



PROJETO DE LEI N°

Estabelece procedimentos a serem adotados em casos de incidentes com Produtos Perigosos e Resíduos Sólidos Classe I no modal de transporte rodoviário no Estado de Santa Catarina.

Art. 1° Os procedimentos a serem adotados nas rodovias estaduais e federais localizadas no estado, em casos de incidentes com o transporte de Produtos Perigosos e Resíduos Sólidos Classe I, obedecerão ao disposto nesta lei, observada a legislação federal e as demais normas aplicáveis.

Parágrafo primeiro: Nos casos de incidentes com Produtos Perigosos das classes de risco 1 (explosivos) e 7 (materiais radioativos) os órgãos federais ou estaduais especializados e competentes deverão, obrigatoriamente, serem comunicados.

Parágrafo segundo: O transporte rodoviário dos produtos tratados nesta lei deverá ser licenciado por meio da expedição de Licença Ambiental por Compromisso – LAC.

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art 2° Para efeitos desta lei são adotadas as seguintes definições:

I – Produtos Perigosos - são aqueles produtos, classificados pelas Organizações das Nações Unidas (ONU) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que, quando produzidos, processados, armazenados, manuseados ou transportados, nos mais diversos modais, em qualquer estado físico da matéria, concebidos como substâncias puras, misturas ou artefatos, podem, em especial quando fora de sua contenção original e devido à sua ação química, biológica, radiológica, nuclear ou explosiva, causar sérias ameaças às pessoas, ao meio ambiente e à propriedade;

II – Resíduos Sólidos Classe I - são resíduos que, em função de suas propriedades físico-químicas e infectocontagiosas, podem apresentar risco à saúde pública e ao meio ambiente;

III - Sistema de Comando em Operações (SCO) - ferramenta de gestão operacional padronizada, que estabelece, entre outros, a segurança dos envolvidos, o cumprimento dos objetivos táticos e uso eficiente dos recursos disponíveis;

IV - Tempo Zero (T0) - o momento a partir do qual a empresa transportadora, ou expedidora, for comunicada a respeito de um incidente:

a) pelo próprio condutor, desde que o horário de aviso possa ser formalmente comprovado pelo transportador/expedidor;

b) pela concessionária da via, desde que esta tenha condições de comprovar, formalmente, o horário de aviso;

c) por qualquer órgão público das esferas municipal, estadual ou federal, sendo que tal horário deverá estar consignado em documento público confeccionado pela autoridade, tal como o Boletim de Ocorrência.

V - Licença Ambiental por Adesão e Compromisso (LAC): Licença que autoriza a instalação e a operação de atividade ou empreendimento, mediante declaração de adesão e compromisso do empreendedor aos critérios, pré-condições, requisitos e condicionantes ambientais estabelecidos pela autoridade licenciadora, desde que se conheçam previamente os impactos ambientais da atividade ou empreendimento, as características ambientais da área de implantação e as condições de sua instalação e operação.

VII - Áreas de Vulnerabilidade Socioambiental: Áreas influenciadas por fatores ou processos físicos, sociais, econômicos e ambientais que aumentam a suscetibilidade de um indivíduo, comunidades, bens ou recursos naturais frente à ameaças e impactos ambientais, gerando assimetrias na exposição ao risco.

Parágrafo Único: Em não sendo possível o contato imediato com a empresa transportadora ou expedidora, os comunicantes, indicados nas alíneas "a", "b" e "c" do inciso IV, deverão manter contato direto com a empresa especializada, mencionada no Art. 8º desta lei, mantendo-se o registro formal do horário de aviso, o qual passará a ser considerado como T0.

CAPÍTULO II

DA PREVENÇÃO E DA PREPARAÇÃO

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias, deverão conter cláusulas prevendo a adoção do Programa de Gerenciamento de Risco (PGR), direcionado aos produtos tratados nesta lei, em especial, na adoção dos procedimentos defensivos relacionados à sinalização e isolamento do local, ao controle do fluxo de veículos e à tomada de ações que possam evitar com que os produtos vazados/derramados atinjam corpos hídricos.

Parágrafo único. Os procedimentos defensivos se baseiam no princípio da contenção e são executados, por regra, fora da Zona Quente (ZQ), tendo como objetivo principal não permitir que as substâncias e seus efeitos se dissipem para o meio ambiente e seus corpos hídricos.

Art. 4º Os projetos executivos de implantação e melhorias de rodovias a serem licitados a partir da data de publicação desta lei, respeitada a viabilidade técnica quanto ao relevo, à geometria, à largura da faixa de domínio, à segurança viária, à composição da frota circulante e às características técnico-operacionais do trecho, seguirão o disposto em regulamento com relação às medidas preventivas em áreas de especial proteção ambiental, de vulnerabilidade socioambiental e com maior ocorrência de incidentes rodoviários, visando a diminuição da frequência e gravidade dos sinistros.

Art 5º Durante o transporte de Produtos Perigosos ou Resíduos Sólidos Classe I, os transportadores deverão portar e apresentar, por meio de seus condutores, quando exigido, os seguintes documentos:

- I - Licença Ambiental por Adesão e Compromisso (LAC);
- II - Plano de Ação Emergencial - PAE;
- III - Relatório de Caracterização do Empreendimento (RCE);
- IV - Autorização Ambiental para Transporte de Produtos Perigosos (AATPP) e Cadastro Técnico Federal (CTF), nos casos de transportes interestaduais;
- V - Manifesto de Transporte de Resíduos (MTR) e documento contendo as informações relativas aos produtos transportados, podendo ser o documento que caracteriza a

operação de transporte ou outro documento equivalente;
VI - Certificado de Inspeção Veicular (CIV);
VII - Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos (CITPP) ou o Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos (CTPP);
VIII - Documentos do veículo (caminhão e carrocerias) envolvido no Acidente Ambiental (RENAVAM);
IX - Documentos do condutor/motorista (CNH) com curso para condutores de veículos de transporte de Produtos Perigosos.

Parágrafo Único: Os órgãos de resposta poderão solicitar informações complementares no local do incidente como aquelas constantes na Ficha de Emergência (FE) ou Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico (FISPQ), recomendando-se, portanto, o transporte de tais documentos em formato físico e relativos a cada produto.

Art. 6º Os contratos ou documentos equivalentes envolvendo empresas sediadas em Santa Catarina, deverão indicar quem suportará eventuais despesas decorrentes das atividades de apoio aos órgãos públicos de resposta. Na falta desta indicação, o ônus será compartilhado entre o expedidor/fabricante, transportadora, destinatária e seguradora.

CAPÍTULO III DA RESPOSTA EMERGENCIAL

Art. 7º Os incidentes que ocorrerem em território catarinense, deverão ser imediatamente atendidos, de forma integrada, pelas equipes de resposta públicas e privadas, dentro dos princípios do Sistema de Comando em Operações (SCO), sempre com o objetivo de proteger as pessoas, as comunidades, o meio ambiente, principalmente os recursos hídricos, e a propriedade.

Art. 8º Os transportadores serão obrigados a disponibilizar e manter, com recursos próprios ou por meio de empresa especializada no atendimento de ocorrências relacionadas a esta Lei:

§ 1º Plantão de atendimento 24 (vinte e quatro) horas para acionamento e resposta imediata em caso de incidentes, sendo que, o número de telefone do plantão deverá ser fixado nas superfícies externas das unidades de transporte, sempre em local visível, conforme regulamentação;

§ 2º Serviço técnico privado de atendimento a emergências, em plantão 24 (vinte e quatro) horas, capaz de:

I - Em até 03 (três) horas após o tempo zero (T0) - iniciar no local do incidente as primeiras ações emergenciais;

II - Em até 04 (quatro) horas, nas regiões metropolitanas, e em até 06 (seis) horas, nas demais localidades, após o tempo zero (T0) - disponibilizar no local do incidente, os recursos apropriados para desobstrução da via, com a contenção e remoção do(s) produto(s) derramados/vazados sobre ela, bem como iniciar os procedimentos para transbordo, inertização, neutralização e demais métodos físico-químicos de mitigação, limpeza do local e remoção dos veículos sinistrados, salvo ocorrências de caso fortuito ou força maior;

III - Em até 12 (doze) horas após o tempo zero (T0) - iniciar ações de remoção dos Produtos Perigosos e Resíduos Sólidos Classe I, de descontaminação da área impactada e do ambiente no entorno do local do incidente;

IV - Após avaliação por parte dos órgãos ambientais, ou em caso de não manifestação dos órgãos ambientais, inicia-se a realização do tratamento da área atingida/degradada

que ainda possa conter resíduos contaminantes logo após a descontaminação da área e do entorno.

§ 3º O serviço técnico privado de atendimento a emergências, a que se refere o parágrafo 2º deste artigo, atenderá aos seguintes requisitos:

I - Ser pessoa jurídica com licenciamento ambiental estadual, emitido pelo Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA), nos termos estabelecidos em norma, regularmente constituída para o atendimento de emergências relacionadas ao transporte de Produtos Perigosos e Resíduos Sólidos Classe I;

II - Contar com profissional legalmente habilitado e registrado no órgão de classe para o exercício da função de atendimento a sinistros e emergências;

Art. 9º A fase de resposta emergencial será declarada finalizada quando o(s) órgão(s) público(s), ainda presentes na cena do incidente, entenderem não haver mais riscos significativos às pessoas, ao meio ambiente e à propriedade, considerando restar apenas, por regra, operações de remoção de produtos, limpeza e recuperação de área a serem feitas.

Parágrafo Único: A declaração de final da fase de resposta terá seu dia e hora convenionados pelo(s) órgão(s) ainda presente(s) na cena, o(s) qual(ais) atestará(ão) a data e hora em seu(s) registro(s) de atendimento.

Art. 10º Os eventuais resíduos contaminados que forem gerados pelo incidente, bem como aqueles decorrentes de seu atendimento, deverão ser destinados seguindo-se as orientações dos órgãos do meio ambiente, de acordo com a legislação vigente, sob a responsabilidade e às expensas dos expedidores e transportadores.

CAPÍTULO IV DA RESPONSABILIZAÇÃO E DA RECUPERAÇÃO

Art. 11º Após o incidente, as empresas expedidoras, transportadoras e destinatárias, bem como as seguradoras, responderão solidariamente pela mitigação e recuperação dos danos ambientais.

§ 1º. As empresas seguradoras citadas no caput serão responsabilizadas quando inviabilizarem e/ou retardarem a resposta rápida à ocorrência ou quando as transportadoras não assumirem sua responsabilidade, por omissão ou inércia, conforme o estabelecido no parágrafo 2º, inciso I, do artigo 8º desta lei.

§ 2º. As empresas especializadas, que efetivamente atuarem no atendimento, no controle, na limpeza, no monitoramento e/ou na recuperação do dano ambiental, serão responsabilizadas quando seus trabalhos não forem tecnicamente comprovados e/ou possibilitarem um novo impacto ambiental, devidamente avaliados pelo órgão ambiental.

Art. 12º Em casos de incidentes envolvendo o transporte clandestino ou transporte irregular, ou quando os solidários não possuírem capital social e financeiro suficiente, o Estado poderá realizar a contratação emergencial de empresa especializada para o atendimento especializado em termos de resposta, de mitigação e de recuperação, com posterior regresso aos eventuais responsáveis pelos danos.

Art. 13º As empresas expedidoras, transportadoras e destinatárias envolvidas em incidentes com Produtos Perigosos e que possuem certificação de boas práticas de gestão, deverão reportar a ocorrência de incidentes às suas certificadoras para que avaliem a continuidade ou descertificação.

Art. 14º Os transportadores, ou quem estiver responsável em contrato ou prova equivalente, ficarão obrigados a realizar a reposição dos materiais/equipamentos de

consumo, utilizados pelas equipes públicas de resposta emergencial, em até 90 (noventa) dias após a emissão do boletim público, onde estará registrado, de forma clara e restrita ao incidente atendido, o que foi utilizado e que deverá ser repostado.

Parágrafo Único. No caso de não cumprimento, o órgão que receberia os materiais informará o órgão ambiental competente para as providências cabíveis.

Art. 15° Do total de recursos provenientes das multas ambientais, aplicadas por infrações decorrentes da não observância desta Lei, parte será destinada ao Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina (CBMSC) e parte à Defesa Civil de Santa Catarina.

Parágrafo Único. Os órgãos citados no caput deverão aplicar os valores em ações que envolvam a capacitação de pessoal, a aquisição de materiais e veículos de resposta, bem como, no caso da Defesa Civil de Santa Catarina, a capitalização de recursos financeiros destinados ao atendimento do artigo 12°.

Art. 16° Os expedidores, transportadores e seguradoras terão prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco dias), contados da data de publicação desta Lei, para se adequarem às suas disposições.

Art. 17° Incidirá pagamento de horas extraordinárias em benefício dos servidores do órgão ambiental estadual que atuarem no atendimento aos acidentes ambientais relacionados a esta lei.

Art. 18° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Sessões,

MARCOS JOSÉ DE ABREU - MARQUITO
DEPUTADO ESTADUAL - PSOL

JUSTIFICATIVA

A preocupação com incidentes envolvendo Produtos Perigosos e Resíduos Sólidos Classe I, participa cada vez mais da visão de proteção e defesa civil à população brasileira e, mais especificamente, catarinense.

A elaboração de planos e métodos para o atendimento aos diversos tipos de incidentes envolvendo Produtos Perigosos e Resíduos Sólidos Classe I, está presente como linha mestra nas diversas legislações, seja federal, como é o caso da regulamentação da diretriz de atuação P2R2, aprovada pelo Decreto no 5.098/2004, seja estadual, como é Instrução Normativa N° 77, que disciplina o transporte rodoviário de produtos perigosos, de resíduos e rejeitos, exclusivamente no território catarinense

Além disso, é visível a preponderância do transporte terrestre para a movimentação de cargas dentro do território nacional, cargas estas que incluem, muitas vezes, substâncias químicas perigosas. Outro fator importante é a quantidade de incidentes ocorridos nas vias catarinenses, que ultrapassam qualquer outro indicativo de incidentes nos demais modais de transporte.

Assim, não há como deixar de pensar na estruturação do atendimento às emergências com Produtos Perigosos e Resíduos Sólidos Classe I no modal rodoviário, pois, evidentemente, é o meio de transporte mais utilizado e mais suscetível a incidentes no território brasileiro.

As regulações relativas a este tipo de transporte têm ganhado ênfase e tecnicidade devido às várias confecções de tratados técnicos, a exemplo dos publicados pela

Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que visam a direcionar as políticas de atuação de forma a resguardar a integridade física das pessoas, bens e meio ambiente, atuando de maneira célere e eficiente.

Desta forma, se faz necessário a implantação de uma lei estadual que defina um procedimento único de atendimento e contingência nos casos de sinistros com o transporte de Produtos Perigosos e Resíduos Sólidos Classe I.

Sala da Sessões,

MARCOS JOSÉ DE ABREU - MARQUITO
DEPUTADO ESTADUAL - PSOL



ELEGIS
Sistema de Processo
Legislativo Eletrônico

Documento assinado eletronicamente por **Marcos José de Abreu**, em 31/01/2024, às 23:11.
