzido pelo Presidente do grupo de transportes, Dárcio Mota, e teve a participação de Kleber Rufino da Silva, Alfredo Chaia e Pery Saraiva Neto



Na última quinta-feira (30), a Associação Internacional do Direito do Seguro - AIDA Brasil - realizou uma reunião conjunta com os GNTs de Transporte e Ambiental para abordar o tema "Gestão de riscos no transporte de produtos perigosos". Advindos de diferentes áreas, os especialistas trouxeram uma abordagem multifacetária sobre o assunto.

Em suas considerações iniciais, Mota fez uma breve na análise sobre o conceito, a estrutura e a função do tema gerenciamento de risco de produtos perigosos. "Produto perigoso é aquele que apresenta um risco a saúde das pessoas, ao meio ambiente e a segurança pública, seja ele encontrado na natureza ou produzido por qualquer processo. O termo perigoso está associado diretamente ao produto em função de sua composição química. E o risco, que iremos tratar, está associado a operação de transporte, a movimentação do produto e também ao risco ambiental", disse.

Há algum tempo a estrutura da legislação referente ao transporte rodoviário de produtos perigosos vem sendo tratada em escala mundial. Em 1957, em Genebra, a Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa editou o acordo europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias por estrada, chamado de ADR e internacionalmente conhecido como "The Orange Book" da ONU. Esse acordo entrou em vigor em 1968 e tinha como objetivo aumentar a segurança do transporte internacional de mercadorias perigosas por estradas. "O Orange book é um conjunto de recomendações desenvolvidas pelo comitê de peritos em transporte de produtos perigosos das nações unidas. É um modelo de regulamento. Abrange a classificação de mercadorias perigosas, sua listagem, o uso, a construção, o teste, a aprovação de embalagem e os procedimentos de envio. O Brasil vem adotando esse modelo para regulamentar este tipo de transporte", informou.

Silva, que atua na operação de rodovias do Grupo CCR, falou sobre emergências relacionadas a transportes de produtos perigosos nas rodovias, as principais ações que compõem uma resposta nesses casos e o que são considerados produtos perigosos. Dados da CETESB mostram que cerca de 55% das emergências envolvendo produtos perigosos tem origem no transporte rodoviário no Brasil.

O leito rodoviário no Brasil é bastante amplo e tem diversas áreas de grande adensamento populacional. Quando uma situação de risco ocorre próxima a essas áreas, além dos riscos à saúde ambiental e a vida das pessoas, existe o risco, em uma resposta emergencial, da necessidade de

remoção de um grande número de pessoas no entorno da ocorrência.

"Emergências com produtos perigosos devem ser tratadas com bastante relevância. É importante que o transporte seja feito de forma responsável, atendendo a legislação em vigor e que as respostas estejam à altura. A qualidade da resposta equivale a um nível de informação que se tem a respeito do fato", explicou.

Segundo o palestrante, numa operação rodoviária, as informações são centralizadas no centro de controle operacional. Elas podem chegar por meio de ligação telefônica, telefones de emergência existentes ao longo do trecho rodoviário, sistema de câmeras de monitoramento ou equipe operacional. Os dados chegam primeiramente na concessionária, depois são transmitidos para o centro de controle e em seguida direcionados às instituições que irão atuar na operação.

Outro ponto abordado por Silva foi à necessidade da identificação correta dos produtos considerados perigosos, quando transportados, para facilitar a rápida resposta das equipes de emergência em caso de acidente. Ele também falou sobre os protocolos a serem seguidos pelas equipes, plano de ação e a respeito dos eventos simulados de capacitação das equipes que atuam nos atendimentos nas rodovias, além da importância dos estudos de prevenção de acidentes e a formatação de legislação. Ao final, Silva apresentou, ainda, casos reais e seus impactos na população, nos órgãos envolvidos e os custos que envolvem uma ação de destravamento dos veículos e remoção das cargas.

Chaia, que discorreu sobre gestão de eventos envolvendo o transporte rodoviário de produtos, iniciou sua fala destacando que produtos potencialmente poluentes não são necessariamente aqueles considerados perigosos. Falou sobre risco de transporte de cargas e conexões com outros modais, pontos de atenção, situações severas - força da natureza - e os desafios de preparação e contingência correspondente em situações de emergência.

O executivo também abordou temas como a mitigação de perdas, técnicas de neutralização, responsabilização por danos a terceiros e falhas catastróficas. Ele ainda ressaltou a necessidade de se obter o cadastro específico para transporte de produtos perigosos e a notificação da natureza correta da carga, além do papel e a responsabilidade do expedidor, a legislação aplicada no Brasil para essa cadeia - órgãos reguladores/fiscalizadora - e a obrigação de cada parte. Por fim, Chaia destacou os objetivos que se deve ter em mente quando da elaboração de um plano de ação de emergência e pós-emergência e também compartilhou exemplos de casos reais.

Já o presidente GNT ambiental, Pery Saraiva Neto, explanou sobre o que ele considera como pontos de inflexão ou preocupação e o papel do seguro como uma solução de conforto para determinadas situações, principalmente no que diz respeito a custos em casos de danosidade ambiental. "A questão jurídica decorrente dos danos ambientais se estende por anos. Existem dois possíveis cenários e responsabilidade segundo a legislação ambiental, guiada basicamente pela lei 6938/81 e pela 1605/98. A própria constituição traz a ideia de que em termos de responsabilidade ambiental ela é tríplice: administrativa, civil e penal", afirmou.

Em sua apresentação, porém, o advogado focou nas responsabilidades administrativa e civil. Custos para reparação de danos ambientais, responsabilidade/dever de pagamento dessa conta, modelo brasileiro de responsabilidade civil ambiental, jurisprudência e a ideia de solidariedade dentro da responsabilidade civil ambiental, foram os destaques da participação de Neto.

"Na minha visão, o embarcador/transportador e o proprietário do veículo se equiparam para fins de solidariedade. Contudo o destinatário e o fabricante entram na categoria de beneficiado", pontuou. Para ele, é fundamental definir os contornos da responsabilidade civil. Deve haver uma limitação, inclusive para fins de seguros. Caso contrário, fica a dúvida sobre de quem de quem é obrigação da contratação do seguro.

O advogado falou ainda sobre o conceito de acontecimento perigoso e fortuito - força maior - como fator excludente de responsabilidade e comentou outros fatores que podem afastar a

responsabilidade civil ambiental. "No ambiental a responsabilidade civil tem peculiaridades conformadas pela jurisprudência do STJ. E aqui eu quero trazer uma tese consolidada, julgada, que diz que a responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral. Isso não está na lei. Isto é jurisprudência, é inovação", enfatizou.

No que diz respeito à responsabilidade administrativa que se perfaz dentro ambiental, ela afeta o direito administrativo sancionador, que aplica penalidades. Embora o STJ tenha fixado que ela seja subjetiva, é comum verificar que ao aplicar um auto de infração o órgão ambiental também aplica uma multa. Caminhando para o final de sua apresentação, o palestrante também reforçou a importância dos planos de prevenção para evitar danos, tendo em vista que uma vez que um ecossistema é afetado o retorno dele ao status quo é muito difícil, demorado e tem um alto risco de não acontecer. Sem contar os gastos envolvidos e questão penal.

Por fim, o advogado falou sobre seguro obrigatório e sobre o seguro de responsabilidade civil ambiental voltado ao transporte, que cobre os danos aos recursos naturais, como os hídricos, solo, fauna e a flora. "A vantagem desse produto é mitigar os riscos, cobrir a investigação dos danos causados, a remoção do solo e eventualmente da água contaminada, assim como a mediação tratamento biológico da área e o transporte de resíduos, além do monitoramento e custos de defesa", concluiu.

Assista a live completa no canal da AIDA

<https://www.youtube.com/watch?v=ot6fq5fw6ek>

Fonte: Oficina do Texto, em 06.10.2021