

Carvalho: Cargas perigosas e o novo biênio regulatório da Antaq

Em agosto deste ano, a triste explosão que aconteceu no porto de Beirute acendeu o alerta sobre os cuidados com o transporte e a armazenagem de produtos perigosos nos portos brasileiros. A explosão devastadora ocorrida no Líbano deixou 220 mortos e 110 desaparecidos, além de milhares de feridos, de acordo com a imprensa internacional.



No entanto, é importante reforçar que informações imprecisas

foram divulgadas durante todo o percurso do acidente, principalmente sobre o nitrato de amônio. Na realidade, o produto químico que resultou na explosão somente oferta perigo quando submetido a temperaturas acima de 290°. Lembrando ainda que essa substância é bastante utilizada na produção de fertilizantes, sendo de enorme importância para a cadeia produtiva brasileira.

Antes mesmo do acidente que aconteceu no porto de Beirute, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) já havia programado em sua agenda regulatória do biênio 2018 e 2019 a Regulamentação do Transporte de Produtos Perigosos na Navegação Interior, replicada na agenda do biênio de 2020/2021.

Agora, com as ocorrências do cenário atual, a ideia é desenvolver um texto complementar e que não entre em contradição, ou se sobreponha à regulamentação já existente (Normam 2/DPC).

Além disso, no início de agosto também foi aprovada na 484ª reunião da Antaq a necessidade da revisão da Resolução nº 2.239/2011 que trata de procedimentos para operações com produtos perigosos quando em trânsito por instalações portuárias.

Inclusive têm sido instauradas audiências públicas para obter contribuições do setor privado para a revisão regulatória.

Em relação à armazenagem de cargas perigosas em portos e instalações/terminais portuários, atualmente o acervo regulatório impõe obrigações legais e o dever de precaução para aqueles que são considerados "agentes portuários", ou seja, autoridades portuárias, armadores, operadores portuários e OGMO.

A pretensão da agência reguladora é garantir maior liberdade para que as instalações estabeleçam seus próprios critérios, levando em consideração as peculiaridades e especificidades de cada porto e região.

Por isso, é fundamental a contribuição de todos os *players* do setor para que a mudança regulatória se adeque à realidade atual brasileira e atenda aos anseios do setor.

Nada obstante, percebemos que mais uma vez o país insiste em desenvolver novas regulações, ao invés de aderir a convenções internacionais sobre o tema, o que resultaria em maior segurança jurídica em decorrência de uma necessária uniformização e harmonização de nossas regras com as regras internacionais, utilizadas em ampla escala pela indústria *shipping*.

Date Created

19/11/2020