



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
COORDENAÇÃO GERAL DE RECURSOS HUMANOS
COORDENAÇÃO DE ENSINO

Transporte de produtos perigosos da subclasse 6.2
Substâncias Infectantes

Florianópolis

2015

TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS DA SUBCLASSE 6.2 SUBSTÂNCIAS INFECTANTES

Marcelo Ferreira da Costa¹

RESUMO

O transporte rodoviário de produtos perigosos é, sem sombra de dúvida, o segmento que mais exige conhecimento técnico dos profissionais que nele exercem suas funções, inserido numa atividade econômica que corresponde por mais de 70% da distribuição de carga no território nacional, movimentando milhões de reais todos os anos, e que, atualmente, só faz crescer seu faturamento atrelado ao processo de desenvolvimento por que vive o país. Devido a sua complexidade, uma série de normas regula o setor com o objetivo de torná-lo mais seguro à sociedade e ao Meio Ambiente. Os produtos perigosos foram classificados pelas Nações Unidas em nove classes diferentes para o transporte de acordo com as suas características físico-químicas. Dentre estas nove classes, talvez, nenhuma gere mais dúvidas e interpretações equivocadas, seja pelo gerador/expedidor, pelo transportador ou mesmo pelo agente fiscalizador durante seu transporte do que a subclasse 6.2, substâncias infectantes. Tal situação se deve ao descaso e, como foi dito, a grande variedade de normas dos diversos órgãos reguladores que, de alguma forma, legislam sobre essas substâncias, e que direta ou indiretamente tem influência na forma como esse tipo de produto é transportado nas rodovias federais. A Polícia Rodoviária Federal, órgão permanente e integrante do Sistema Nacional de Trânsito e de Segurança Pública, possui dentre suas atribuições fiscalizar este tipo de transporte. Porém a ação dos seus agentes, mesmo tendo como guia maior a Resolução nº 420/04 da ANTT, em boa parte das vezes fica comprometida pela complexidade e pelo emaranhado de regras que tratam do transporte das substâncias consideradas como infectantes.

Palavras-chave: Produtos Perigosos. Substâncias Infectantes. Fiscalização. Polícia Rodoviária Federal. Resolução nº 420/04 ANTT.

Introdução

Este artigo tem entre outros, o intuito de integrar o acervo didático da Academia Nacional de Polícia Rodoviária Federal, como resultado do I Congresso da disciplina de Fiscalização de Produtos Perigosos. Porém seu principal objetivo é servir como fonte de referência, sem ser a única, e estímulo a todos os policiais rodoviários federais que de uma forma ou de outra tenham afinidade, ou a necessidade de trabalhar o tema “Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos”, particularmente no caso específico da subclasse 6.2 - substâncias infectantes.

¹ Marcelo Ferreira da Costa é instrutor da disciplina Fiscalização de Produtos Perigosos da Polícia Rodoviária Federal e graduado em História e Gestão Ambiental pelo UNIS-MG.

A escolha do tema foi motivada pelos mais de vinte anos de experiência na atividade fim que mostraram ser o transporte de substâncias infectantes um dos maiores desafios para o Agente da fiscalização de produtos perigosos, independentemente do seu tempo de serviço ou do seu nível intelectual sobre o assunto.

As armadilhas criadas pelo transporte incorreto deste tipo de produto podem trazer consequências às vezes irreversíveis e irreparáveis, principalmente durante o atendimento de um acidente, como a contaminação de integrantes das equipes envolvidas na ocorrência por falta da correta identificação e estiva do produto durante o transporte, ou o que é ainda mais comum, o seu descarte irregular em lixões e aterros sanitários, corroborados pelos deslocamentos nas rodovias federais de forma despercebida ou sem que tenha havido uma fiscalização eficiente por parte dos órgãos competentes.

O tema é apresentado seguindo uma sequência cujo primeiro passo é a citação de leis e normas que, direta ou indiretamente, sejam pertinentes à subclasse 6.2, conforme seção 1. Posteriormente é feita alusão às legislações que estão diretamente relacionadas à fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos, citadas nos comentários sobre o que se vê na prática do transporte de substâncias infectantes, conforme seção 2. Na seção 3 procuro mostrar a realidade prática do transporte de substâncias infectantes nas rodovias brasileiras, relatando as dificuldades por que passa quem realiza a fiscalização. Encerro o presente trabalho por meio de uma conclusão que busca levantar questões que gerem interpretações e debates, baseando-me na experiência e na teoria através da interligação das regras, estimulando o estudo e a reflexão para uma melhor e mais completa ação de fiscalização.

Seção 1

As ações de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no transporte de produtos perigosos são norteadas pelas Resoluções nº 420/ 04 e 3.665/11 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Porém alguns pontos merecem ser citados a respeito de outras legislações e normas que fazem referências sobre substâncias e resíduos que possam ser classificados como infectantes.

Segundo a Resolução nº 3.665/11 da ANTT, que atualizou o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, instituído pelo Decreto nº 96.044/88, temos:

Art. 2º O transporte rodoviário, por via pública, de produtos que sejam perigosos, por representarem risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente, fica submetido às regras e aos procedimentos estabelecidos neste Regulamento e nas suas instruções

complementares, **sem prejuízo do disposto nas normas específicas de cada produto.** (grifo nosso)

Porém o entendimento da ANTT no que se refere a normas específicas de cada produto está relacionado à competência de determinado órgão em exigir o cumprimento daquela norma, e não na possibilidade de combinação da norma e o regulamento para o transporte.

A Resolução do Diretório Colegiado nº 306/04 da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) especifica quais são os estabelecimentos que geram resíduos do serviço de saúde e classifica estes resíduos dentro de cinco grupos, sendo que dentre estes resíduos, os que possuem características infectantes são os dos grupos A e E.

O grupo A de resíduos subdivide-se em cinco subgrupos:

A1 - resíduos de tratamento de doenças infecciosas em homens e animais, bolsas de sangue rejeitadas por contaminação ou vencimento, sobras de exames laboratoriais, etc.

A2 - peças anatômicas, vísceras de animais, etc.

A3 - peças anatômicas, vísceras humanas, etc.

A4 - kits de linhas arteriais, resíduos de cirurgias plásticas, bolsas de sangue usadas, etc.

A5 - órgãos ou fluidos orgânicos com suspeita ou certeza de contaminação, materiais perfuro cortantes, etc.

O grupo E são os perfuro cortantes que devem ser descartados em separados e acondicionados em embalagens rígidas com a inscrição “PERFUROCORTANTE” além do símbolo de substância infectante.

Ainda segundo a ANVISA, quando houver tratamento na origem com descaracterização física das estruturas, os resíduos A1 podem ser acondicionados como resíduos do Grupo D que são resíduos normais.

O item 1.8.1 da referida legislação especifica que todos os veículos que realizam a coleta e transporte de RSS devem atender as normas descritas nas NBRs 12810 e 14652. Observe o que determina a NBR 12810:

5.2.3 Veículo coletor : a) ter superfícies internas lisas, de cantos arredondados e de forma a facilitar a higienização; b) não permitir vazamento de líquido, e ser provido de ventilação adequada; c) sempre que a forma de carregamento for manual, a altura de carga deve ser inferior a 1,20 m; e) quando forem utilizados contêineres, o veículo deve ser dotado de equipamento hidráulico de basculamento; f) para veículo com capacidade superior a 1,0 T, descarga deve ser mecânica; para veículo com capacidade

inferior a 1 T, a descarga pode ser mecânica ou manual; h) devem constar em local visível o nome da municipalidade, o nome da empresa coletora (endereço e telefone), a especificação dos resíduos transportáveis, com o número ou código estabelecido na NBR 10004, e o número do veículo coletor; (NBR 12810, 1993, p 03)

Mesmo quando se trata de norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), ainda sim temos uma questão que não fica bem definida: qual o entendimento de uma descarga mecânica para carregamentos acima de 1Tonelada? Seria uma descarga por meio de uma rampa hidráulica, obrigatoriamente instalada no próprio veículo? Ou poderia ser a descarga por meio de uma empilhadeira, por exemplo?

Outro fator interessante no transporte de substâncias infectantes está relacionado com a aprovação da Lei nº 12.305/10 que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS). De acordo com a PNRS toda pessoa física ou jurídica que por meio de suas atividades produzam resíduos sólidos, são consideradas geradores de resíduos e em muitas situações são responsáveis por seu correto gerenciamento. Vejamos o que diz a Lei:

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

X - gerenciamento de resíduos sólidos: conjunto de ações exercidas, direta ou indiretamente, nas etapas de coleta, transporte, transbordo, tratamento e destinação final ambientalmente adequada dos resíduos sólidos e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos, de acordo com plano municipal de gestão integrada de resíduos sólidos ou com plano de gerenciamento de resíduos sólidos, exigidos na forma desta Lei; (grifo nosso).

Conforme a PNRS o transporte é uma das etapas do processo de gerenciamento de resíduos, devendo cumprir a legislação em vigor no que se refere a segurança, estiva, simbologia, etc.

Art. 13. Para os efeitos desta Lei, os resíduos sólidos têm a seguinte classificação:

I - quanto à origem:

g) resíduos de serviços de saúde: os gerados nos serviços de saúde, conforme definido em regulamento ou em normas estabelecidas pelos órgãos do Sisnama e do SNVS;

II - quanto à periculosidade:

a) resíduos perigosos: aqueles que, em razão de suas características de inflamabilidade, corrosividade, reatividade, toxicidade, **patogenicidade, carcinogenicidade, teratogenicidade e mutagenicidade**, apresentam significativo risco à saúde pública ou à qualidade ambiental, de acordo com lei, regulamento ou norma técnica; (grifo nosso)

Resíduos infectantes são originários de serviço de saúde, sendo classificados como perigosos pelo expedidor devido a suas características de patogenicidade apresentarem riscos à saúde humana e de animais.

Art. 20. Estão sujeitos à elaboração de plano de gerenciamento de resíduos sólidos:

I - os geradores de resíduos sólidos previstos nas alíneas “e”, “f”, “g” e “k” do inciso I do art. 13;

Toda instituição que preste de serviço de saúde deve elaborar um plano de gerenciamento de resíduos sólidos, que no caso específico recebe o nome de plano de gerenciamento de resíduos de serviço de saúde (PGRSS).

Art. 27

[...]

§ 1º A contratação de serviços de coleta, armazenamento, transporte, transbordo, tratamento ou destinação final de resíduos sólidos, ou de disposição final de rejeitos, não isenta as pessoas físicas ou jurídicas referidas no art. 20 da responsabilidade por danos que vierem a ser provocados pelo gerenciamento inadequado dos respectivos resíduos ou rejeitos.

Portanto apesar da maioria das instituições de serviços de saúde optar pela terceirização no transporte do seu resíduo infectante, esse procedimento não exime o gerador da responsabilidade do correto manejo do seu resíduo até sua adequada destinação final.

A PNRS definiu o que são resíduos perigosos, quem os gera e até onde vai a sua responsabilidade para com seu resíduo, por meio dos planos de gerenciamento de resíduos e, no caso em voga o Plano de Gerenciamento de Resíduos de Serviço de Saúde (PRGSS), no qual o transporte até sua destinação final são uma de suas etapas.

Seção 2

Quando se trata do transporte rodoviário de produtos perigosos, a legislação principal é a Resolução nº 420/04 da ANTT, que aprova as instruções complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos. Na Resolução está determinado quem classifica a substância ou resíduo como sendo perigoso ou não, o modo como o produto deve ser acondicionado, a sinalização veicular e das embalagens, bem como a documentação necessária durante o transporte. Concomitantemente, a Resolução nº 3.665/11, também da ANTT, que atualizou o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, lista as obrigações dos envolvidos, as condições necessárias das unidades transportadoras e as infrações ao regulamento.

2.0.0 Responsabilidades.2.0.0.1 A classificação de um produto considerado perigoso para o transporte deve ser feita pelo seu fabricante ou expedidor orientado pelo fabricante, tomando como base as características físico-químicas do produto, alocando-o numa das classes ou subclasses descritas nos capítulos 2.1 a 2.9, deste Regulamento. (Res. 420 ANTT, 2004, p 29)

Ocorre que em muitas situações o expedidor não faz a classificação do seu produto ou resíduo de forma correta por diversos fatores ou, o que é ainda pior, nos casos em que o produto nem classificado pelo expedidor é apesar das suas propriedades físico, químicas ou biológicas assim o caracterizarem com intuito de burlar as leis e a fiscalização do transporte de produtos perigosos.

No transporte de substâncias infectantes podemos destacar basicamente duas situações que são as mais comuns: os resíduos de serviços de saúde e os espécimes para diagnóstico sendo que ambos, em sua quase totalidade, são simplesmente identificados pelo expedidor com o número ONU 2814.

Passemos a definição sobre os infectantes, conforme a Resolução nº 420/04 ANTT:

2.6.3.1.1 Substâncias infectantes são substâncias que contenham patógenos ou estejam sob suspeita razoável de tal. Patógenos são microorganismos (incluindo bactérias, vírus, rickettsíase, parasitas, fungos) ou microorganismos recombinantes (híbridos ou mutantes) que possam ou estejam sob suspeita razoável de poderem provocar doenças infecciosas em seres humanos ou em animais. (p 95)

Nota 2: Substâncias infectantes estarão sujeitas às exigências desta Subclasse se, mediante exposição a elas, forem capazes de disseminar doença.

A subclasse 6.2 compreende os seguintes materiais: produtos biológicos, espécimes para diagnósticos, microorganismos geneticamente modificados e resíduos clínicos ou

biomédicos, e que para ser considerada como infectante basta haver a suspeita razoável de que a substância ou resíduo contenha microorganismos que possam causar doenças infecciosas no ser humano e nos animais. Porém nem tudo que contém microorganismos deve ser considerado como infectante para fins da regulamentação do transporte. Como exemplo, podemos citar: sangue apto para transfusões, órgãos para transplantes, vacinas, culturas experimentais (livres de patógenos dos grupos 2, 3 e 4) e medicamentos biológicos, microorganismos geneticamente modificados classificados como ONU 3245 e as substâncias que contenham patógenos do grupo 1 (sem risco ou com baixa probabilidade de disseminar doença), também não são consideradas como substâncias infectantes.

Produtos biológicos são desenvolvidos a partir de organismos vivos com a finalidade de prevenção, tratamento ou diagnose de doenças humanas ou animais, podendo exigir licenciamento especial, como exemplo temos as vacinas.

Espécimes para diagnósticos são os fluídos corpóreos, dejetos, secreções, sangue, etc. de origem humana ou animal com a finalidade de análise e exames, ou seja, os tão rotineiros exames de laboratório. Neste caso tais materiais deveriam ser alocados como ONU 3373, e não ONU 2814. Para utilizar o painel de segurança com ONU 2814 ou 2900, os espécimes para diagnósticos devem ser originários daqueles que tenham, ou se suspeita ter, doença grave de fácil transmissão, e que ainda não exista tratamento eficaz. Seria o exemplo de um exame de contra prova de HIV ou Ebola.

Resíduos clínicos ou biomédicos, nada mais são do que os resíduos de serviço de saúde, oriundos de tratamento ou pesquisa, sendo as substâncias da subclasse 6.2 mais comuns de serem transportadas no dia a dia das rodovias. Não havendo grande probabilidade de contaminação por agente infectante, tais resíduos deveriam ser alocados como ONU 3291, como por exemplo, as carcaças ou peças anatômicas provenientes de estudos de aprendizado. Somente se houver especificação ou suspeita de contaminação por patógenos que provoquem doença grave é que tais resíduos devem ser alocados como ONU 2814. O fato é que a grande maioria dos resíduos clínicos é classificada pelo gerador como ONU 2814.

Talvez uma explicação para que ainda hoje este tipo de situação seja bastante comum no trato com substâncias infectantes possa ser o princípio da precaução, onde o expedidor procura alocar a substância infectante como contaminada na forma mais perigosa dentro da subclasse, com o objetivo de se resguardar no caso de uma análise errada quanto aos reais riscos da substância. Outra possibilidade seria porque os números ONU 3291 e 3373 não faziam parte da listagem de produtos perigosos da já revogada Portaria nº 204/97 do

Ministério dos Transportes, apesar de constarem na 11ª e 12ª edições do Orange Book respectivamente, sendo incluídos na relação apenas pela Resolução nº 420/04 da ANTT.

Apesar da falha na incorreta classificação do que esta sendo transportado como sendo deste ou daquele nº ONU, isso não é o mais grave se levarmos em conta que ainda existe uma informação visual de que temos um produto da subclasse 6.2 sendo transportado. Quando se fala de transporte rodoviário de substâncias infectantes as maiores e mais graves falhas estão relacionadas aos documentos de expedição e ao acondicionamento da carga nas unidades de transporte. Vejamos o que diz a Resolução nº 420/04 sobre estes dois pontos:

5.4.1.1.3 Disposições especiais para resíduos. No caso de resíduos de produtos perigosos (exceto resíduos radioativos) serem transportados para fins de disposição, ou de processamento para disposição, o nome apropriado para embarque deve ser precedido da palavra “RESÍDUO”.

5.4.1.1.6 Disposições especiais para substâncias infectantes

5.4.1.1.6.1 O documento de transporte deve conter o endereço completo do destinatário e o nome e o número do telefone de um responsável.

5.4.1.1.6.2 O documento de transporte deve conter informações que identifiquem a unidade de transporte a ser utilizada, a data da realização do transporte e, ou o nome do(s) aeroporto(s), da(s) estação(ões) de transbordo e do (s) local(is) de descarga.

(p 615)

A vivência tem mostrado que, na maioria dos casos, o único tipo de documento que existe, quando existe, é tão somente uma planilha de coleta dos RSS ou dos espécimes para diagnósticos, elaborada pela empresa contratada, sem fornecer as informações descritas em 5.4.1.1 (nº ONU, classe, grupo de embalagem, quantidade, etc.) e a declaração de responsabilidade descrita em 5.4.1.1.11 da Resolução nº 420/04 ANTT, quiçá as previstas nas disposições especiais citadas.

Mais uma vez fica demonstrada a total falta de conhecimento e descaso tanto do expedidor quanto do transportador com a legislação do transporte de infectantes.

Reforçando a necessidade de se adequar a documentação de transporte de produtos da subclasse 6.2 vejamos ainda:

5.5.1 Disposições especiais aplicáveis à expedição de substâncias infectantes

5.5.1.2 O transporte de substâncias infectantes requer ação coordenada entre o expedidor, o transportador e o destinatário, para garantir a segurança e entrega tempestiva e em boas condições. Para isso, devem ser adotadas as seguintes medidas: (Alterado pela Resolução ANTT n.º 1644, de 29/12/06).

Porém a situação que pode gerar risco mais eminente durante o transporte da subclasse 6.2 é a condição do seu acondicionamento no interior dos veículos. As ações de fiscalização demonstram que os envolvidos acondicionam os resíduos infectantes em sacos e bombonas abertas, lençóis e caixas para descarte de perfurocortantes sem tampas ou danificadas, e

muitas vezes são mal sinalizadas, sem homologação e fora dos padrões de conformidade para as embalagens. Para piorar o quadro tudo é simplesmente amontoado em pilhas sem limites de altura, no interior de furgões e caminhões baú, ou mais recentemente em sidereiros, sem o menor cuidado com a vedação em total descumprimento das normas vigentes, permitindo a liberação de fluídos e secreções que contaminam o interior do veículo podendo inclusive atingir as partes externas, como é o caso dos sidereiros. Sobre isso a Resolução nº 3.665/11 ANTT determina que:

Art. 10. Os produtos perigosos expedidos de forma fracionada devem ser acondicionados de modo a suportar os riscos de carregamento, transporte, descarregamento e transbordo. § 1º O expedidor é o responsável pela adequação do acondicionamento e da estiva, segundo especificações do fabricante e obedecidas às condições gerais e particulares aplicáveis a embalagens, embalagens grandes e contentores intermediários para graneis - IBCs, conforme instruções complementares a este Regulamento. (p 03)

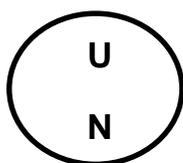
O carregamento de produtos da subclasse 6.2, que em torno de 95% dos casos ocorre na forma fracionada, deve ser realizado de maneira que a carga fique bem acondicionada suportando os riscos do transporte e em embalagens que atendam o que diz a instrução complementar ao Regulamento de Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. As embalagens para transporte da subclasse 6.2 devem atender as instruções para embalagem descritas em P620 para ONU 2814 e 2900, P621 para ONU 3291 e P650 para ONU 3373.

A Resolução nº 420/04 ANTT descreve ainda as condições relacionadas às embalagens para o transporte de substâncias infectantes:

4.1.8 Disposições especiais para embalagens da Subclasse 6.2 - substâncias infectantes

4.1.8.1 Os expedidores de substâncias infectantes devem garantir a correta preparação dos volumes, de modo que cheguem ao destino em boas condições e que, durante o transporte, não apresentem risco para pessoas ou animais. (p 560)

Exemplo de marcação para embalagens da subclasse 6.2



5H4U/CLASSE 6.2/92 BR WK como em 6.3.1.1

Fonte: Res. 420/04 ANTT

Ainda sobre as embalagens a Resolução nº 3.665/11 da ANTT regulamenta que:

Art. 11. No caso de produtos perigosos expedidos de forma fracionada, as embalagens externas devem possuir a identificação relativa aos produtos e seus riscos, a marcação e a comprovação de sua adequação a programa de avaliação da conformidade da autoridade competente, conforme instruções complementares a este Regulamento. (p 03)

Sobre conformidade a Resolução nº 420/04 determina:

6.1.1.6 As embalagens devem ser fabricadas, reconicionadas, refabricadas e ensaiadas de acordo com um programa de avaliação da conformidade regulamentado pela autoridade competente, de tal forma que cada embalagem atenda às exigências deste Capítulo. (Alterado pela Resolução ANTT n.º 2657, de 18/04/08) (p 624)

Cabe ao Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO) a responsabilidade por homologar as embalagens e certifica-las, através de um selo padrão, de acordo com a Portaria nº 326/06.

Seção 3

Além da complexidade natural que envolve os produtos perigosos, devido as suas características bem particulares, dois pontos podem ser considerados primordiais quando analisamos o seu transporte: o primeiro é a legislação que, além de ser bastante técnica, é bem vasta, sendo que muitas vezes não existe um elo ou correlação entre elas o que em muito facilitaria a aplicabilidade na fiscalização de determinado produto perigoso como é o caso dos infectantes. O segundo ponto é a falta de conhecimento técnico, mera falha interpretativa ou mesmo negligência por parte daqueles que labutam neste setor, sejam eles agentes da fiscalização, expedidores e transportadores. No caso específico da subclasse 6.2 a coisa piora, pois o erro já começa deste o início do processo, ou seja, com o gerador/expedidor do produto ou resíduo que além de não classificar corretamente o que está sendo transportado, simplesmente não emite uma documentação da forma como deveria ser feito.

O dia a dia nos mostra que os carros chefes da subclasse são os resíduos de serviços de saúde. Neste caso a coleta na sua grande maioria é feita por empresas terceirizadas ditas especializadas. Ultimamente tem crescido o emprego de veículos que não atentem a todas as especificações descritas nas normas como, por exemplo, os de carroceria tipo sider que nada tem de estanques, permitindo que secreções e fluídos corpóreos possam escorrer para o exterior do compartimento de carga, gerando riscos de exposição não só para os encarregados do transporte como também para agentes e o público em geral. Quando a coleta é feita pelo órgão de limpeza urbana ou por empresas pseudoespecializadas a coisa piora, pois além de

não cumprirem as especificações, os resíduos infectantes são misturados a resíduos comuns, culminando com o seu descarte irregular a céu aberto, conforme figuras 3.1 e 3.2.



Fonte: www.em.com.br

Figura: 3.1: descarte irregular
Belo Horizonte - MG (31/01/13)



Fonte: www.portalsertaoemfoco.br

Figura 3.2: descarte irregular
Patos - PB (11/04/14)

Interessante observar que os descartes ocorreram em pontos diversos do país e após a entrada em vigor da Resolução nº 420/04, o que confirma que o transporte irregular de resíduos infectantes ainda é uma triste realidade e que situações como essa são fomentadas pela falta de uma documentação que permita ter um controle maior do destino dos resíduos.

Com os exames laboratoriais, ONU 3373, o que ocorre é uma prática frequente em transportá-los do interior para as capitais em veículos de passageiros, sem que os mesmos sejam classificados como misto o que é proibido conforme art. 3º da Resolução nº 26/98 Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e o art.8º da Resolução nº 3.665/11 ANTT, em caixas de isopor ou térmicas, apenas utilizando um símbolo de infectante nas caixas, isso quando há algum tipo de identificação, não atendendo ao prescrito na instrução para embalagem P 650.

Vejamos o que diz a P 650 da Resolução nº 420/04: “Se for assegurado que os espécimes de diagnóstico sejam embalados e marcados de acordo com esta instrução de embalagem, nenhuma outra exigência para este Regulamento deve ser aplicada”.

A partir daí surgem a dúvida: caso os espécimes para diagnósticos estejam rigorosamente embalados dentro das prescrições regulamentares todas as demais exigências, como exemplo: sinalização veicular, porte de Equipamento de Proteção Individual (EPI) e kit de emergência, passam a ser isentas? Pelo texto da P 650 sim. E quanto à questão do transporte em veículos de passageiros e a ter o curso Movimentação e Operação de Produtos Perigosos (MOPP)? Quanto ao veículo a proibição fica restrita a Res. nº 26/98 do CONTRAN, limitando-se apenas reter o veículo e fazer o transbordo dos espécimes. Já no que diz respeito ao curso MOPP, previsto no art. 145 inciso IV do Código de Trânsito

Brasileiro e na Res. nº 168/04 CONTRAN a atuação também fica restrita a parte de trânsito com a retenção do veículo até a apresentação de um condutor em condições e, segundo alguns entendimentos, a aplicação do art. 232, devido ao art. 2º da Res. nº 205/06 do CONTRAN.

Outro aspecto importante no transporte da subclasse 6.2 é quando fazemos um comparativo entre o que determina a ANVISA, a NBR 9191, o regulamento e a realidade no que tange as embalagens. De acordo com a NBR 9191 que normatiza sacos para acondicionamento de resíduos, os sacos específicos para resíduos infectantes somente devem ser de cor branco leitosa, porém a ANVISA determina que alguns tipos de resíduos infectantes como do tratamento de doenças graves altamente transmissíveis, bolsas de transfusões de sangue rejeitadas por vencimento, contaminação ou má conservação e peças anatômicas humanas, por exemplo, devem ser acondicionados em sacos idênticos aos previstos na NBR, só que de cor vermelha. Pelo regulamento a previsão é que os sacos sejam apenas embalagens internas de substâncias infectantes, inseridas em embalagens externas rígidas com marcação padrão, homologadas e que tenham a simbologia de identificação da subclasse 6.2, o nº ONU e nome apropriado para embarque do seu conteúdo (ver P 620, P 621 e P 650 na Resolução nº 420/04).

Ações diárias de fiscalização da PRF mostram uma realidade sombria com total descaso com o que prevê a legislação. São veículos fora das especificações, mal conservados, carregamentos mal estivados, sem embalagens ou em embalagens sem vedação totalmente fora das especificações, chegando ao cúmulo de improvisos como uso de lençóis, conforme figuras 3.3, e 3.4.



Fonte: arquivo pessoal

Figura 3.3 - BR-040 em 16/07/14, Nova Lima MG



Fonte: arquivo pessoal

Figura 3.4 -BR-381 em 24/11/14, Três Corações MG

É interessante reforçar que as características dos veículos para transportar substâncias infectantes são descritas em normas técnicas da ABNT, como já foi citado, e que estas normas foram inseridas apenas na legislação da ANVISA, sem que façam parte do regulamento para o

transporte, conforme Res. nº 420/04 da ANTT. Tal circunstância gera diversas interpretações sobre até onde vai a legalidade ou não da atuação policial em aplicar os artigos da Resolução nº 3.665/11 da ANTT: 53 1C e 53 2A para o transportador e 54 1B e 54 1M para o expedidor, combinados com o artigo 2º da mesma Resolução.

Como já foi citado o entendimento da ANTT, infelizmente, e que toda legislação específica dos infectantes, não deve ser levada em conta numa possível combinação para aplicar o regulamento de transporte. A saída seria identificar as falhas que estão em desacordo e acionar o órgão competente para tomar as medidas legais e encaminhar a ocorrência. O que na maioria das localidades brasileiras é totalmente inviável.

Enquanto a lacuna das condições ideais para os veículos carregados com a subclasse 6.2 permanecer fora da Resolução nº 420/04 da ANTT, continuaremos a ter situações semelhantes ou piores com as que foram apresentadas na rotina operacional da fiscalização do transporte de produtos perigosos pela PRF.

Outra questão importante é que as NBRs são apenas normas técnicas que foram citadas numa determinada legislação. Neste caso as normas possuem ou não força de lei? Sobre a questão das NBRs que normatizam algo ou alguma coisa, vejamos:

Quando o conteúdo de uma Norma Técnica é transcrito em uma Lei, então essa Norma (especificamente essa) passa a ter caráter legal. Quando uma ou mais normas são citadas em uma Lei (como ocorre nos casos das Leis 8078 e 8666, por exemplo), a Norma não é considerada lei, mas apenas um instrumento utilizado pelo poder público como uma prática adequada, que deve ser seguida na ausência de outra comprovadamente melhor ou igual. (BATTAGIN, 2014, p 03)

Toda vez que a legislação fizer menção a determinada NBR no sentido de padronizar algo, preenchendo uma lacuna de regulamentação deixada pelo Estado, à mencionada NBR possui legalidade como referencial nas ações de fiscalização.

Considerações finais

O estudo do universo em torno do transporte das substâncias infectantes nos leva as seguintes conclusões: primeiro que é necessária uma análise mais profunda da legislação da forma como hoje ela se encontra, culminado com uma reformulação que possa permitir que aqueles que exerçam o dever legal da fiscalização possam ter instrumentos mais eficazes e abrangentes para reprimir condutas ilegais que a realidade nos mostra diariamente nas rodovias brasileiras.

Outro ponto importante é agir, cobrar e responsabilizar os verdadeiros geradores dos resíduos infectantes: os hospitais, clínicas e laboratórios, onde o referido resíduo é coletado

conforme especifica o art. 13 da Lei nº 12.305/10, que na maioria das vezes ficam encobertos pela falta de documento ou manifesto de emissão de resíduos, e que mesmo tendo contratados serviços terceirizados não podem se eximir das suas responsabilidades, ainda segundo o art. 27 da PNRS.

É fundamental o policial valer-se de todas as possibilidades legalmente disponíveis para regularizar um transporte irregular de substâncias infectantes, seja realizando transbordo, determinando o retorno da carga para sua origem ou retendo-a até sua regularização. Apesar de todas as dificuldades para exercer com segurança e desenvoltura sua missão.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Resolução da Diretoria Colegiada (ANVISA) nº 306** de 07 de dezembro de 2004. Dispõe sobre o Regulamento Técnico para o gerenciamento de resíduos de serviços de saúde. Disponível em: <http://www.portal.anvisa.gov.br>. Acesso em: 24 de novembro de 2014.

_____. **Lei nº 12.305** de 02 de agosto de 2010. Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras de 2014.

_____. **Resolução nº 358** CONAMA de 29 de abril de 2005. Dispõe sobre o tratamento e a disposição final dos resíduos dos serviços de saúde e dá outras providências. Disponível em <http://www.mma.gov.br>. Acesso em: 07 de novembro de 2014.

_____. **Resolução nº 420** ANTT de 12 de fevereiro de 2004. Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos. Disponível em <http://www.antt.gov.br>. Acesso em: 22 de outubro de 2014.

_____. **Resolução nº 3.665** ANTT de 04 de maio de 2011. Atualiza o Regulamento para o transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Disponível em <http://www.antt.gov.br>. Acesso em: 22 de outubro de 2014.

BATTAGIN, Inês Laranjeira da Silva. **Artigo Norma não é lei, mas por força de lei é obrigatória**, veiculado em 26/09/2014 no site: http://www.crea-sc.org.br/portal/index.php?cmd=artigos-detalle&id=3077#.VMEIxUfF_X4, acessado em 06/01/2015

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 7500**: Identificação para o transporte terrestre, manuseio, movimentação e armazenamento de produtos. Rio de Janeiro, 2013.

_____. **NBR 7503**: Transporte terrestre de produtos perigosos Ficha de emergência e envelope - Características, dimensões e preenchimento. Rio de Janeiro, 2015.

_____. **NBR 9191**: Sacos plásticos para acondicionamento de lixo. Rio de Janeiro, 2008.

_____. **NBR 9735**: Conjunto de equipamentos para emergência no transporte terrestre de produtos perigosos. Rio de Janeiro, 2012.

_____. **NBR 10004**: Resíduos Sólidos – classificação. Rio de Janeiro, 2004.

_____. **NBR 12807**: Resíduos de serviços de saúde – Terminologia. Rio de Janeiro, 2013.

_____. **NBR 12808**: Resíduos de serviço de saúde – Classificação. Rio de Janeiro, 1993.

_____. **NBR 12809**: Manuseio de resíduos de serviços de saúde – Procedimento. Rio de Janeiro, 2013.

_____. **NBR 12810**: Coleta de Resíduos de Serviço de Saúde. Rio de Janeiro, 1993.

_____. **NBR 13221**: Transporte terrestre de resíduos. Rio de Janeiro, 2010.