

PORTO & MAR

CARLOS NOGUEIRA



Navio trafega pelo canal do Porto de Santos: para superintendente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, legislação e fiscalização reduzem risco de acidente com cargas perigosas nos complexos marítimos

Norma de cargas perigosas será revista

Antaq pretende atualizar as regras sobre o transporte desse tipo de mercadoria nos terminais dos portos organizados brasileiros

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

A norma que regula o transporte de produtos perigosos nos portos organizados será revista pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A previsão é de que o órgão realize uma audiência pública para discutir o tema ainda neste mês. A ideia é atualizar o regramento, de 2011, e as obrigações de todos os envolvidos na movimentação dessas cargas.

A informação é da superintendente de Fiscalização da Antaq, Gabriela Coelho da Costa. Até sexta-feira, a executiva ocupava o cargo de diretora interina do órgão. Ela participou do webinar *Transporte e Armazenagem de Produtos Perigosos: Uma Discussão à luz do Incidente no porto de Beirute*, promovido pelo Instituto Brasileiro de Direito Público (IDP).

O evento, realizado pela

RISCOS

“Parece que qualquer lugar que faz operação com esse produto vai explodir, é uma bomba relógio e, na verdade, não é assim. (...) O produto por si só não apresenta risco, para que haja uma explosão”

Gabriela Coelho da Costa
superintendente de
Fiscalização da Antaq

internet, contou com a participação da gerente de Meio Ambiente do Porto de Itaqui (MA), Luane Lemos, do sócio da Risk Veritas Consultoria e catedrático na Academia Nacional de Seguros e Previdência, Alfredo Chaia, da advogada e consultora em Regulação Portuária Elizabeth Kodato e da administradora e despachante aduaneira Monnike Garcia.

Segundo a representante da Antaq, na última reu-

“Questão precisa ser endereçada e merece atenção. O produto (nitrito de amônio) se deteriora em armazenagens por longos períodos. Ele absorve umidade e fica sólido. É bastante sensível e reativo”

Alfredo Chaia consultor e professor

nião da diretoria do órgão, há duas semanas, foi aprovada a revisão da Resolução 2.239/2011 e a realização de uma audiência pública para debater o tema. A norma estabelece os procedimentos operacionais e as responsabilidades para a movimentação de produtos perigosos.

“O corpo principal da norma vai ser mantido, mas existem algumas atualizações necessárias que estão sendo propostas pela agên-

cia e vão ser objeto de audiência pública”, explicou a executiva. Mas a norma poderá permitir que as autoridades portuárias apresentem suas regras, de acordo com as peculiaridades de cada porto, desde que não haja conflitos entre legislações.

A superintendente da Antaq também destacou a necessidade de não “demonizar” cargas como o nitrito de amônio, causador da explosão no Porto de Beirute, no Líbano, que causou a morte de mais de 170 pessoas. Para ela, não há riscos de que um acidente desse tipo aconteça no Brasil, devido à legislação rígida e à fiscalização constante das operações.

“Parece que qualquer lugar que faz operação com esse produto vai explodir, é uma bomba relógio e, na verdade, não é assim. Essa preocupação tem ocorrido muito dentro do Brasil, on-

de a gente tem grande parte dos nossos portos dentro das cidades, muito próximo das populações. Mas o produto por si só não apresenta risco, para que haja uma explosão. Precisa de uma fonte de calor e a nossa legislação sobre isso é muito rígida, bem como a fiscalização”, afirmou Gabriela.

TECNOLOGIA

Para Alfredo Chaia, que é coautor do livro *Análise de Risco Parametrizada*, é importante a utilização de ferramentas tecnológicas que podem rastrear cargas perigosas. Isto porque, segundo ele, produtos perigosos com frequência acabam sendo abandonados em portos. Diante da questão, o problema precisa ser discutido e envolver toda a cadeia logística.

O consultor ainda aponta que projetos como o Porto Sem Papel e o Sistemas Comunitários Portuários

(Port Community Systems, no nome original em inglês) poderão ser ferramentas para ampliar a segurança nas operações das cargas perigosas. O último prevê a integração de sistemas de controle do comércio exterior (federais) e de informações em uma única plataforma.

De acordo com Chaia, com os planos do Governo Federal de impulsionar a cabotagem (transporte marítimo ao longo da costa) no País, a segurança envolvendo operações com produtos perigosos ganha ainda mais importância. “Questão precisa ser endereçada e merece atenção. O produto (nitrito de amônio) se deteriora em armazenagens por longos períodos. Ele absorve umidade e fica sólido. É bastante sensível e reativo. Com gatilho inicial, como fogo, essa reação será ainda mais intensa”.