

# CAPÍTULO 6

## CONSIDERAÇÕES CONCLUSIVAS

### 6.1 ANÁLISE DO PERFIL DO TRANSPORTE TRAÇADO ATRAVÉS DA PESQUISA

O perfil do transporte foi traçado tendo como amostragem o depoimento de quarenta e seis policiais rodoviários federais de onze estados da federação dos quais oitenta e três por cento desempenham suas atividades na fiscalização de veículos, sendo que, oitenta por cento deles possuem experiência profissional superior a dois anos.

Ao analisar os dois tipos de transporte a granel e fracionado, foi possível detectar que é mais comum encontrar irregularidades no transporte a granel e em veículos tipo tanque. Esta constatação não era esperada pela pesquisadora, devido ao elevado risco provocado pelo transporte em grande quantidade do produto perigoso, pelo fato de que este tipo de transporte é feito por empresas especializadas e ainda, que geralmente são transportados concomitantemente poucos tipos de produtos, facilitando consideravelmente a operacionalização das exigências legais vigentes. Vale ressaltar, porém, que uma carga transportada em veículo tipo tanque pode ser percebida com maior facilidade do que uma carga fracionada sendo transportada em um veículo tipo baú o que provocaria uma ação mais efetiva por parte da fiscalização, e conseqüentemente um registro maior de suas irregularidades praticadas.

Importante destacar, que segundo informações da Coordenação Geral de Operações já está sendo possível detectar uma redução nos índices registrados nestes veículos em 2005, que está sendo atribuída às atuações nas operações realizadas em 2004.

Quando se trata da movimentação de produtos fracionados foi constatado que ocorre com maior frequência em pequenos recipientes.

Embora o Decreto nº 4.097, de 23/01/2002 tenha instituído a obrigatoriedade do uso de cofres de carga para que seja realizado o transporte de produtos perigosos juntamente com alimentos, medicamentos ou objetos destinados a uso humano ou animal visando assegurar a impossibilidade de danos a pessoas, mercadorias ou ao meio ambiente. Foi possível constatar que mais de dois anos após sua publicação na maioria das vezes em que estes produtos são transportados em um mesmo veículo não é adotado nenhum tipo de separação e dos quarenta e seis entrevistados apenas um informou que o cofre de carga costuma ser utilizado.

Para identificar o perfil das empresas que praticam mais irregularidades, foram apresentadas as opções de empresas transportadoras, transporte realizado por caminhoneiros autônomos, empresas que transportam com seus veículos próprios e os chamados agregados, ou seja, que possuem o veículo trator e que o reboque é do expedidor da carga. Sendo constatado que o transporte irregular de produtos perigosos, sob o ponto de vista dos entrevistados, é praticado com maior frequência pelas empresas transportadoras. Porém, deve ser considerado que o número de transportadoras é bem maior do que o das demais categorias citadas.

Em relação à sinalização do veículo são detectadas com maior frequência a falta de sinalização ou a utilização fora dos padrões estabelecidos pela norma brasileira.

Na adoção dos kits de emergência e de EPI's foi constatada que na maioria das vezes são adotados, porém faltam alguns itens. Houve grande incidência ainda, com quantidades semelhantes, de casos como má conservação, sem condições de uso, falta dos kits e os mesmos fora do padrão estabelecido pela norma brasileira.

Para as fichas de emergência houve maior incidência de utilização fora do padrão estabelecido pela norma brasileira e a falta das mesmas.

Quanto ao curso MOPP – Movimentação de produtos perigosos, a constatação foi preocupante, ou seja, oitenta por cento informaram a presença de cursos falsos contra apenas nove por cento de ausência dos mesmos. Tal irregularidade deve ser reduzida a partir da Resolução Nº 168, de 14 de dezembro de 2004 que incluiu na carteira de habilitação a observação de que o motorista é habilitado para o transporte de produtos perigosos eliminando assim, após a renovação do curso, a apresentação separada das carteiras usadas atualmente.

As irregularidades detectadas com frequência no documento fiscal em relação às informações do produto transportado foram a falta do número ONU e da declaração do expedidor.

Detectou-se que as embalagens dos produtos perigosos transportados na maioria das vezes são acondicionadas de forma incorreta dentro do veículo e não são sinalizadas.

A Tabela 6-1 e as Figuras 6-1 e 6-2 apresentam um resumo das respostas de maior incidência no questionário, as quais referem-se ao perfil da carga e às irregularidades detectadas na mesma, contendo também informações referentes às quantidades de resposta e o seu respectivo percentual, o qual foi obtido através da divisão da quantidade de respostas de maior incidência pelo somatório das respostas relativas à mesma pergunta.

Tabela 6-1 - Respostas de maior incidência no questionário.

<b>Relacionadas ao Perfil</b>	<b>Quantidade de respostas</b>	<b>Percentual</b>
Ocorre mais transporte de cargas fracionadas em pequenos recipientes	27	59%
O transporte é realizado na maioria das vezes por transportadoras	23	51%
Maior incidência de irregularidades no transporte feito a granel	22	48%
Maior incidência de irregularidades no transporte em veículo tanque	22	48%
<b>Relacionadas às Irregularidades Detectadas</b>	<b>Quantidade de respostas</b>	<b>Percentual</b>
MOPP falso	43	80%
Faltam alguns itens do kit de emergência e de EPI	23	31%
Rótulos de risco e painéis de segurança ausentes	22	42%
Falta do número ONU no documento fiscal	19	26%
Ficha de Emergência fora do padrão ABNT	17	29%
Ausência de medidas para segregar produtos perigosos	16	31%
Falta de rótulo de risco	11	18%

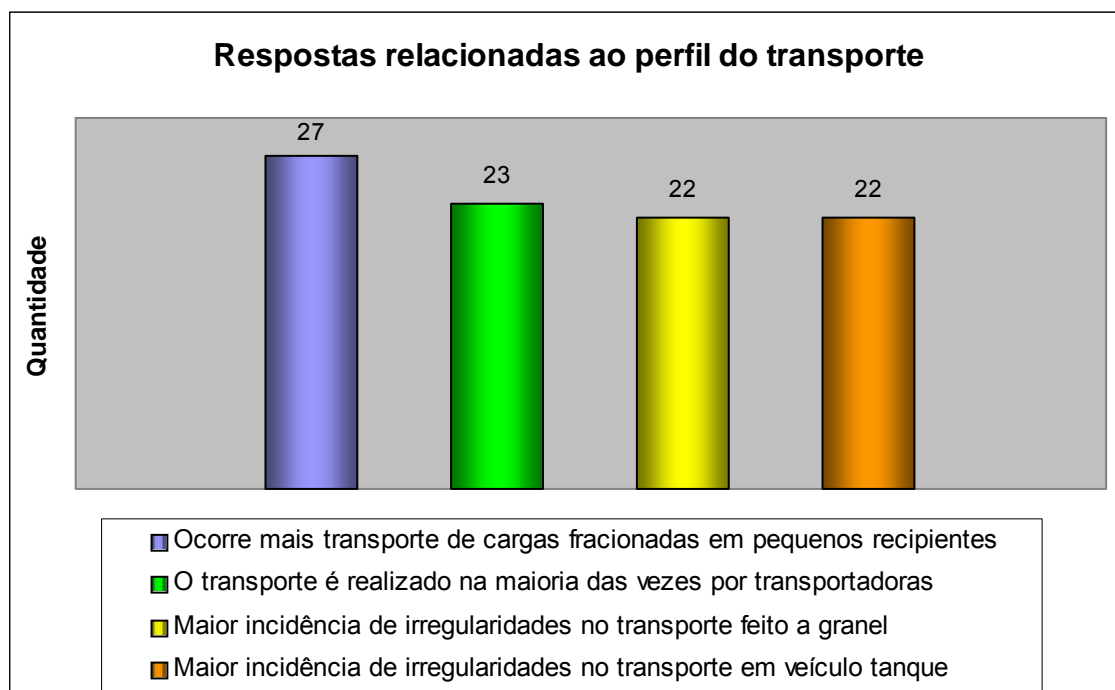


Figura 6-1 – Respostas relacionadas ao perfil do transporte.

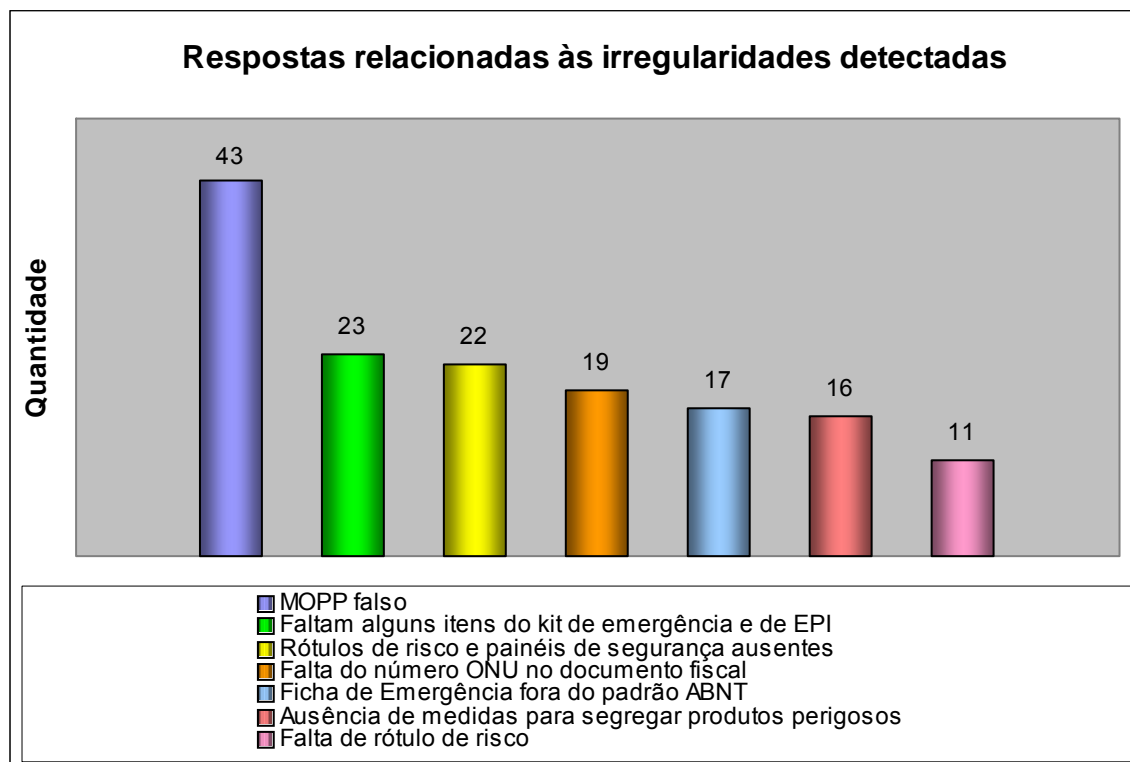


Figura 6-2 – Respostas relacionadas às irregularidades detectadas.

## 6.2 SÍNTESE DAS IRREGULARIDADES REGISTRADAS NA PESQUISA

O diagnóstico terá como base o cruzamento de informações obtido através das três fontes de pesquisa, mas tendo como referência básica as infrações contidas nas multas lavradas, por considerar ser uma fonte com maior índice de precisão considerando que constam dados de nove operações realizadas em diferentes regiões do país e contar com uma amostragem de 5.178 multas.

Tabela 6-2 – Percentual das fontes de pesquisa.

<b>Comparação entre as fontes de pesquisa</b>			
<b>Descrição</b>	<b>Multas</b>	<b>Questionário</b>	<b>Workshop</b>
Kits de emergência e de EPI's	38,34%	17,97%	3,03%
Ficha de Emergência	25,61%	13,28%	3,03%
Sinalização nas embalagens e nos veículos	20,32%	25,78%	39,39%
Informações do inc. II, Art. 22, Dec. n° 96.044/88*	8,07%	14,84%	45,45%
Manutenção deficiente no veículo ou equipamento	3,32%	Não foi citado	Não foi citado
Produtos incompatíveis entre si	1,87%	12,50%	6,06%
Certificado de capacitação do veículo ou equipamento	1,29%	Não foi citado	3,03%
Apresentação do tacógrafo quando solicitado	0,87%	Não foi citado	Não foi citado
Estivagem da carga	0,15%	4,69%	Não foi citado
Embalagens inadequadas ou em más condições	0,14%	10,94%	Não foi citado
Não prestar esclarecimentos técnicos em caso de emergência	0,02%	Não foi citado	Não foi citado

\*: Integram o inciso II as informações relativas a número ONU, nome apropriado para embarque, classe ou subclasse a qual o produto pertence e declaração de acondicionamento correto do produto.

Realizando uma análise dos resultados obtidos nas infrações lavradas, nas respostas do questionário e nas perguntas durante o workshop, é possível constatar que entre os pontos mais críticos encontra-se o uso dos kits de emergência e de equipamentos de proteção individual, embora não tenha havido muitas perguntas voltadas para este assunto no evento técnico. Sendo assim, atribui-se a esta irregularidade uma causa mais de cunho operacional, ou seja, há uma participação dos técnicos envolvidos durante sua adoção, porém no dia-a-dia as reposições dos itens danificados e a manutenção dos mesmos podem ser deficientes.

Outro ponto que também se destaca é a adoção de fichas de emergência apresentando irregularidades tais como, elaboração fora do padrão estabelecido pela norma brasileira, ausência da mesma e a adoção de fichas de outros produtos diferentes dos que estão sendo transportados. Neste caso também pode ser atribuída uma causa operacional, ou seja, não estar sendo dada a devida atenção às atualizações da legislação e não estar havendo monitoramento do tipo de produto que está sendo transportado para substituição das respectivas fichas de emergência. Além é claro, do transporte de produto perigoso desacompanhado da ficha de emergência, ao qual pode ser atribuído desde a negligência até o desconhecimento das características do produto transportado.

A sinalização dos veículos vem logo em seguida apresentando elevados registros de falta de uso, de improvisações totalmente fora do padrão da legislação vigente e de má conservação que impossibilita a visualização das informações obrigatórias.

Para as embalagens existem dois momentos distintos, um seria o fato de as mesmas na maioria das vezes virem do fabricante sem a sinalização necessária para a identificação das características de risco do produto transportado e o outro seria o acondicionamento para o transporte de embalagens inadequadas ou em más condições de uso. Considerando que na maioria das vezes a expedição da carga não é feita pelo fabricante do produto e que durante as fiscalizações de transporte são fiscalizados apenas o transportador e o expedidor, o fabricante dificilmente é cobrado por suas responsabilidades de sinalizar as embalagens permanecendo em uma posição cômoda que o permiti até adotar sinalização em espanhol, como em alguns casos presenciados.

Quanto às irregularidades detectadas em relação às informações do produto no documento fiscal destacaram-se a falta do número ONU e a falta de declaração do expedidor de que o produto está acondicionado corretamente para o transporte, em seguida com um certo equilíbrio vieram a falta do nome apropriado para embarque e a falta da classe de risco. Estas informações que estão sendo omitidas no documento fiscal são primordiais para a identificação do produto transportado. Logo a ausência destas pode provocar, dentre outras conseqüências, um atendimento incorreto em caso de derramamento no meio ambiente e o desconhecimento de um risco iminente havendo contaminação.

Em síntese os dados apresentados servem de diretrizes e pontos para serem trabalhados em próximas pesquisas, pois como pode ser observado, as irregularidades detectadas como de maior ocorrência são exatamente aquelas necessárias em caso de acidente para atendimentos a emergência.

Diante do exposto anteriormente, o presente trabalho propõe, como medida preventiva/corretiva, o desenvolvimento de um estudo detalhado que poderia ser realizado em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal - PRF e a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, ou seja, seria traçado um cronograma onde os pontos críticos seriam pesquisados com informações mais detalhadas em um determinado número de operações que seriam realizadas pelas regionais da PRF, estas em seguida passariam os resultados obtidos para a CGO - Coordenação Geral de Operações, que por sua vez os encaminhariam à ANTT para que fosse traçado um perfil do transporte rodoviário de cargas perigosas no Brasil. A partir deste perfil a ANTT poderia iniciar um trabalho de divulgação do quadro

detectado e conseqüentemente realizar um trabalho de conscientização das responsabilidades atribuídas aos diversos setores do modal, bem como das conseqüências dos descumprimentos dos dispositivos legais vigentes. Realizado o processo educativo poderia ser instituído um cadastro nacional de infratores e respectivas infrações praticadas a partir do qual seria possível monitorar as irregularidades praticadas no dia-a-dia, estabelecer ações mitigadoras e estabelecer termos de ajustamento de conduta para os infratores reincidentes.

Esta medida seria uma forma de coibir os absurdos e descasos praticados atualmente, que além da irresponsabilidade individual podem ser reforçados pelo baixo custo das multas que são atribuídas às infrações no transporte irregular de produtos perigosos que variam de 123 a 617 UFIR, ou seja, de R\$ 131,00 a R\$ 657,00 conforme pode ser observado na Tabela 6.3.

Como continuidade para a pesquisa, em virtude da grande incidência de infrações com indícios de associação à falhas no processo operacional a autora propõe o desenvolvimento de estudos voltados para uma abordagem das falhas operacionais que ocasionaram a prática destas infrações. Este estudo poderia envolver os elos da cadeia logística que vão desde a expedição da carga, transporte, recebimento da mesma e retorno do veículo, os quais podem influenciar na prática das infrações cometidas. Como resultado destes estudos propostos sugere-se a elaboração de procedimentos necessários para a adequação das operações com o intuito de garantir a eficiência do cumprimento das exigências legais que visam a segurança no transporte de produtos perigosos, conciliando-as com as etapas do processo operacional ao qual integram, como por exemplo, o uso de alguns itens dos kits de emergência e de equipamentos de proteção individual implicam necessariamente na manutenção dos mesmos através de reposições de itens danificados, substituições de peças de itens reutilizáveis, limpezas, etc.



Tabela 6-3 – Valores das infrações atribuídas ao transporte irregular de Produtos Perigosos.

<b>CÓDIGOS DAS INFRAÇÕES REFERENTES AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS</b>			
<b>CÓDIGO DA INFRAÇÃO</b>	<b>DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO</b>	<b>INFRATOR</b>	<b>VALOR EM UFIR</b>
901-6	Transportar produto cujo deslocamento rodoviário seja proibido pelo Ministério dos Transportes.	Transportador	617
902-4	Transportar produto perigoso a granel que não conste do Certificado de Capacitação.	Transportador	617
903-2	Transportar produto perigoso a em veículo desprovido de Certificado de Capacitação válido.	Transportador	617
904-0	Transportar, juntamente com produto perigoso, pessoas, animais, alimentos ou medicamentos destinados ao consumo humano ou animal, ou ainda, embalagens destinadas a estes bens.	Transportador	617
905-9	Transportar produtos incompatíveis entre si, apesar de advertido pelo expedidor	Transportador	617
906-7	Não der manutenção ao veículo ou ao seu equipamento.	Transportador	308,5
907-5	Estacionar ou parar com inobservância ao preceituado no artigo 14.	Transportador	308,5
908-3	Transportar produtos cujas embalagens se encontrem em más condições.	Transportador	308,5
909-1	Não adotar, em caso de acidente ou avaria, as providências constantes da Ficha de Emergência e do Envelope para o Transporte.	Transportador	308,5
910-5	Transportar produto a granel sem utilizar o tacógrafo ou não apresentar o disco à autoridade competente, quando solicitado.	Transportador	308,5
911-3	Transportar carga mal estivada.	Transportador	123,4
912-1	Transportar produto perigoso em veículo desprovido de equipamento para situação de emergência e proteção individual.	Transportador	123,4
913-0	Transportar produto perigoso desacompanhado de Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigo a Granel.	Transportador	123,4
914-8	Transportar produto perigoso desacompanhado de declaração de responsabilidade do expedidor, aposta no Documento Fiscal.	Transportador	123,4
915-6	Transportar produto perigoso desacompanhado de Ficha de Emergência e Envelope para o transporte.	Transportador	123,4
916-4	Transportar produto perigoso sem utilizar, nas embalagens e no veículo, rótulos de risco e painéis de segurança em bom estado e correspondentes ao produto transportado.	Transportador	123,4
917-2	Circular em vias públicas nas quais não seja permitido o trânsito de veículos transportando produto perigoso	Transportador	123,4
918-0	Não dar imediata ciência da imobilização do veículo em caso de emergência, acidente ou avaria	Transportador	123,4
919-9	Embarcar no veículo produtos incompatíveis entre si.	Expedidor	617

<b>CÓDIGO DA INFRAÇÃO</b>	<b>DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO</b>	<b>INFRATOR</b>	<b>VALOR EM UFIR</b>
920-2	Embarcar produto perigoso não constante do Certificado de Capacitação do veículo ou equipamento ou estando esse Certificado vencido.	Expedidor	617
921-0	Não lançar no Documento Fiscal as informações de que trata item II do artigo 22.	Expedidor	617
922-9	Expedir produto perigoso mal acondicionado ou com embalagens em más condições.	Expedidor	617
923-7	Não comparecer ao local do acidente quando expressamente convocado pela autoridade competente.	Expedidor	617
924-5	Embarcar produto perigoso em veículo que não disponha de conjunto de equipamentos par situação de emergência e proteção individual.	Expedidor	308,5
925-3	Não fornecer ao transportador a Ficha de Emergência e o Envelope para o transporte.	Expedidor	308,5
926-1	Embarcar produto perigoso em veículo que não esteja utilizando rótulos de risco e painéis de segurança, afixados nos locais adequados.	Expedidor	308,5
927-0	Expedir carga fracionada com embalagem externa desprovida dos rótulos de risco específicos.	Expedidor	308,5
928-8	Embarcar produto perigoso em veículo ou equipamento que não apresente adequadas condições de manutenção.	Expedidor	308,5
929-6	Não prestar os necessários esclarecimentos técnicos em situações de emergência ou acidentes, quando solicitado pelas autoridades.	Expedidor	308,5

Fonte: Portaria nº 38, de 10 de dezembro de 1998.

Reconheceu-se que a proposta de criação de uma base de dados interligada para a PRF contendo um cadastro de multas por infrator permitindo um monitoramento das reincidências praticadas, associada a ações corretivas em conjunto com a ANTT, é de implantação complexa e obviamente trabalhosa. Mas há de ser reconhecido também que havendo vontade política, abastecida com o idealismo existente em cada profissional técnico da área, que por conhecer os potenciais riscos presentes neste seguimento almeja mudar o quadro atual, é possível vencer todas as barreiras inclusive a extensão territorial, os recursos limitados e principalmente as diferenças das realidades encontradas nos nossos diferentes “Brasis”.

A contaminação de rios, destruição de florestas, morte de animais e até mesmo de pessoas, podem ser citadas como conseqüências diretas de uma má gestão no transporte de cargas perigosas e pode até parecer idealismo, mas acredita-se, sinceramente, que para crescer não é preciso destruir o que está à nossa volta, para produzir não é preciso matar, para prosperar não é preciso trapacear, para ser lucrativo não é preciso ser inseguro, para ser

---

poderoso não é preciso perder a sensibilidade, logo para tornar o mundo um lugar melhor para se viver é preciso alcançar o equilíbrio entre o ser humano e o meio ambiente.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Identificação para o transporte terrestre, manuseio, movimentação e armazenamento de produtos: NBR 7500. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Transporte terrestre de produtos perigosos – Terminologia: NBR 7501. Rio de Janeiro: ABNT, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Transporte terrestre de resíduos: NBR 13221. Rio de Janeiro: ABNT, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Transporte terrestre de produtos perigosos - Incompatibilidade química: NBR 14619. Rio de Janeiro: ABNT, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Ficha de emergência e envelope para o transporte terrestre de produtos perigosos - Características, dimensões e preenchimento: NBR 7503. Rio de Janeiro: ABNT, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Conjunto de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos: NBR 9735. Rio de Janeiro: ABNT, 2003.

ARAÚJO, Giovanni Moraes de, Regulamentação do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos, 1ª ed. Rio de Janeiro, 2001.

BRASIL. Decreto 96.044, de 18 de maio de 1988. Regulamenta o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/legislacao/PPerigosos/Nacional/index.asp>>. Acesso em: 03 out. 2003.

BRASIL. Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993 que promulga o texto de Convenção da Basiléia. Disponível em: <<http://www.resol.com.br/textos/875-19-7-93.pdf>>. Acesso em: 13 abr. 2004.

BRASIL. Portaria nº 291, de 31 de maio de 1988, Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos. Ministério dos Transportes, Secretaria Geral. Brasília- DF, 1988. 177 p.

BRASIL. Portaria nº 204, de 20 de maio de 1997, Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/legislacao/PPerigosos/Nacional/index.asp>>. Acesso em: 03 out. 2003.

BRASIL. Portaria nº 38, de 10 de dezembro de 1998, Instituiu os códigos das infrações referentes ao transporte rodoviário de produtos perigosos. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/legislacao/PPerigosos/Nacional/index.asp>>. Acesso em: 03 out. 2003.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1992, Rio de Janeiro, Agenda 21 Global.

PASSOS, Antônio. Relatório 2004 de fiscalização do transporte de Produtos Perigosos, Brasília-DF, Departamento de Polícia Rodoviária Federal, Coordenação Geral de Operações, Divisão de Fiscalização de Trânsito, Divisão de Planejamento Operacional, 14 Jan 2005.

PORTAL do Governo do Estado de São Paulo, CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental, 2005. Organiza e coloca à disposição da sociedade dados e informações sobre a qualidade ambiental e também acidentes ambientais envolvendo

---

produtos químicos que possam causar danos ao meio ambiente. Disponível em: <<http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/rodoviaros>>. Acesso em 26 nov 2005.

VIEIRA, B. M. *Análise de riscos para garantia da qualidade e prevenção de acidentes no transporte*. Apresentado ao II Congresso Brasileiro de Engenharia de Fabricação, Uberlândia – MG, 2003.

# ANEXO A

## DEFINIÇÕES

Para os fins do Regulamento:

*Autoridade competente* - é qualquer organização ou autoridade nacional designada, ou reconhecida como tal, para decidir sobre questões relativas a este Regulamento.

*Barris de madeira* – são embalagens feitas de madeira natural, com seção circular, paredes convexas, construídas com aduelas e tampas e equipadas com aros.

*Bombonas* – são embalagens de plástico ou metal, com seção retangular ou poligonal.

*Caixas* – são embalagens com faces inteiriças, retangulares ou poligonais, feitas de metal, madeira, compensado, madeira reconstituída, papelão, plástico ou outro material apropriado. Pequenos furos, como aqueles destinados a facilitar o manuseio ou a abertura, ou a atender às exigências de classificação, são admitidos, desde que não comprometam a integridade da embalagem durante o transporte.

*Capacidade máxima* – como empregado em 6.1.4 do Anexo da Resolução nº 420 da ANTT, é o volume interno máximo de recipientes ou embalagens, expresso em litros.

*Carcaça ou Corpo do tanque* – é o continente da substância destinada ao transporte (tanque propriamente dito), incluindo aberturas e seus fechos, mas não incluindo o equipamento de serviço nem o equipamento estrutural externo.

*Cofres de carga* - são caixas com fechos para acondicionamento de carga geral perigosa ou não com a finalidade de segregar durante o transporte produtos incompatíveis.

*Contêineres-tanque* - São tanques de carga envolvidos por uma estrutura metálica suporte, contendo dispositivo de canto para fixação deste ao chassi porta-contêiner, podendo ser transportado por qualquer modo de transporte.

*Contentores Intermediários para Granéis (IBCs)* – são embalagens portáteis rígidas ou flexíveis, exceto as especificadas no Capítulo 6.1, que:

- a) Têm capacidade igual ou inferior a:
  - (i) 3,0m<sup>3</sup> para sólidos e líquidos dos Grupos de Embalagem II e III;
  - (ii) 1,5 m<sup>3</sup> para sólidos do Grupo de Embalagem I, se acondicionadas em IBCs flexíveis, de plástico rígido, compostos, de papelão e de madeira;
  - (iii) 3,0 m<sup>3</sup> para sólidos do Grupo de Embalagem I, quando acondicionados em IBCs metálicos;
  - (iv) 3,0 m<sup>3</sup> para materiais radioativos da Classe 7;
- b) São projetados para movimentação mecânica;
- c) Resistem aos esforços provocados por movimentação e transporte, conforme comprovado por ensaios.

*Destinatário* - é qualquer pessoa, organização ou governo habilitado a receber uma expedição.

*Embalagens* – são recipientes e quaisquer outros componentes ou materiais necessários para que o recipiente desempenhe sua função de contenção.

Nota: Para material radioativo, (ver 2.7.2, do Anexo da Resolução nº 420 da ANTT).

*Embalagens à prova de pó* – são embalagens impermeáveis a conteúdos secos, inclusive material sólido fino produzido durante o transporte.

*Embalagens singelas* – são embalagens constituídas de um único recipiente contentor e não necessitam de uma embalagem externa para serem transportadas.



---

*Embalagens combinadas* – são uma combinação de embalagens para fins de transporte, consistindo em uma ou mais embalagens internas acondicionadas numa embalagem externa de acordo com 4.1.1.5 do Anexo da Resolução nº 420 da ANTT.

*Embalagens compostas* – são embalagens que consistem numa embalagem externa e num recipiente interno construídos de tal modo que formem uma embalagem única. Uma vez montada, passa a ser uma unidade integrada, que é enchida, armazenada, transportada e esvaziada como tal.

*Embalagens de resgate* – são embalagens especiais que atendem às disposições aplicáveis do Regulamento, nas quais se colocam, para fins de transporte, recuperação ou disposição, embalagens de produtos perigosos danificadas, defeituosas ou com vazamento, ou produtos perigosos que tenham derramado ou vazado.

*Embalagens grandes* - consistem numa embalagem externa que contém artigos ou embalagens internas e que:

- a) São projetadas para movimentação mecânica;
- b) Excedem 400kg de massa líquida ou 450 litros de capacidade, mas cujo volume não excede 3 m<sup>3</sup>.

*Embalagens externas* – são proteções externas de uma embalagem composta ou combinada juntamente com quaisquer materiais absorventes ou de acolchoamento e quaisquer outros componentes necessários para conter e proteger recipientes internos ou embalagens internas.

*Embalagens intermediárias* – são embalagens colocadas entre embalagens internas ou artigos e uma embalagem externa.

*Embalagens internas* – são embalagens que, para serem transportadas, exigem uma embalagem externa.

*Embalagens recondiçionadas* – incluem:

- a) Tambores metálicos que tenham sido:

- (i) perfeitamente limpos, a ponto de restarem apenas os materiais de construção originais, dos quais tenham sido removidos quaisquer conteúdos anteriores, corrosões internas e externas, revestimentos externos e rótulos;
- (ii) restaurados a sua forma e contorno originais, com as bordas (se houver) desempenadas e vedadas, e recolocadas as gaxetas que não sejam parte integrante da embalagem;
- (iii) inspecionados após a limpeza, porém antes da pintura, rejeitando-se os que apresentarem buracos visíveis, significativa redução de espessura do material, fadiga do metal, roscas ou fechos danificados, ou outros defeitos importantes,

b) Tambores e bombonas de plástico que tenham:

- (i) sido perfeitamente limpos, a ponto de restarem apenas os materiais de construção originais, dos quais tenham sido removidos quaisquer conteúdos anteriores, revestimentos externos e rótulos;
- (ii) sido recolocadas as gaxetas que não sejam parte integrante da embalagem;
- (iii) sido inspecionados após a limpeza, rejeitando-se as embalagens que apresentarem danos visíveis, como rasgos, dobras, rachaduras, roscas ou fechos danificados, ou outros defeitos significativos.

*Embalagens refabricadas* – incluem:

a) Tambores metálicos que tenham:

- (i) sido fabricados como um tipo UN a partir de um tipo não-UN;
- (ii) sido convertidos de um tipo UN para outro tipo UN;
- (iii) sofrido substituição de componentes estruturais integrais (tais como tampas não-removíveis);

b) Tambores de plástico que tenham:

- (i) sido convertidos de um tipo UN para outro tipo UN (p. ex., 1H1 para 1H2);
- (ii) sofrido substituição de componentes estruturais integrais.

Tambores refabricados estão sujeitos às mesmas exigências do Regulamento que se aplicam a tambores novos do mesmo tipo.

---

*Embalagens reutilizáveis* – são embalagens recarregáveis que tenham sido examinadas e consideradas livres de defeitos que possam comprometer sua capacidade de suportar os ensaios de desempenho; a expressão inclui aquelas recarregadas com conteúdos idênticos ou com produtos similares compatíveis e que são transportadas por uma rede de distribuição controlada pelo expedidor do produto.

*Engradados* – são embalagens externas com faces incompletas.

*Expedição* – é qualquer volume, ou volumes, ou carregamento de produtos perigosos entregue para transporte por um expedidor.

*Expedidor* – é qualquer pessoa, organização ou governo que prepara uma expedição para transporte.

*Fechos* – são dispositivos que trancam uma abertura num recipiente.

*Forro* – é um tubo ou saco inserido numa embalagem (incluindo Contentor Intermediário para Granéis - IBCs e embalagens grandes), mas que não é parte integrante dela, incluindo os fechos de suas aberturas.

*Garantia de conformidade* – é um programa sistemático de controle, aplicado pela autoridade competente e destinado a garantir, na prática, o cumprimento das disposições do Regulamento.

*Garantia de qualidade* - é um programa sistemático de controles e inspeções aplicado por um organismo ou entidade, destinado a garantir que os padrões de segurança estabelecidos neste Regulamento são atingidos na prática.

*Líquidos* – exceto se houver indicação explícita ou implícita em contrário, neste Regulamento, são produtos perigosos com ponto de fusão ou ponto de fusão inicial igual ou inferior a 20°C, à pressão de 101,3 kPa.

---

*Massa líquida máxima* – é a massa líquida máxima do conteúdo de uma única embalagem ou a massa combinada máxima de embalagens internas com seus conteúdos, expressa em quilogramas.

*Material plástico reciclado* – é o material recuperado de embalagens industriais usadas que tenham sido limpas e processadas para uso na fabricação de novas embalagens. As propriedades específicas do material reciclado empregado na produção de novas embalagens devem ser garantidas e regularmente documentadas, como parte de um programa de garantia de qualidade reconhecido pela autoridade competente. O programa de garantia de qualidade deve incluir um registro de pré-seleção apropriada e a verificação de que cada lote de material plástico reciclado tenha taxa de fluidez, densidade e limite de elasticidade comparáveis com o do projeto-tipo fabricado com tal material reciclado. Isso inclui, necessariamente, conhecimento do material da embalagem original que gerou o material reciclado, assim como dos conteúdos anteriores daquelas embalagens, se esses conteúdos forem capazes de reduzir a qualidade das novas embalagens produzidas a partir do material usado. Além disso, o programa de controle de qualidade do fabricante de embalagens, de acordo com 6.1.1.6 do Anexo da Resolução nº 420 da ANTT, deve incluir a execução de um ensaio mecânico realizado no projeto-tipo, previsto em 6.1.5 do referido Anexo, para embalagens produzidas em cada lote de material plástico reciclado. A execução do ensaio de empilhamento deve ser verificada através de um ensaio de compressão dinâmica, apropriado, em vez de ensaio de carga estática.

*Recipientes* – são vasos de contenção destinados a receber e conter substâncias ou artigos, incluindo quaisquer meios de fechamento.

*Recipientes internos* – são recipientes que requerem uma embalagem externa para desempenharem sua função de contenção.

*Remessa* - é a movimentação específica de uma expedição entre uma origem e um destino.

*Sacos* – são embalagens flexíveis, feitas de papel, película de plástico, têxteis, material tecido ou outros materiais adequados.

*Sobreembalagem (ou sobreembalado)* – é um invólucro utilizado por um único expedidor para abrigar um ou mais volumes, formando uma unidade, por conveniência de manuseio e estiva durante o transporte.

São exemplos de sobreembalagens, certo número de embalagens:

- a) Colocadas ou empilhadas numa prancha de carga (p. ex., um palete), presas por correias, por envoltório corrugado ou elástico, ou por outros meios apropriados; ou
- b) Colocadas numa embalagem externa protetora (p. ex., caixa, filme plástico ou engradado).

Nota: Sobreembalado – termo não utilizado no Regulamento, porém, é aplicado para materiais radioativos (Classe 7) pela autoridade competente.

*Sólidos* – são produtos perigosos não-gasosos que não se enquadram na definição de líquidos citada anteriormente.

*Tambores* – são embalagens cilíndricas com extremidades planas ou convexas, feitas de metal, papelão, plástico, compensado ou outro material adequado. Esta definição inclui, também, embalagens com outros formatos (p. ex., embalagens com gargalo afinado ou embalagens em forma de balde). Barris de madeira e bombonas não se incluem nesta definição.

*Tanque* – significa tanque portátil, incluindo contêiner-tanque, caminhão-tanque, vagão-tanque ou recipiente com capacidade superior a 450 litros, destinado a conter sólidos, líquidos ou gases.

Tanque portátil:

- a) Para fins de transporte de substâncias das Classes 3 a 9, é um tanque portátil multimodal com capacidade superior a 450 litros. Inclui uma carcaça com os equipamentos estruturais e de serviço necessários ao transporte de substâncias perigosas;
- b) Para fins de transporte de gases liquefeitos não-refrigerados da Classe 2, é um tanque multimodal com capacidade superior a 450 litros. Inclui uma carcaça com os equipamentos estruturais e de serviço necessários ao transporte de gases;

- a) Para fins de transporte de gases liquefeitos refrigerados, é um tanque isolado termicamente, com capacidade superior a 450 litros, com os equipamentos estruturais e de serviço necessários ao transporte de gases liquefeitos refrigerados.

O tanque portátil deve ser carregado e descarregado sem necessidade de remoção de seu equipamento estrutural. Deve ter dispositivos estabilizadores externos à carcaça e poder ser içado quando cheio.

Ele deve ser projetado primariamente para ser colocado num veículo de transporte ou num navio e ser equipado com correntes, armações ou acessórios que facilitem o manuseio mecânico. Caminhões-tanque, vagões-tanque, tanques não-metálicos, cilindros de gás, recipientes grandes e contentores intermediários para granéis (IBCs) não estão incluídos nesta definição.

*Transportador* – é qualquer pessoa, organização ou governo que efetua o transporte de produtos perigosos por qualquer modalidade de transporte. O termo inclui tanto os transportadores comerciais quanto os de carga própria.

*Veículo* – significa veículo rodoviário (veículo articulado inclusive, ou seja, uma combinação de trator e semi-reboque), vagão ferroviário. Cada reboque deve ser considerado como um veículo separado.

*Volumes* – são o resultado completo da operação de embalagem, consistindo na embalagem com seu conteúdo, preparados para o transporte.

Nota: Quanto a material radioativo, (ver 2.7.2 do Anexo da Resolução nº 420 da ANTT).

Exemplos esclarecedores de certos termos aqui definidos:

As explicações e exemplos a seguir destinam-se a deixar mais claro o uso de alguns dos termos definidos neste item.

As definições são coerentes com o uso dos termos ao longo do Regulamento. Entretanto, alguns dos termos definidos são comumente utilizados de outra forma. Isso é particularmente evidente a respeito da expressão “recipiente interno”, que tem sido freqüentemente usada para descrever as “partes internas” de uma embalagem combinada.

---

As “partes internas” de uma “embalagem combinada” são sempre denominadas “embalagens internas”, não “recipientes internos”. Uma garrafa de vidro é um exemplo de “embalagem interna”.

As “partes internas” de uma “embalagem composta” são normalmente denominadas “recipientes internos”.

## **ANEXO B**

### **QUESTIONÁRIO COM DEPOIMENTOS DE POLICIAIS RODOVIÁRIOS DE DIVERSOS ESTADOS DA UNIÃO**

#### **Identificação dos Participantes:**

Participaram da Operação Preservando o Cerrado cinquenta e nove pessoas, sendo:

- Sete representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- Três representantes do Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN-DF;
- Uma mestranda da Universidade Federal de Uberlândia – MG;
- Quarenta e oito Policiais Rodoviários Federais das seguintes Regionais: Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Sergipe, Rondônia, Acre, Distrito Federal, Mato Grosso do Sul e Rio Grande do Sul. Destes, quarenta e seis responderam os questionários.

#### **Respostas Obtidas no Questionário Aplicado na Pesquisa de Campo:**

O presente questionário foi aplicado no dia 23/09/2004 durante a Operação Preservando o Cerrado a qual foi realizada entre os dias 20 e 24/09/2004, no âmbito do 1º Distrito da DRPRF – DF - Polícia Rodoviária Federal no Distrito Federal, através da Coordenação Geral de Operações - CGO.

Serão transcritas a seguir, em sua íntegra, as respostas obtidas no questionário aplicado no dia 23/09/2004 durante a referida operação.



## DADOS DOS ENTREVISTADOS

Tabela B-1 – Respostas do item dados dos entrevistados.

DADOS DOS ENTREVISTADOS			
Entrevistado	Atividade Desenvolvida	Estado em que exerce a atividade profissional	Tempo de experiência na atividade
1	Policial	Goiás	10 anos
2	Fiscalização, Policial Rodoviário Federal	DF	5 anos
3	Policial Rodoviário Federal	1ª Delegacia - Paraná	10 anos
4	Policial Rodoviário Federal	DF	10 anos
5	Fiscalização Geral	São Paulo	1 ano e meio
6	Chefe de delegacia (PRF)	Rondônia	10 anos como policial
7	Policial Rodoviário	Minas Gerais	10 anos
8	Segurança Pública	Goiás	10 anos
9	PRF	Santa Catarina	8 anos
10	Policial Rodoviário Federal	Rondônia	10 anos
11	Não respondeu	Rondônia	17 anos
12	Policimento	Mato Grosso	8,9 anos
13	Policimento Rodoviário Federal	Acre	8 anos e 2 meses
14	Núcleo Operações Especiais	Santa Catarina	26 anos
15	PRF	Sergipe	5 anos
16	Não respondeu	Goiás/Goiânia	8 anos
17	Fiscalização de trânsito	Minas Gerais	8 anos
18	Não respondeu	Não respondeu	Não respondeu
19	Policial Rodoviário Federal	Distrito Federal	2 anos
20	Policial Rodoviário Federal (Instrutor em fiscalização de PP)	Paraíba	5 anos
21	Policial	DF	1 ano
22	Chefe da divisão de multas	Brasília/DF	10 anos
23	Policial Rodoviário Federal	Goiás	10 anos
24	Policimento de Rodovias Federais	DF/Goiás	10 anos
25	PRF	DPRF-DF	2 meses
26	Policial Rodoviário Federal	Mato Grosso	10 anos
27	Policial Rodoviário Federal	Goiás	10 anos
28	Policial Rodoviário Federal	São Paulo	2 anos
29	Policial Rodoviário Federal (Fiscalização)	São Paulo	10 anos
30	Fiscalização de veículos	Paraíba	10 anos
31	Policimento ao longo das Rodovias Federais	Mato Grosso	10 anos
32	Fiscalização, Policimento, execução da legislação, "PRF"	São Paulo	19 anos
33	Não respondeu	Não respondeu	Não respondeu
34	Não respondeu	Não respondeu	Não respondeu
35	Policial Rodoviário Federal	DF	10 anos
36	Policial Rodoviário Federal	MT	5 anos
37	Policial Rodoviário Federal	Paraná	10 anos
38	Policial Rodoviário Federal	DF	Não respondeu
39	Policial Rodoviário Federal	Atividade fim (Operacional)	5 anos
40	Policial Rodoviário Federal	Minas Gerais	29,10 anos
41	Policial Rodoviário Federal	Distrito Federal e em todo o país	10 anos
42	Policimento em Rodovias Federais	Distrito Federal	8 anos
43	Inspetor Inmetro	Brasília	7 anos
44	Não respondeu	Não respondeu	Não respondeu
45	PRF	DF	1,5 mês
46	Trabalho Interno	Distrito Federal	10 anos

Tabela B-2 - Atividade desenvolvida pelos entrevistados.

Atividade desenvolvida	Quantidade
Fiscalização	38
Serviços Internos	2
Não responderam	6

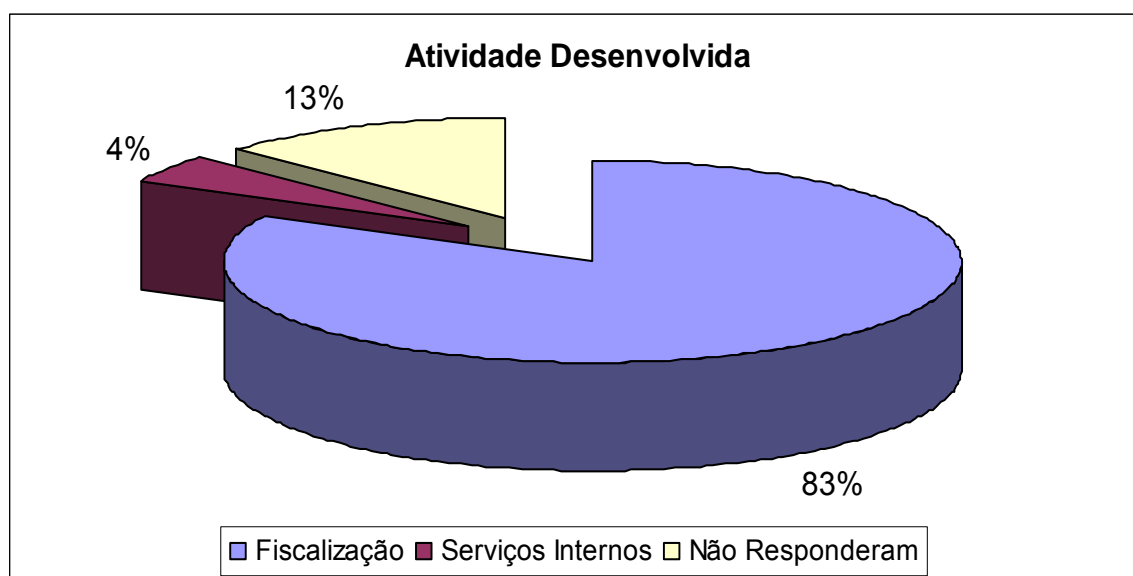


Figura B-1 – Atividade desenvolvida pelos entrevistados.

Considerando o número significativo, 83% de participantes que desempenham atividades operacionais foi satisfatório o perfil traçado a partir dos seus depoimentos.

Tabela B-3 - Estados em que os entrevistados exercem suas atividades.

Estado que exerce a atividade profissional	Quantidade
Acre	1
Distrito Federal	14
Goiás	5
Minas Gerais	3
Mato Grosso	4
Paraíba	2
Paraná	2
Rondônia	3
Santa Catarina	2
Sergipe	1
São Paulo	4
Não responderam	5

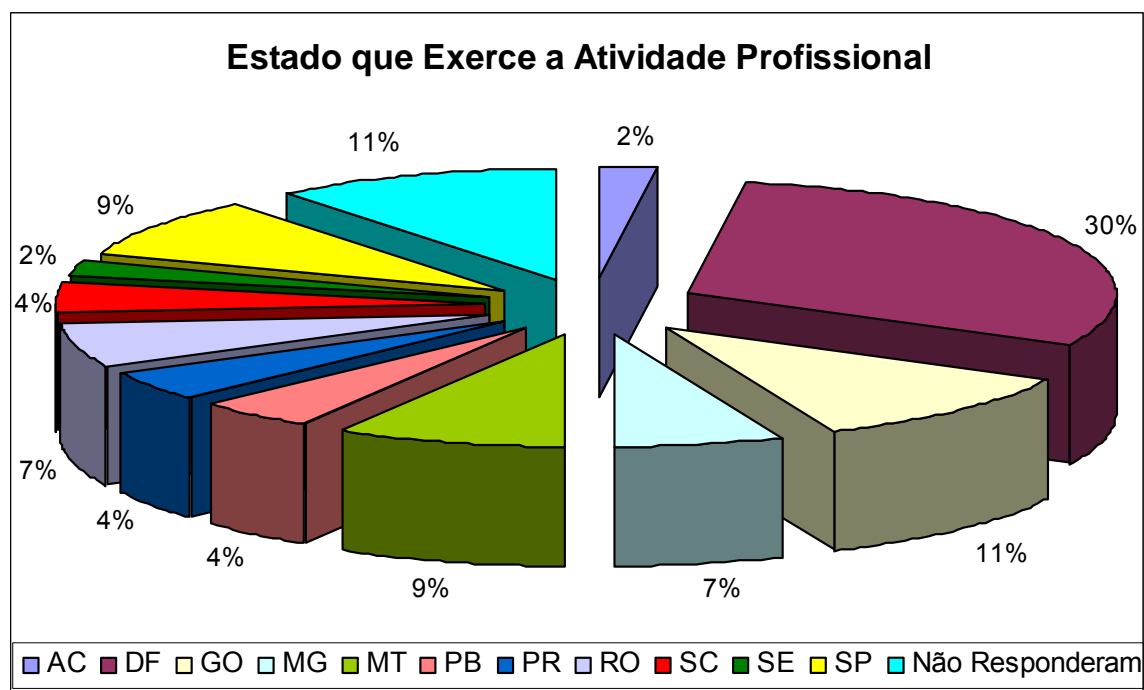


Figura B-2 – Estados em que os entrevistados exercem suas atividades.

A amostragem foi considerada significativa, uma vez que havia representantes das cinco regiões geográficas do país.

Tabela B-4 - Tempo de experiência dos entrevistados nas atividades desenvolvidas.

Tempo de experiência	Quantidade
≤ 1 ano	4
2 a 5 anos	7
6 a 10 anos	26
16 a 20 anos	2
26 a 30 anos	2
Não responderam	5

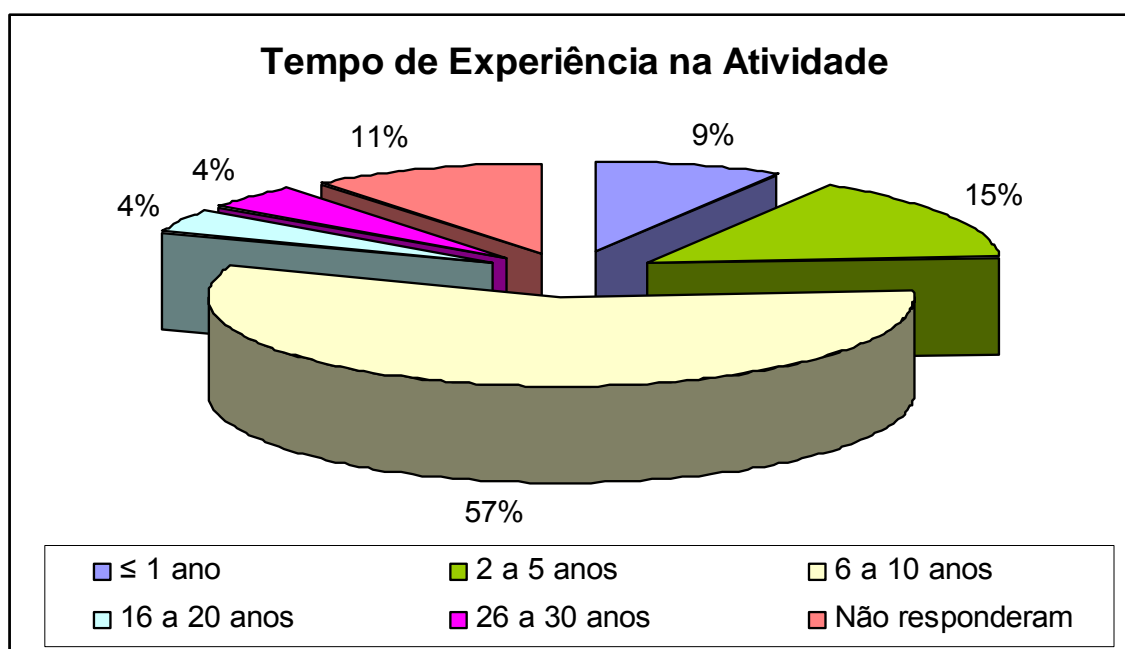


Figura B-3 – Tempo de experiência dos entrevistados nas atividades desenvolvidas.

Os participantes possuem uma boa vivência de campo, ou seja, 80% possuem tempo de experiência superior à dois anos o que denota conhecimento de causa nas respostas apresentadas.

## QUESTIONÁRIO

### **1 - Durante as fiscalizações realizadas é mais comum encontrar irregularidades no transporte de cargas fracionadas ou a granel? E em que tipo de veículo?**

1. Irregularidades em veículos de transportes de cargas fracionadas geralmente em caminhões de transportadoras (distribuidoras) de produtos diversos.
2. Pelo pouco tempo de experiência específica com produtos perigosos, posso arriscar responder que é no transporte a granel e em veículo do tipo tanque.
3. Cargas fracionadas. Caminhões e carretas com compartimento em baú.
4. Granel.
5. Fracionada. Nos veículos baú.
6. Em ambas. Baús e tanques de transporte de combustível.

7. Geralmente encontramos irregularidades diversas nos dois tipos de cargas acima citadas.
8. A granel, especialmente no transporte de combustíveis.
9. A granel, por ser combustíveis a maior demanda.
10. Em cargas fracionadas, pois muitas vezes os transportadores não atendem só a este tipo de transporte, embora a granel também tenha um grande índice de irregularidades.
11. Cargas fracionadas em caminhões de carroceria aberta.
12. Cargas fracionadas, caminhões. Por tratar de uma diversidade de produtos e conseqüentemente várias empresas fazendo o despacho.
13. A granel. Carretas (cavalo trator + semi-reboque).
14. A granel. Tanques, containeres e basculante.
15. Fracionadas, caminhões.
16. A granel. Veículos tanques.
17. Ambas. Em todos os veículos de transporte de cargas.
18. A granel. Normalmente as irregularidades acontecem em caminhões, carretas porque não há a descontaminação, mesmo o veículo estando vazio.
19. A granel. Caminhões tanque.
20. Em ambas.
21. A granel. Caminhões tanque.
22. Cargas fracionadas, veículos tanque (caminhão).
23. Ambas, transporte de carvão vegetal, tanques e alimentos com produtos perigosos.
24. Granel. Geralmente e usualmente cargas de carvão e caminhões tanques.
25. Em cargas a granel uma vez que até o momento é vedado transporte de carga perigosa (P.P.) juntamente com o produto de consumo humano. Então, é mais lucrativo transportar grandes quantidades em veículos do tipo bi-trem ou tanque.
26. A granel. Os tanques têm que serem vistoriados e aprovados anualmente, por motivos econômicos os responsáveis insistem a ganhar tempo e dinheiro, não o fazem.
27. A maior facilidade no transporte de carga a granel, devido a maior facilidade em identificar o veículo transportador. Veículo tanque de transporte de combustível. Existe também facilidade no transporte do carvão.
28. Fracionadas. Caminhões.

29. Fracionadas. Caminhões e camionetas.
30. É comum nos dois tipos de transporte.
31. Em cargas a granel, em carretas.
32. Fracionadas, em caminhões baú.
33. Em ambas situações. Em veículos de médio e grande porte.
34. Cargas a granel em veículos tanques “na minha região”, porém vale lembrar que as fracionadas também é grande.
35. Fracionadas, caminhão baú.
36. Fracionadas. Combinações tipo caminhão trator e semi-reboque.
37. Em cargas fracionadas. Em veículos furgão de grande porte.
38. A granel. Em caminhões tanque.
39. A granel. Caminhão/carroceria aberta.
40. A granel. Em tanques, vazios.
41. A granel. Tanques.
42. A granel. Caminhões tanque.
43. A granel.
44. A granel. Caminhões tanque.
45. Granel, caminhão.
46. Em branco.

**2 - É mais comum encontrar cargas fracionadas em grandes volumes ou em pequenos recipientes?**

**RESPOSTAS:**

1. Em pequenos recipientes.
2. Em pequenos recipientes.
3. Em média em grandes recipientes.
4. Pequenos recipientes.
5. Mais em pequenos volumes, até barris de 200Kg, excepcionalmente em IBCS.
6. Pequenos recipientes.
7. Em grandes volumes.
8. Pequenos volumes.
9. Médios.

10. Em pequenos recipientes. Não sendo o meu estado produtor de PP. Este transporte e em pequena quantidade.
11. Em pequenos recipientes (não domésticos).
12. Pequenos recipientes. “O que precisava era a mensuração destes recipientes”.
13. Grandes volumes.
14. Não. A mais incidência em furgão.
15. Grandes volumes.
16. Grandes volumes.
17. Em grandes volumes. Vale observar qual o parâmetro utilizado para pequeno ou grande volume.
18. Em pequenos volumes.
19. Pequenos recipientes.
20. Na minha região (BR 101) há grande distribuição de mercadorias, portanto o fluxo é em grande quantidade e em volumes do menor ao maior.
21. Grande volume.
22. Pequenos recipientes.
23. Em pequenos recipientes.
24. Elas são, usualmente, grandes volumes embalados em pequenos recipientes.
25. Em pequenos volumes.
26. Em caminhões baús, são grandes quantidades de pequenos volumes, são bombas ambulantes que nem sequer são percebidas.
27. Pequenos recipientes.
28. Pequenos volumes.
29. Em pequenos recipientes.
30. Em grandes volumes.
31. Em pequenos recipientes.
32. Em pequenos recipientes.
33. Em ambas situações.
34. As fracionadas geralmente e em pequenos recipientes.
35. Em pequenos recipientes.
36. Diversos.
37. Pequenos recipientes.
38. Grandes volumes.

39. Em pequenos volumes.
40. Em pequenos volumes, e médios do tipo tambores, bombonas.
41. Em pequenos recipientes.
42. Ambos.
43. Pequenos volumes.
44. Em grandes volumes.
45. Grandes.
46. Em branco.

**3 – Quais são as medidas adotadas, com maior frequência, para separar produtos perigosos dos produtos alimentícios e de produtos destinado ao uso pessoal ou doméstico?**

**RESPOSTAS:**

1. Não há preocupação do transportador em separar esses produtos, quando muito um compensado de madeira separando o inseticida do arroz.
2. Pela experiência e depoimento de alguns colegas a separação “quando existente” é muito precária do tipo feita por chapas de madeira, papelão etc.
3. Retenção do veículo, autuação, separação e transbordo da carga para outro veículo compatível e devidamente sinalizado.
4. Em branco.
5. Normalmente veículos diferentes ou veículo sem identificação e em conjunto com produtos químicos.
6. Colocam-se separadas por outro produto.
7. Depende do volume transportado e do tipo de veículo, pois geralmente atende a um setor de logística.
8. Quando o veículo é flagrado nessa situação ele é multado e os produtos alimentícios ou destinados para consumo humano ou animal é encaminhado para vigilância sanitária.
9. Atualmente é previsto a segregação em cofres. Muito comum depararmos com situação em que não há segregação, o que incorre em infração.
10. Em geral nenhuma.
11. Não transportar conjuntamente com produtos perigosos os citados.



12. Estas medidas são caras, praticamente inexistente. É costume o condutor esconder notas para burlar a fiscalização. Quando detectado que estão juntos, a caneta trabalha.
13. (Transbordo da carga pelo policial). Geralmente a separação é muito deficiente.
14. Parede de madeira.
15. Geralmente transportam juntos.
16. Compensado ou madeirite.
17. Uma divisão física separando o produto, no caso das cargas fracionadas.
18. O transportador deverá separar os produtos perigosos, pois os mesmos não devem ser misturados com alimentos.
19. Transbordo da carga. Acionamento da vigilância sanitária.
20. Transbordo da carga após a avaliação da vigilância sanitária.
21. Como não é permitido esse transporte em conjunto, quando ocorre não há critérios para segregação dos produtos.
22. Uso de cofres, raras vezes.
23. Veículo apropriado para o transporte de P.P.
24. Os veículos das grandes empresas usam isolar os produtos perigosos com lonas, no geral não encontramos os produtos juntos.
25. Pelo conhecimento que tenho, até o momento de acordo com o Dec. 96.044, é proibido o transporte de P.P juntamente com produto alimentício.
26. É problema que passa despercebido facilmente, os transportadores colocam divisórias de madeira, visivelmente ineficientes, quando flagrados encaminha-se para a vigilância sanitária, que toma as medidas necessárias.
27. Geralmente não tem nenhuma separação.
28. Existem duas atitudes mais comuns do transportador: 1ª - transportar em caminhões separados; 2ª - transportar sem nenhuma separação (ilegalmente). OBS: Existem pouquíssimos compartimentos para segregação.
29. O transbordo, digo, a separação de uma das cargas para outro veículo.
30. Devem ser separadas por cofres o produto perigoso dos demais produtos para uso humano.
31. O veículo é retido e feito o transbordo das mercadorias.
32. Transportar em veículo somente aquele produto. Ex: Após ser autuado, retirar a mercadoria “produto perigoso” e transportar em outro veículo.

33. Não é permitido acondicionamento de P.P com alimentos. Medidas adotadas é o transbordo dos P.P.
34. As medidas adotadas é o transbordo da carga, para segurança dos produtos, bem como do consumidor final.
35. Praticamente nenhuma.
36. Nenhuma.
37. Na maioria das vezes não estão separados, e quando separam colocam os produtos perigosos em uma porta lateral. OBS: Na maioria das vezes o transportador não manda envelopes de transporte, ficha de emergência e o motorista esconde as notas fiscais.
38. Transbordo do produto.
39. Pelo transportador: quase sempre nenhuma. Pelo policial: veículos diferentes (realiza transbordo).
40. Retenção do veículo até que o transportador transborde uma das mercadorias.
41. Na maioria das vezes nenhuma providência é adotada.
42. Sempre que possível, além das embalagens a separação via transportes diferentes.
43. Em branco.
44. Seria um cofre vinha a ser regulamentado, digo, a ser convencionado tecnicamente.
45. Em branco.
46. Em branco.

**4 - A maior ocorrência de irregularidades é detectada com Transportadoras, Autônomos, Frota própria ou Agregados (o cavalo de propriedade do motorista e a carreta da empresa dona da carga)?**

**RESPOSTAS:**

1. Transportadoras.
2. Transportadoras.
3. Transportadoras.
4. Transportadoras.
5. Autônomos e empresas pequenas.
6. Transportadoras.
7. Geralmente ocorre com as transportadoras.

8. Transportadoras.
9. Disseminado.
10. Os autônomos, transportadora e frota própria (pela ordem decrescente).
11. Transportadoras.
12. As transportadoras são o sanguessuga do transporte. Pega-se o frete a preço exorbitante e se paga uma ninharia ao agregado. Ocorre de a unidade tratora ser agregada e o reboque da transportadora. Irregularidades nas transportadoras.
13. Transportadoras.
14. Autônomos.
15. Autônomos.
16. Transportadoras e agregados.
17. Com as transportadoras.
18. As ocorrências acontecem com maior frequência nos transportadores autônomos.
19. Transportadoras e autônomos.
20. Transportadoras. (Empresa).
21. Transportadora.
22. Transportadoras.
23. Transportadoras.
24. Transportadoras e embarcadoras.
25. O comum é encontrar com autônomos, uma vez que o embarcador procura se eximir das responsabilidades a ele destinadas. Então, para transportar exige outro caminhão.
26. As transportadoras terceirizam o frete sem que o condutor tome conhecimento do perigo, o autônomo geralmente não tem critérios.
27. A maior incidência se dá com Autônomos devido à dificuldade em obtenção de informações a respeito do transporte de produtos perigosos.
28. Agregados e autônomos.
29. Autônomos e frota própria.
30. Em todas há ocorrências.
31. Frota própria.
32. Agregados.
33. É a incompatibilidade da carga.
34. É variável, pois as transportadoras geralmente agregam terceiros para transportar.

35. Frota própria.
36. Agregados de transportadoras.
37. Com agregados das grandes transportadoras.
38. Transportadoras.
39. Agregados e autônomos.
40. Transportadoras e autônomos.
41. Em todos os seguimentos do transporte.
42. Transportadoras.
43. Transportadoras.
44. Agregados.
45. Transportadora/expedidora.
46. Em branco.

## **5 – Quais são as irregularidades detectadas em relação à Sinalização do Veículo?**

### **RESPOSTAS:**

1. Não fixação de painéis e rótulos de risco. Não adequação do P.P para transporte.
2. Sinalização em desacordo, do tipo, não está no local correto, caracteres em desacordo com a NBR.
3. Falta de rótulos de risco e painéis de segurança, posicionamento em desacordo, inscrições dos painéis e rótulos em desacordo.
4. Falta de painel de segurança e rotulo de risco.
5. Principalmente painel, especialmente quando transportam mais de um produto.
6. Falta de rótulos de risco e painéis de segurança.
7. Geralmente detectamos falhas tanto no que se refere à produtos perigosos, onde este não tem a devida simbologia que a legislação regulamenta e nas que o CONTRAN determina.
8. Falta e em desacordo com as normas da ABNT. Ex: Tamanho, cor, simbologia dos painéis.
9. Falta de simbologia ou simbologia irregular.
10. Basicamente com a simbologia quanto à localização, o padrão exigido, legibilidade e cor.
11. Painéis e rótulos danificados e sem condições.

12. Falta de conhecimento do condutor e conseqüentemente a falta do MOPP contribui para a falta de sinalização externa, painéis de segurança e rotulo de risco até para burlar a fiscalização.
13. Fora dos padrões da ABNT.
14. Sinalização de emergência. Painéis e rótulos.
15. Painéis de segurança e rótulo de risco.
16. Rótulos de risco e painel de segurança.
17. Parte elétrica, e a sinalização em situação de emergência.
18. Falta de rótulo de risco e painéis de segurança.
19. Ausência, fora do padrão, má conservação.
20. Total discrepância com as normas vigentes.
21. Ausência das placas.
22. Rótulos e painéis fora do padrão ABNT.
23. Falta de sinalização de P.P (rótulo de risco e painel de segurança) e os equipamentos de uso exigidos pelo CTB.
24. São as placas confeccionadas de qualquer forma, sem padrão.
25. Em geral, faltam EPI, equipamentos de segurança, rótulos e painéis de risco.
26. Falta dos rótulos de risco e painéis de segurança em quantidade, qualidade e local correto para a fixação.
27. Falta do painel de segurança e rotulo de risco.
28. Embalagens sem rótulos de risco. Veículo com painel e rótulos em não conformidade com NBR 7500 ABNT.
29. A falta da mesma, a má conservação e fora dos padrões legais.
30. Lanternas de sinalização danificadas e os rótulos de risco fora dos padrões ABNT.
31. Rótulos de risco e painéis de segurança muito velhos.
32. Falta de sinalização. Em desacordo. Não legível. Mal conservação.
33. Geralmente irregulares.
34. Iluminação, cones, faixas etc.
35. Falta.
36. Falta da sinalização.
37. A não utilização de padrões e rótulos de risco.
38. Irregularidades nos painéis e rótulos.
39. Estado de conservação e afixação inadequadas.

40. Falta da mesma. Colocação em desacordo. Mal estado de conservação das sinalizações.
41. Principalmente pela falta das mesmas.
42. Painéis pouco visíveis, colocação em local errado.
43. Em branco.
44. Falta ou em mau estado.
45. Falta dela.
46. Em branco.

## **6 – Quais são as medidas detectadas em relação kits de Emergência e EPI?**

### **RESPOSTAS:**

1. EPI's incompletos ou validade vencida.
2. Geralmente, alguns itens dos kits não estão operantes.
3. Kits de emergência: falta de componentes e desconhecimento quanto ao uso. EPI: falta de componentes e desconhecimento quanto ao uso.
4. Não estarem completos.
5. Falta itens e sujeira. EPI's junto com o kit e trancados com cadeado.
6. Os kits são mal acondicionados e não oferecem condições de uso.
7. Falta de parte de determinados equipamentos, ou total.
8. Idem a questão anterior.
9. EPI's inapropriados ou sem condições de uso e equipamentos para situação de emergência incompletos ou inadequados.
10. A inadequação ao produto transportado além da falta.
11. Falta de itens.
12. De incompletos a inexistentes. Máscara sem filtro ou este sujo. Extintor vencido/descarregado. Falta de cones, botas, máscara, luvas.
13. Mal acondicionado.
14. Falta. Vencimento. Improvisação.
15. Geralmente faltam suportes para fita ou corda.
16. Falta de equipamentos.
17. A colocação dos EPI's em locais de difícil acesso, dificultando ao motorista a adequada utilização do equipamento.
18. Falta de equipamento adequado. Sinalizadores.

19. Prazo de validade. Ineficiente. Ausente.
20. Higienização dos EPI's.
21. Ausência de algum.
22. Kits incompletos e em mal estado de conservação.
23. É muito comum a falta deles.
24. Mal estado de conservação ou localização dos mesmos no veículo.
25. Os equipamentos encontram-se em más condições de uso, ineficientes ou não há.
26. Coloca-se um kit dentro do veículo e esquece, não sabe onde está e está incompleto, ou nem mesmo tem certeza se tem.
27. Falta de um ou mais equipamentos.
28. Kits de emergência incompletos. EPI (máscaras sem filtros ou vencido). O motorista não dá a devida importância aos equipamentos.
29. São materiais já deteriorados ou a falta dos mesmos.
30. Em alguns casos ausência de todos os equipamentos ou faltando alguns itens.
31. Sempre falta algum dos itens.
32. Equipamento com prazos de validade vencida. Falta de itens. Desacordo com a NBR e estado de conservação.
33. Geralmente a falta de algum item.
34. Geralmente sem condições de uso, sujo, filtro ineficiente entre outros.
35. Falta de higiene e manutenção.
36. Inadequação ao produto.
37. Na maioria das vezes não estão aderindo as normas da NBR 9735/03.
38. Falta dos mesmos
39. Incompletos.
40. Falta e mal estado de conservação.
41. Falta de alguns itens ou da totalidade deles.
42. No EPI, nem sempre o material é compatível.
43. Kits incompletos.
44. Quando não contém, alguns ou estão fora dos padrões ou em mau estado.
45. Falta deles, sem condições de uso.
46. Em branco.

---

**7 – Quais são as irregularidades detectadas em relação à Ficha de Emergência?****RESPOSTAS:**

1. Fora do padrão ABNT.
2. Não portar a ficha.
3. Falta da ficha correspondente ao produto ou estando em desacordo com a legislação.
4. Em branco.
5. Cópia em preto e branco.
6. Falta de identificação da empresa, fichas erradas, fichas que não correspondem ao produto transportado.
7. Às vezes o motorista não a possui, ou esta não se refere ao produto transportado.
8. Idem a questão 5.
9. Fora dos padrões da ABNT 7503.
10. A falta dela.
11. Fora de padrão.
12. Fora do padrão ABNT. Não trás as informações devidas e como se não bastasse ainda está grampeada ao envelope, dificultando.
13. Padronização da ABNT.
14. Falta de dados. Xerox.
15. Portam ficha de outro expedidor.
16. Falta dos telefones de emergência.
17. Nenhuma.
18. Padronização da ficha. Ficha não correspondente ao produto.
19. Ausência. Falta dos telefones de contato.
20. Não existência, às vezes, de informações básicas como telefone para emergência.
21. Ausência.
22. Padrão ABNT.
23. Falta de dados no seu preenchimento.
24. Também não são padronizadas.
25. Fora do padrão ABNT.



26. As fichas são armazenadas na cabine, quando cobrados saem procurando, a ficha que tem que ser personalizada do expedidor, dentro do envelope personalizado, são comuns serem encontradas de outros.
27. Falta de padronização.
28. Fichas sem telefones no verso.
29. Falta dos dados do emitente da nota fiscal e até mesmo ficha fora dos padrões.
30. Dificilmente há irregularidades na ficha de emergência.
31. A maioria das vezes o condutor tem varias fichas de vários produtos.
32. Falta. Desacordo.
33. Falta de telefones para contato em caso de emergência.
34. Varias fichas juntas que não correspondem aos produtos transportados.
35. A falta da ficha.
36. Ausência.
37. Mais fichas referentes a outros produtos perigosos os quais não estão sendo transportados.
38. Falta da mesma.
39. Possuir de diversos produtos no interior do veículo, deixando margens de dúvidas em caso de acidente.
40. Falta dos números dos telefones dos órgãos competentes em casos de acidentes.
41. Principalmente pelo fato de estar em poder dos motoristas várias fichas que não são dos produtos transportados.
42. A falta da mesma.
43. Mais de uma ficha no mesmo envelope.
44. Falta de informações e padrões.
45. Fora da norma, modelo diferente.
46. Em branco.

## **8 – Quais são as irregularidades detectadas em relação à Curso MOPP?**

### **RESPOSTAS:**

1. Falsificação dos documentos. Cerca de 70% dos motoristas não fizeram o curso.
2. Alta incidência de documentos falsos.

3. A não formação do condutor em curso e falsificação do documento.
4. Cursos falsos.
5. Falsificação e esquecimento do visto no curso.
6. Certificados falsos e motoristas que não dominam o conteúdo do curso.
7. Muitos são adquiridos sem o condutor não ter feito o curso.
8. Carteiras falsas e escolas credenciadas que vendem o certificado para os condutores.
9. Falsificação ou o condutor sem o curso.
10. Certificados falsos ou a inexistência deste.
11. Falsificações.
12. Todos deviam ser em papel moeda para não facilitar a falsificação. O DENATRAN é para regulamentar desde 1999 e não o faz. Por que?
13. Falta de padronização do papel e carteiras falsas.
14. Falsificação da carteira.
15. Muitos são falsos.
16. MOPP's falsos.
17. Falta de padronização por parte do DENATRAN.
18. Falta do curso MOPP. Documentação falsificada.
19. Falsificação.
20. MOPP's falsos.
21. Ausência do curso ou certificados falsos. Dado que a validade é nova na legislação.
22. Certificados falsos.
23. Grande quantidade de MOPP's falsos.
24. Carteiras falsas.
25. Muitos cursos falsificados.
26. Cursos falsos, adquiridos.
27. Falsificação do certificado devido à facilidade em falsificar.
28. Inúmeros (grande parte), certificados MOPP são falsificados (comprados em vários lugares por R\$ 50,00 a R\$200,00). Dificuldade pela falta de padronização.
29. Cursos falsos ou motorista mal preparado devido a má qualidade dos cursos oferecidos.
30. Falsificação ou ausência.
31. Muitos deste documento são falsificados.

32. Falta. Falsificação.
33. Um número maior de aulas e inclusão de disciplinas relativas à transportes de P.P .
34. A grande maioria falsos, bem como os motoristas desconhecedores dos procedimentos.
35. Falsificação.
36. O certificado falsificado (não realização do curso). Quando realiza o curso regulamentar, é mal instruído.
37. Cursos fornecidos por pessoas não representativas das notas correspondentes (MOPP sem registro).
38. Falsificação do certificado.
39. Condutores não apresentam estar qualificados.
40. Total falta de uma regulamentação séria. Grande maioria é falsa.
41. Falsificação dos mesmos.
42. Certificados e carteiras falsas.
43. Falsos.
44. Falsificação ou adulteração.
45. Falsificados.
46. Em branco.

**9 – Quais as irregularidades detectadas em relação às informações do produto no Documento Fiscal?**

**RESPOSTAS:**

1. Uso do nome comercial do produto e não identificação do número ONU.
2. Falta de itens obrigatórios tais como nome apropriado para transporte, número ONU, número risco, etc.
3. Não inscrição de dados importantes como número ONU, acondicionamento, etc.
4. Em branco.
5. Dificuldade em encontrar a declaração, número ONU, etc.
6. Falta de declaração de conformidade e número da ONU.
7. Às vezes não contém informações reais para a correta identificação do produto.
8. Falta de declaração de responsabilidade e falta de nome técnico.

9. Falta de inscrições necessárias, principalmente em carga fracionada (Art .22, inciso II Decreto 96044/88)
10. Geralmente a falta dela.
11. Falta de itens constantes no artigo 22. Nome apropriado para embarque.
12. Falta número ONU. Declaração de responsabilidade.
13. Nenhum encontrado.
14. Falta do número ONU. Declaração.
15. Geralmente falta número da ONU.
16. Falta de declaração do expedidor.
17. As informações no tocante ao número da ONU, classe e subclasse do produto transportado.
18. Classe do produto. Número ONU. Declaração do expedidor.
19. Em desacordo com NBR.
20. Fonte e localização das declarações exigidas, as vezes ilegíveis pelo tamanho da fonte e de difícil localização.
21. Falta das informações.
22. Falta da declaração de responsabilidade.
23. Não constar dados obrigatórios.
24. A falta de informações adequadas ou reais quanto ao produto transportado.
25. Falta número da ONU, declaração do condutor ou nota fria.
26. Documento preenchido parcialmente por pessoas leigas que não observam as regras.
27. Não me deparei com esta ocorrência.
28. Nota fiscal sem nome apropriado, classe e número ONU.
29. Falta de declaração de responsabilidade, número da ONU, número de classe e risco.
30. Declaração de responsabilidade do expedidor da nota fiscal e ausência do número da ONU.
31. A maioria não tem declaração do embarcador.
32. Falta da declaração. Falta do número ONU e classe. Falta do nome do produto. Quantidade e peso.
33. Falta do número da ONU e nome genérico do produto.
34. Falta de declaração de acondicionamento. Nome do produto sem a classificação de ONU.

35. Falsificação.
36. Ausência da declaração de responsabilidade e do número da ONU.
37. Não presenciei irregularidades neste item.
38. Falta do número da ONU e classe do produto.
39. Especificações, muito voltada ao comercial.
40. Falsa declaração, inclusive nas quantidades.
41. Uso de outros nomes, não relacionados com aqueles usados tecnicamente.
42. Não utilização correta dos nomes conforme normas.
43. Em branco.
44. Em desacordo com o artigo 22 do RTPP, ou seja, falta de algumas informações obrigatórias.
45. Em branco.
46. Em branco.

**10 – Quais são as irregularidades detectadas em relação às embalagens dos produtos perigosos transportados?**

**RESPOSTAS:**

1. Quando possuem são minúsculas e não chamam a atenção.
2. Embalagens que não proporcionam isolamento e segurança.
3. Falta de rótulos compatíveis e mau acondicionamento.
4. Em branco.
5. Falta de número ONU, falta de rótulo, mal amarradas.
6. Falta de acondicionamento ideal e embalagens inadequadas.
7. Não atendem normas de segurança para o devido transporte.
8. Mal acondicionamento ou mal estivado.
9. Vazamentos, estivagem inadequada.
10. Falta de rótulo de risco e não atendimento à NBR pertinente.
11. Mal acondicionamento.
12. Falta de informações, rótulos de risco, caixas rasgadas, amassadas, etc.
13. Quanto à identificação dos rótulos e fora dos padrões quando tem.
14. Estivagem. Posição.
15. Em mal estado.

16. Falta do rótulo de risco.
17. A falta de padronização.
18. Falta de rótulo de risco e acondicionamento.
19. Identificação.
20. Acondicionamento em desacordo com o rótulo e manuseio da embalagem.
21. Falta dos rótulos de risco.
22. Falta de simbologia e fragilidade.
23. Muitas em estado de degradação, ocasionando vazamentos.
24. Falta dos símbolos e rótulos de risco.
25. Mal estivadas, com vazamentos ou amassadas.
26. As embalagens são manuseadas sem observação às recomendações do fabricante, quebram, amassam, rasgam, empilhamento não recomendado.
27. Não detectei irregularidades neste tipo de fiscalização.
28. Embalagens sem rótulo de risco.
29. Falta de classe de risco.
30. Embalagens mal condicionadas.
31. Caixas mal acondicionadas.
32. Danificadas.
33. A fragilidade de determinadas embalagens.
34. Em branco.
35. A estivagem.
36. Não identificação.
37. Idem ao número 9.
38. Falta de simbologia.
39. Falta de rótulo.
40. Falta de rotulo e embalagens danificadas em casos de reutilização (tambores, bombonas).
41. Falta de identificação ou identificação fora dos padrões.
42. Em branco.
43. Informações incompletas.
44. Falta de rotulação conforme o decreto 96.044/88 e em mal estado.
45. Em branco.
46. Em branco.

# ANEXO C

## TABELAS REFERENTES ÀS INFRAÇÕES OCORRIDAS EM CADA OPERAÇÃO

Tabela C-1 – Operação Gerais.

<i>Operação Gerais ( 17/11/04 à 19/11/04 )</i>					
<b>Código/Infração</b>	<b>Infrator</b>	<b>Soma</b>	<b>% do Total</b>	<b>Valor da Multa/ UFIR</b>	<b>Valor Total/ R\$</b>
904-03	Transportador	2	0,26	617	1.313,10
906-71	Transportador	2	0,26	308,5	656,55
906-72	Transportador	2	0,26	308,5	656,55
910-50	Transportador	4	0,52	308,5	1.313,10
912-10	Transportador	40	5,19	123,4	5.252,40
912-11	Transportador	103	13,36	123,4	13.524,92
912-12	Transportador	6	0,78	123,4	787,86
913-00	Transportador	1	0,13	123,4	131,31
914-80	Transportador	27	3,50	123,4	3.545,37
915-60	Transportador	62	8,04	123,4	8.141,22
915-61	Transportador	17	2,20	123,4	2.232,27
915-62	Transportador	33	4,28	123,4	4.333,23
916-40	Transportador	16	2,08	123,4	2.100,96
916-41	Transportador	3	0,39	123,4	393,93
916-42	Transportador	70	9,08	123,4	9.191,70
921-00	Expedidor	36	4,67	617	23.635,79
924-50	Expedidor	37	4,80	308,5	12.146,17
924-51	Expedidor	105	13,62	308,5	34.468,86
924-52	Expedidor	4	0,52	308,5	1.313,10
92530	Expedidor	62	8,04	308,5	20.353,04
925-31	Expedidor	17	2,20	308,5	5.580,67
925-32	Expedidor	31	4,02	308,5	10.176,52
926-10	Expedidor	87	11,28	308,5	28.559,91
927-00	Expedidor	1	0,13	308,5	328,27
928-80	Expedidor	3	0,39	308,5	984,82
<b>Total</b>	-----	<b>771</b>	<b>100</b>	-----	<b>191.121,62</b>

Tabela C-2 – Operação Meio Ambiente Seguro III.

<i>Operação Meio Ambiente Seguro III ( 23/03/04 à 36/03/04 )</i>					
<b>Código/Infração</b>	<b>Infrator</b>	<b>Soma</b>	<b>% do Total</b>	<b>Valor da Multa/UFIR</b>	<b>Valor Total/R\$</b>
903-20	Transportador	2	0,25	617	1313,10
904-00	Transportador	4	0,50	617	2626,20
904-03	Transportador	7	0,88	617	4595,85
905-90	Transportador	4	0,50	617	2626,20
906-70	Transportador	4	0,50	308,5	1313,10
906-71	Transportador	3	0,38	308,5	984,82
906-72	Transportador	4	0,50	308,5	1313,10
910-50	Transportador	2	0,25	308,5	656,55
910-51	Transportador	4	0,50	308,5	1313,10
910-52	Transportador	2	0,25	308,5	656,55
911-30	Transportador	2	0,25	123,4	262,62
912-10	Transportador	58	7,26	123,4	7615,98
912-11	Transportador	82	10,26	123,4	10767,42
91212	Transportador	10	1,25	123,4	1313,10
913-00	Transportador	2	0,25	123,4	262,62
914-80	Transportador	30	3,75	123,4	3939,30
915-60	Transportador	51	6,38	123,4	6696,81
915-61	Transportador	5	0,63	123,4	656,55
915-62	Transportador	52	6,51	123,4	6828,12
916-40	Transportador	18	2,25	123,4	2363,58
916-41	Transportador	1	0,13	123,4	131,31
916-42	Transportador	62	7,76	123,4	8141,22
919-90	Expedidor	6	0,75	617	3939,30
920-21	Expedidor	1	0,13	617	656,55
921-00	Expedidor	60	7,51	617	39392,98
922-90	Expedidor	1	0,13	617	656,55
924-50	Expedidor	52	6,51	308,5	17070,29
924-51	Expedidor	75	9,39	308,5	24620,61
924-52	Expedidor	9	1,13	308,5	2954,47
925-30	Expedidor	54	6,76	308,5	17726,84
925-31	Expedidor	5	0,63	308,5	1641,37
925-32	Expedidor	49	6,13	308,5	16085,47
926-10	Expedidor	66	8,26	308,5	21666,14
927-00	Expedidor	3	0,38	308,5	984,82
928-80	Expedidor	8	1,00	308,5	2626,20
929-60	Expedidor	1	0,13	308,5	328,27
<b>Total</b>	-----	<b>799</b>	<b>100</b>	-----	<b>216727,06</b>



Tabela C-3 – Operação Preservando o Pantanal.

<b>Operação Preservando o Pantanal ( 19/10/04 à 23/10/04 )</b>					
<b>Código/Infração</b>	<b>Infrator</b>	<b>Soma</b>	<b>% do Total</b>	<b>Valor da Multa/UFIR</b>	<b>Valor Total/R\$</b>
903-20	Transportador	8	1,08	617	5.252,40
904-01	Transportador	1	0,13	617	656,55
904-03	Transportador	6	0,81	617	3.939,30
904-04	Transportador	1	0,13	617	656,55
905-90	Transportador	5	0,67	617	3.282,75
906-72	Transportador	2	0,27	308,5	656,55
908-30	Transportador	1	0,13	308,5	328,27
910-51	Transportador	7	0,94	123,4	919,17
911-30	Transportador	1	0,13	123,4	131,31
912-10	Transportador	22	2,96	123,4	2.888,82
912-11	Transportador	108	14,54	123,4	14.181,47
912-12	Transportador	19	2,56	123,4	2.494,89
913-00	Transportador	3	0,40	123,4	393,93
914-80	Transportador	34	4,58	123,4	4.464,54
915-60	Transportador	27	3,63	123,4	3.545,37
915-61	Transportador	18	2,42	123,4	2.363,58
915-62	Transportador	48	6,46	123,4	6.302,88
916-40	Transportador	10	1,35	123,4	1.313,10
916-42	Transportador	73	9,83	123,4	9.585,63
919-90	Expedidor	6	0,81	617	3.939,30
920-20	Expedidor	1	0,13	617	656,55
920-21	Expedidor	7	0,94	617	4.595,85
921-00	Expedidor	40	5,38	617	26.261,99
922-92	Expedidor	1	0,13	617	656,55
924-50	Expedidor	22	2,96	308,5	7.222,05
924-51	Expedidor	94	12,65	308,5	30.857,84
924-52	Expedidor	15	2,02	308,5	4.924,12
925-30	Expedidor	23	3,10	308,5	7.550,32
925-31	Expedidor	16	2,15	308,5	5.252,40
925-32	Expedidor	47	6,33	308,5	15.428,92
926-10	Expedidor	76	10,23	308,5	24.948,89
928-80	Expedidor	1	0,13	308,5	328,27
<b>Total</b>	-----	<b>743</b>	<b>100</b>	-----	<b>195.980,09</b>

Tabela C-4 – Operação Meio Ambiente Seguro IV.

<b>Operação Meio Ambiente Seguro IV ( 27/04/04 à 30/04/04 )</b>					
<b>Código/Infração</b>	<b>Infrator</b>	<b>Soma</b>	<b>% do Total</b>	<b>Valor da Multa/UFIR</b>	<b>Valor Total/R\$</b>
902-40	Transportador	1	0,14	617	656,5497
903-20	Transportador	1	0,14	617	656,5497
904-03	Transportador	4	0,57	617	2626,1988
905-90	Transportador	7	1,00	617	4595,8479
906-71	Transportador	7	1,00	308,5	2297,92395
906-72	Transportador	4	0,57	308,5	1313,0994
910-50	Transportador	2	0,28	308,5	656,5497
910-51	Transportador	2	0,28	308,5	656,5497
912-10	Transportador	25	3,56	123,4	3282,7485
912-11	Transportador	109	15,53	123,4	14312,78346
912-12	Transportador	6	0,85	123,4	787,85964
914-80	Transportador	14	1,99	123,4	1838,33916
915-60	Transportador	17	2,42	123,4	2232,26898
915-61	Transportador	8	1,14	123,4	1050,47952
915-62	Transportador	76	10,83	123,4	9979,55544
916-40	Transportador	3	0,43	123,4	393,92982
916-42	Transportador	62	8,83	123,4	8141,21628
919-90	Expedidor	17	2,42	617	11161,3449
920-20	Expedidor	1	0,14	617	656,5497
921-00	Expedidor	31	4,42	617	20353,0407
924-50	Expedidor	26	3,70	308,5	8535,1461
924-51	Expedidor	95	13,53	308,5	31186,11075
924-52	Expedidor	4	0,57	308,5	1313,0994
925-30	Expedidor	16	2,28	308,5	5252,3976
925-31	Expedidor	6	0,85	308,5	1969,6491
925-32	Expedidor	75	10,68	308,5	24620,61375
926-10	Expedidor	74	10,54	308,5	24292,3389
927-00	Expedidor	1	0,14	308,5	328,27485
928-80	Expedidor	8	1,14	308,5	2626,1988
<b>Total</b>	-----	<b>702</b>	<b>100</b>	-----	<b>187.773,21</b>

Tabela C-5 – Operação Meio Ambiente Seguro II.

<b>Operação Meio Ambiente Seguro II ( 30/12/03 à 04/01/04 )</b>					
<b>Código/Infração</b>	<b>Infrator</b>	<b>Soma</b>	<b>% do Total</b>	<b>Valor da Multa/UFIR</b>	<b>Valor Total/R\$</b>
902-40	Transportador	3	0,66	617	1.969,65
903-20	Transportador	3	0,66	617	1.969,65
904-03	Transportador	1	0,22	617	656,55
905-90	Transportador	1	0,22	617	656,55
906-70	Transportador	1	0,22	308,5	328,27
906-71	Transportador	2	0,44	308,5	656,55
906-72	Transportador	8	1,76	308,5	2.626,20
910-50	Transportador	3	0,66	308,5	984,82
912-10	Transportador	34	7,47	123,4	4.464,54
912-11	Transportador	101	22,20	123,4	13.262,30
912-12	Transportador	4	0,88	123,4	525,24
913-00	Transportador	1	0,22	123,4	131,31
914-80	Transportador	16	3,52	123,4	2.100,96
915-60	Transportador	19	4,18	123,4	2.494,89
915-61	Transportador	11	2,42	123,4	1.444,41
915-62	Transportador	5	1,10	123,4	656,55
916-40	Transportador	6	1,32	123,4	787,86
916-42	Transportador	42	9,23	123,4	5.515,02
919-90	Expedidor	1	0,22	617	656,55
920-20	Expedidor	2	0,44	617	1.313,10
920-21	Expedidor	1	0,22	617	656,55
921-00	Expedidor	24	5,27	617	15.757,19
924-50	Expedidor	25	5,49	308,5	8.206,87
924-51	Expedidor	59	12,97	308,5	19.368,22
924-52	Expedidor	1	0,22	308,5	328,27
925-30	Expedidor	19	4,18	308,5	6.237,22
925-31	Expedidor	7	1,54	308,5	2.297,92
925-32	Expedidor	5	1,10	308,5	1.641,37
926-10	Expedidor	42	9,23	308,5	13.787,54
928-80	Expedidor	8	1,76	308,5	2.626,20
<b>Total</b>	-----	<b>455</b>	<b>100</b>	-----	<b>R\$ 114.108,34</b>

Tabela C-6 – Operação Meio Ambiente Seguro V.

<i>Operação Meio Ambiente Seguro V ( 25/05/04 à 28/05/04 )</i>					
<b>Código/Infração</b>	<b>Infrator</b>	<b>Soma</b>	<b>% do Total</b>	<b>Valor da Multa/UFIR</b>	<b>Valor Total/R\$</b>
902-40	Transportador	2	0,57	617	1.313,10
903-20	Transportador	6	1,72	617	3.939,30
904-00	Transportador	1	0,29	617	656,55
904-03	Transportador	6	1,72	617	3.939,30
906-70	Transportador	1	0,29	308,5	328,27
906-71	Transportador	4	1,15	308,5	1.313,10
906-72	Transportador	8	2,30	308,5	2.626,20
910-50	Transportador	1	0,29	308,5	328,27
910-51	Transportador	2	0,57	308,5	656,55
911-30	Transportador	2	0,57	123,4	262,62
912-10	Transportador	12	3,45	123,4	1.575,72
912-11	Transportador	27	7,76	123,4	3.545,37
912-12	Transportador	15	4,31	123,4	1.969,65
913-00	Transportador	1	0,29	123,4	131,31
914-80	Transportador	4	1,15	123,4	525,24
915-60	Transportador	14	4,02	123,4	1.838,34
915-61	Transportador	3	0,86	123,4	393,93
915-62	Transportador	44	12,64	123,4	5.777,64
916-40	Transportador	4	1,15	123,4	525,24
916-42	Transportador	37	10,63	123,4	4.858,47
920-21	Expedidor	3	0,86	617	1.969,65
921-00	Expedidor	17	4,89	617	11.161,34
922-90	Expedidor	1	0,29	617	656,55
922-91	Expedidor	1	0,29	617	656,55
924-50	Expedidor	8	2,30	308,5	2.626,20
924-51	Expedidor	20	5,75	308,5	6.565,50
924-52	Expedidor	9	2,59	308,5	2.954,47
925-30	Expedidor	14	4,02	308,5	4.595,85
925-31	Expedidor	3	0,86	308,5	984,82
925-32	Expedidor	36	10,34	308,5	11.817,89
926-10	Expedidor	33	9,48	308,5	10.833,07
927-00	Expedidor	1	0,29	308,5	328,27
928-80	Expedidor	8	2,30	308,5	2.626,20
<b>Total</b>	-----	<b>348</b>	<b>100</b>	-----	<b>94.280,54</b>

Tabela C-7 – Operação Preservando Cerrado.

<b>Operação Preservando Cerrado ( 20/09/04 à 24/09/04 )</b>					
<b>Código/Infração</b>	<b>Infrator</b>	<b>Soma</b>	<b>% do Total</b>	<b>Valor da Multa/UFIR</b>	<b>Valor Total/R\$</b>
903-20	Transportador	2	0,50	617	1.313,10
904-00	Transportador	1	0,25	617	656,55
904-01	Transportador	1	0,25	617	656,55
904-03	Transportador	5	1,26	617	3.282,75
905-90	Transportador	2	0,50	617	1.313,10
906-70	Transportador	6	1,51	308,5	1.969,65
906-71	Transportador	13	3,27	308,5	4.267,57
910-51	Transportador	8	2,02	123,4	1.050,48
911-30	Transportador	2	0,50	123,4	262,62
912-10	Transportador	15	3,78	123,4	1.969,65
912-11	Transportador	45	11,34	123,4	5.908,95
912-12	Transportador	10	2,52	123,4	1.313,10
913-00	Transportador	1	0,25	123,4	131,31
914-80	Transportador	13	3,27	123,4	1.707,03
915-60	Transportador	23	5,79	123,4	3.020,13
915-61	Transportador	5	1,26	123,4	656,55
915-62	Transportador	27	6,80	123,4	3.545,37
916-40	Transportador	16	4,03	123,4	2.100,96
916-41	Transportador	1	0,25	123,4	131,31
916-42	Transportador	34	8,56	123,4	4.464,54
919-90	Expedidor	3	0,76	617	1.969,65
920-21	Expedidor	1	0,25	617	656,55
921-00	Expedidor	17	4,28	617	11.161,34
922-91	Expedidor	1	0,25	617	656,55
924-50	Expedidor	20	5,04	308,5	6.565,50
924-51	Expedidor	28	7,05	308,5	9.191,70
924-52	Expedidor	1	0,25	308,5	328,27
925-30	Expedidor	21	5,29	308,5	6.893,77
925-31	Expedidor	4	1,01	308,5	1.313,10
925-32	Expedidor	15	3,78	308,5	4.924,12
926-10	Expedidor	42	10,58	308,5	13.787,54
927-00	Expedidor	4	1,01	308,5	1.313,10
928-80	Expedidor	10	2,52	308,5	3.282,75
<b>Total</b>	-----	<b>397</b>	<b>100</b>	-----	<b>101.765,20</b>

Tabela C-8 – Operação Meio Ambiente Seguro I.

<i>Operação Meio Ambiente Seguro I ( 11/11/03 à 13/11/03 )</i>					
<b>Código/Infração</b>	<b>Infrator</b>	<b>Soma</b>	<b>% do Total</b>	<b>Valor da Multa/ UFIR</b>	<b>Valor Total/ R\$</b>
903-20	Transportador	1	0,52	617	656,55
906-70	Transportador	4	2,07	308,5	1313,10
906-71	Transportador	2	1,04	308,5	656,55
906-72	Transportador	6	3,11	308,5	1969,65
912-10	Transportador	15	7,77	123,4	1969,65
912-11	Transportador	26	13,47	123,4	3414,06
912-12	Transportador	2	1,04	123,4	262,62
914-80	Transportador	8	4,15	123,4	1050,48
915-60	Transportador	16	8,29	123,4	2100,96
915-61	Transportador	1	0,52	123,4	131,31
915-62	Transportador	2	1,04	123,4	262,62
916-40	Transportador	8	4,15	123,4	1050,48
916-42	Transportador	8	4,15	123,4	1050,48
921-00	Expedidor	14	7,25	617	9191,70
924-50	Expedidor	10	5,18	308,5	3282,75
924-51	Expedidor	22	11,40	308,5	7222,05
924-52	Expedidor	3	1,55	308,5	984,82
925-30	Expedidor	16	8,29	308,5	5252,40
925-31	Expedidor	2	1,04	308,5	656,55
925-32	Expedidor	2	1,04	308,5	656,55
926-10	Expedidor	15	7,77	308,5	4924,12
928-80	Expedidor	10	5,18	308,5	3282,75
<b>Total</b>	-----	<b>193</b>	<b>100</b>	-----	<b>R\$ 51.342,19</b>

Tabela C-9 – Operação Litoral.

<i>Operação Litoral ( 17/12/04 à 29/12/04 )</i>					
<b>Código/Infração</b>	<b>Infrator</b>	<b>Soma</b>	<b>% do Total</b>	<b>Valor da Multa/UFIR</b>	<b>Valor Total/R\$</b>
902-40	Transportador	2	0,26	617	1313,10
903-20	Transportador	2	0,26	617	1313,10
904-03	Transportador	2	0,26	617	1313,10
905-90	Transportador	2	0,26	617	1313,10
906-70	Transportador	3	0,39	308,5	984,82
906-71	Transportador	7	0,91	308,5	2297,92
906-72	Transportador	7	0,91	308,5	2297,92
910-50	Transportador	1	0,13	308,5	328,27
910-52	Transportador	2	0,26	308,5	656,55
910-51	Transportador	5	0,65	123,4	656,55
911-30	Transportador	1	0,13	123,4	131,31
912-10	Transportador	30	3,90	123,4	3939,30
912-11	Transportador	158	20,52	123,4	20746,97
912-12	Transportador	11	1,43	123,4	1444,41
913-00	Transportador	4	0,52	123,4	525,24
914-80	Transportador	12	1,56	123,4	1575,72
915-60	Transportador	19	2,47	123,4	2494,89
915-61	Transportador	14	1,82	123,4	1838,34
915-62	Transportador	71	9,22	123,4	9323,01
916-40	Transportador	12	1,56	123,4	1575,72
916-41	Transportador	2	0,26	123,4	262,62
916-42	Transportador	59	7,66	123,4	7747,29
919-90	Expedidor	1	0,13	617	656,55
920-21	Expedidor	3	0,39	617	1969,65
920-22	Expedidor	1	0,13	617	656,55
921-00	Expedidor	21	2,73	617	13787,54
922-92	Expedidor	1	0,13	617	656,55
924-50	Expedidor	32	4,16	308,5	10504,80
924-51	Expedidor	105	13,64	308,5	34468,86
924-52	Expedidor	12	1,56	308,5	3939,30
925-30	Expedidor	17	2,21	308,5	5580,67
925-31	Expedidor	11	1,43	308,5	3611,02
925-32	Expedidor	64	8,31	308,5	21009,59
927-00	Expedidor	2	0,26	308,5	656,55
926-10	Expedidor	58	7,53	308,5	19039,94
928-80	Expedidor	16	2,08	308,5	5252,40
<b>Total</b>	-----	<b>770</b>	<b>100</b>	-----	<b>185.869,22</b>

# ANEXO D

## INFORMAÇÕES DO ARTIGO 22

**Decreto nº 96044, de 18/05/1988, publicada em 19/05/1988.**

*Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.*

Art.22 - Sem prejuízo do disposto na legislação fiscal, de transporte, de trânsito e relativa ao produto transportado, os veículos que estejam transportando produto perigoso ou os equipamentos relacionados com essa finalidade, só poderão circular pelas vias públicas portando os seguintes documentos:

I - Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel do veículo e dos equipamentos, expedido pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada;

II - Documento Fiscal do produto transportado, contendo as seguintes informações:

a) número e nome apropriado para embarque;

b) classe e, quando for o caso, subclasse à qual o produto pertence;

b) declaração assinada pelo expedidor de que o produto está adequadamente acondicionado para suportar os riscos normais de carregamento, descarregamento e transporte, conforme a regulamentação em vigor;

III - Ficha de Emergência e Envelope para o Transporte, emitidos pelo expedidor, de acordo com as NBR-7503, NBR-7504 e NBR-8285, preenchidos conforme instruções fornecidas pelo fabricante ou importador do produto transportado, contendo:



- 
- a) orientação do fabricante do produto quanto ao que deve ser feito e como fazer em caso de emergência, acidente ou avaria; e
  - b) telefone de emergência da corporação de bombeiros e dos órgãos de policiamento do trânsito, da defesa civil e do meio ambiente ao longo do itinerário.

§ 1 - É admitido o Certificado Internacional de Capacitação dos Equipamentos para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel.

§ 2 - O Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel perderá a validade quando o veículo ou o equipamento:

- a) tiver suas características alteradas;
- b) não obtiver aprovação em vistoria ou inspeção;
- c) não for submetido à vistoria ou inspeção nas épocas estipuladas; e
- d) acidentado, não for submetido a nova vistoria após sua recuperação.

§ 3 - As vistorias e inspeções serão objeto de laudo técnico e registradas no Certificado de Capacitação previsto no item I deste artigo.

§ 4 - O Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel não exime o transportador da responsabilidade por danos causados pelo veículo, equipamento ou produto perigoso, assim como a declaração de que trata a alínea "c", do item II, deste artigo, não isenta o expedidor da responsabilidade pelos danos causados exclusivamente pelo produto perigoso, quando agirem com imprudência, imperícia ou negligência.

# ANEXO E

## **WORKSHOPS TRANSPORTE TERRESTRE DE PRODUTOS PERIGOSOS (17/09/2004 e 26/10/2004)**

DATA: 17/09 e 26/10/2004

LOCAL: Palácio dos Transportes – São Paulo – SP

### **PROMOVIDO POR:**

ABTLP: Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos.

NTC & LOGISTICA: Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística.

ASSOCIQUIM: Associação Brasileira do Comércio de Produtos Químicos e Petroquímicos.

ABIQUIM: Associação Brasileira da Indústria Química.

### **INTEGRANTES DO PAINEL DE DEBATES:**

ANTT: Roberto David, Carmem Caixeta e Regina Rodrigues.

ABTLP: Paulo de Tarso Martins Gomes.

ABIQUIM: Gisette Nogueira.

ASSOCIQUIM e NTC&Logística: Gloria Benazzi.

### **PERGUNTAS E RESPOSTAS**

**1-** Para fins de legislação de transporte de produtos perigosos, documento de transporte de produtos perigosos é qualquer documento (declaração de carga, nota fiscal, conhecimento de transporte, manifesto de carga ou outro documento que acompanhe a expedição) que contenham as informações exigidas em 5.4.1.1.1 e a declaração exigida em 5.4.1.1.11.

**PERGUNTA:** No RTPP cita documento fiscal, o que seguir? A Ficha de emergência pode ser considerada um documento de transporte?

**RESPOSTA:** A informação tem que estar no(s) documento(s) que acompanham o transporte a ficha de emergência é um documento que acompanha o transporte e deve ter também estas informações, pois em caso de acidente estes dados podem estar disponíveis. A ANTT estará analisando as sugestões e posicionamentos, através da(s) associação(s) representativa(s) do setor(es) envolvidos.

**2- PERGUNTA:** No documento de transporte as informações podem ser colocadas por meio de carimbo?

**RESPOSTA:** Se for carimbada tem que ser validada através de uma assinatura.

**3-** Quando forem transportados produtos perigosos com as disposições para quantidades limitadas estipuladas nas colunas 8 ou 9 da Relação de Produtos Perigosos conforme Capítulo 3.4 (ver na seqüência), a descrição da expedição deve incluir uma das seguintes expressões “quantidade limitada” ou “QUANT. LTDA”.

**PERGUNTA:** No caso de vários produtos em quantidade limitada, na mesma nota fiscal tem que ser escrito para cada um deles em separado? E no caso da empresa não querer se utilizar das isenções previstas nas colunas 8 ou 9, ela é obrigada ainda assim a colocar QUANT. LTDA?

**RESPOSTA:** Se a empresa quiser usar das prerrogativas de isenção terá que colocar a expressão, caso não conste a expressão então quando de uma fiscalização serão exigidos o cumprimento de toda a legislação.

**4-** Se um documento de transporte listar tanto produtos perigosos como não perigosos, os produtos perigosos devem ser relacionados primeiro, ou ser enfatizados de outra maneira ?

**PERGUNTA:** Pode ser escrito em negrito, sublinhado ou em outra fonte?

**RESPOSTA:** Deve estar enfatizado, podendo ser escrito de qualquer maneira.

**5-** Exemplo de colocação das informações exigidas pela Resolução 420/04 da ANTT no Documento fiscal:

Tabela E-1 – Informações exigidas pela ANTT.

Nome apropriado para embarque	Classe	Nº ONU	GE	Quant	Preço
Hidróxido de Sódio, Solução	8	UN 1824	II		

**PERGUNTA:** Será admitido a colocação dessas informações em outro formato?

**RESPOSTA:** Sim

**6-** No transporte rodoviário de produtos perigosos, a ficha de emergência, deverá estar num envelope para transporte conforme padrão estabelecido pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, devendo ser mantida a bordo junto ao condutor do veículo.

As informações devem ser colocadas longe dos volumes contendo produtos perigosos de maneira a permitir acesso imediato, no caso de um acidente ou incidente.

A ficha de emergência ou guia de procedimentos de emergência, nos casos de exportação ou importação, deverão ser redigidos nos idiomas oficiais dos países de origem, trânsito e destino.

**PERGUNTA:** No caso de exportação teremos que enviar a ficha de emergência no idioma do país para o qual o produto será exportado?

**RESPOSTA:** Nessas expedições, estas informações deverão estar no idioma oficial aceito, para uso em caso de acidentes. Na questão da obrigatoriedade não será exigido em nosso país as informações de emergência em outro idioma, e sim a ficha de emergência em português. No transporte de carga fracionada quando se carrega dois produtos de classes ou subclasses diferentes só precisa portar o painel de segurança sem nenhuma inscrição.

**7- PERGUNTA:** Quando se coloca no mesmo veículo produtos atendendo a coluna 9 (embalagens homologadas), exemplo classe 3, e produtos acima da quantidade isenta(acima do estabelecido na coluna 8), exemplo classe 8, como identificar o veículo, apenas com os produtos corrosivos ou devemos identificar como produtos de riscos diferentes?

**RESPOSTA:** No caso das embalagens homologadas e atendendo a coluna 9, não precisa identificar o veículo e no documento fiscal estará a expressão “QUANT. LTDA”, logo neste exemplo o veículo só será identificado com a informação de Corrosivo.

**8-** Equipamentos e Embalagens vazias que tenham contido produtos perigosos estão sujeitas às mesmas prescrições que os equipamentos/embalagens cheias, até que tenham sido descontaminadas de qualquer resíduo do conteúdo anterior.

**INTERPRETRAÇÃO:** No caso de retorno de embalagens vazias com residual de produto, deve ser considerado apenas o peso padrão da embalagem.

**PERGUNTA:** Como escrever no documento de transporte? Atualmente as notas fiscais seguem indicando retorno de embalagem vazia e todas as prescrições da Resolução são mantidas.

**RESPOSTA:** A interpretação e as informações estão corretas.

**9-** Modelo de informações exigidas no volume/embalagem.



Figura E-1 – Informações exigidas na embalagem.

**PERGUNTA:** As embalagens de produtos, que estão no mercado atendendo à Portaria MT 204/97, e que tiveram alteração de N° ONU ou nome apropriado para embarque serão aceitas até o prazo de validade final do produto?

**RESPOSTA:** As Informações descritas na Nota Fiscal devem ser as mesmas do(s) rótulo(s) fixado na embalagem. Se as informações constantes na embalagem do produto estocado estiverem diferentes do exigido pela Resolução 420/04 da ANTT, na via rodoviária, o policial rodoviário não tem como conferir a validade do produto, então o mais correto é alterar as informações que serão exigidas a partir de 01/04/05.

**10-** Capítulo 7.1 (Prescrições Gerais para o Transporte de Produtos Perigosos), no item 7.1.3.4 fica estabelecido que “veículos, contêineres, vagões-tanques e contêineres tanques descarregados, não limpos, que contenham resíduos do conteúdo anterior”, estarão sujeitos às mesmas prescrições aplicáveis a veículos carregados.

**PERGUNTA:** As prescrições envolvem também documentação fiscal do produto anteriormente transportado? Ou envolvem apenas rótulos, painéis e ficha de emergência relativa ao produto anteriormente transportado?

**RESPOSTA:** Não há exigência de documentação fiscal no retorno desses veículos.

## 11- Parte 2 - CLASSIFICAÇÃO

Responsabilidade -A Classificação de um produto deve ser feita pelo seu fabricante ou expedidor, orientado pelo fabricante, ....

Para produtos, substâncias ou artigos novos deverá ser encaminhado pelo seu fabricante, solicitação de enquadramento acompanhado de relatório de ensaio do produto, à ANTT.

**PERGUNTA:** Há intenção da ANTT em padronizar o formulário, conforme descrito no Manual de Ensaio e Critérios/ONU?

**RESPOSTA:** Sim, serão padronizados os formulários e serão elaborados procedimentos adequados.

12- Classe 9 - Substância e artigos perigosos diversos- Substância apresentam riscos para o meio ambiente (ONU 3077 e 3082).

2.9.2.2 – São aquelas consideradas poluentes aquáticos conforme os critérios de ecotoxicidade.

**PERGUNTA:** As substâncias consideradas como poluentes aquáticos, conforme critérios de ecotoxicidade são as descritas pelo Acordo MARPOL (Lei 9966 /2000)?

**RESPOSTA:** No capítulo 9 tem informações básicas sobre substâncias que agridem ao meio ambiente, mas não tem os critérios. Está sendo questionado na ONU e deve ser definido no GHS, existem hoje nos Ministérios da Agricultura, Saúde e Meio Ambiente algumas informações sobre esses produtos, mas também não se sabe os critérios utilizados, Hoje esta informação pode ser encontrada na 13ª edição e no Manual de Ensaio e Critérios da ONU. Tem que ser definido quais os critérios que deveremos utilizar, mas enquanto não tivermos essa definição o expedidor é responsável pela classificação dos poluentes aquáticos com critérios de ecotoxicidade e conseqüente enquadramento na classe 9, adotando critérios internacionalmente aceitos e informando ao transportador e partes envolvidas.

**13-** Interpretação quanto a quantidades isentas por embalagem interna e por veículo. Entendemos que, conforme estabelecido nas colunas 8 e 9, da Relação de Produtos Perigosos, mesmo com embalagens homologadas devem ser respeitados os limites máximos estabelecidos na coluna 8 (máximo por veículo).

**PERGUNTA:** Essa interpretação está correta?

**RESPOSTA:** Não está correta esta interpretação. Já foi esclarecida anteriormente (ver respostas 2 e 6 ).

**14-** Na Relação de Produtos Perigosos na Coluna 5 (Número de Risco) consta o respectivo número para cada substância. A Resolução estabelece que o fabricante do produto é responsável pela indicação do número quando este não constar da Relação. Entretanto, pela experiência de alguns fabricantes o número de risco pode ser ampliado visando uma maior segurança. Exemplo: um produto que seja entendido como não recomendável a utilização de água para conter vazamentos (agregação da letra X).

**PERGUNTA:** O Expedidor terá liberdade de agregar a letra X sem estar infringindo os termos da Resolução?

**RESPOSTA:** Não pode alterar o N° de Risco, devendo atender o que está na Resolução, que tem como base estudos e definições internacionalmente aceitas. A classificação do risco principal e subsidiários e conseqüente definição do N° de Risco para produtos que não constem na Resolução é responsabilidade do fabricante / expedidor. No caso de algum fabricante / expedidor achar que deve ser alterado esse número, cabe ao mesmo ou a Associação representativa do setor, encaminhar documento à ANTT para análise desta solicitação e verificação de possível inclusão / alteração.

**15-** Foram questionados alguns itens de definições, tais como unidade de transporte, veículo (resolução 420/04), e o que se entende no artigo 3° do RTPP, referente a Kit de Emergência.

**PERGUNTA:** Deve ser para cada combinação de veículo em separado?

**RESPOSTA:** A legislação não entra neste detalhe. A representante da ASSOCIQUIM e NTC informou que esta informação deve constar da NBR 9735.

**16- PERGUNTA:** Insumo farmacêutico pode ser transportado com produto perigoso compatíveis entre si?

---

**RESPOSTA:** O Decreto 4097 permite o transporte em cofre de carga como definido na Resolução ANTT 420.

**17- PERGUNTA:** Veículos tanques compartimentados podem transportar produtos incompatíveis?

**RESPOSTA:** A preocupação é com o acidente, o expedidor deve evitar esse transporte. A representante da ASSOCIQUIM e NTC informou que a NBR 14619 não permite tal transporte.

**18- Tanques Portáteis -** está estabelecido na Resolução a obrigatoriedade da inspeção de fabricação e periódica desses tanques.

**PERGUNTA:** Será emitido algum documento que comprove essa inspeção e quem fará essa inspeção?

**RESPOSTA:** Caberá ao INMETRO a definição desse procedimento.

**19- PERGUNTA:** Na tabela de precedência classe 3 com 6 prevalecia a classe 6, porque nada consta desta revisão?

**RESPOSTA:** Esta informação não está na tabela e sim no item 2.0.3.1 letra g.

**20- PERGUNTA:** Com tantas mudanças será que as autoridades com jurisdição sobre as vias, que vão fazer a fiscalização, estão preparadas?

**RESPOSTA:** A ANTT está providenciando um programa de treinamento para os agentes de fiscalização.

**21- PERGUNTA:** No documento de transporte a informação tem que atender ao estipulado no item 5.4.1.1.1 (Informações no documento de transporte)?

**RESPOSTA:** A Resolução 701/04 da ANTT esclarece que as informações podem estar descritas em qualquer posição.

**22- PERGUNTA:** A declaração do expedidor precisa ser assinada?

**RESPOSTA:** Se for impressa não precisa de assinatura.