

ABNT/CB-16/014/2020

São Paulo, 16 de junho de 2020.

Circular Ficha de Emergência – ABNT NBR 7503 – Obrigatoriedade X Aplicabilidade

Esta CIRCULAR é um ALERTA às empresas visando reforçar as informações de segurança do produto perigoso transportado, bem como que as orientações sobre as medidas de proteção e ações em caso de emergência ou acidente estejam disponibilizadas num cenário emergencial, facilitando o atendimento à emergência pelos órgãos envolvidos. Neste contexto, como o documento “Ficha de Emergência” pode ajudar em um momento como este e que a falta de informação pode acarretar problemas para a empresa expedidora/transportadora.

Apesar da retirada da citação da obrigatoriedade de portar a Ficha de Emergência nos veículos que transportam produtos classificados como perigosos para o transporte (advinda com a publicação da Resolução ANTT 5848/19, como também, a retirada da citação da norma ABNT NBR 7503 da Resolução ANTT 5232/16 e suas atualizações (o que resultou nesta ficha não necessitar atender ao padrão estabelecido na referida norma), lembramos que as alterações nestas Resoluções foram apenas referentes à obrigatoriedade de seu porte e da necessidade de atender ao padrão estabelecido na norma ABNT NBR 7503. Porém, no Art. 25 da Resolução ANTT 5848/19, cita que em caso de emergência ou acidente, o transportador, o expedidor, o contratante, o destinatário e o fabricante dos produtos perigosos devem apresentar as informações que lhes forem solicitadas pela ANTT, pelas autoridades com circunscrição sobre a via e demais autoridades públicas envolvidas na emergência. No Art. 29 inciso XII da referida Resolução, cita ainda que o expedidor de produtos perigosos deve fornecer ou disponibilizar, sempre que solicitado, as informações de segurança do produto transportado, bem como as orientações sobre as medidas de proteção e ações em caso de emergência.

Salientamos que o documento “Ficha de Emergência” ainda é exigido:

- no Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências, aprovado pelo Decreto Nº 98.973/90 (Art. 30 inciso II) que os trens transportando produtos perigosos somente poderão circular com a Ficha de Emergência, emitida pelo expedidor de acordo com a ABNT NBR 7503;
- no Acordo Mercosul - Decreto Nº 1.797/1996 - Anexo I – Art. 56 alínea b que cita que sem prejuízo das normas relativas ao transporte, ao trânsito, aos produtos transportados e às disposições fiscais que vierem a ser acordadas entre os Estados Partes, trens e veículos automotores conduzindo produtos perigosos só poderão circular por vias terrestres portando os seguintes documentos instruções escritas, para o caso de qualquer acidente, que explicitem de forma concisa, que se referem aos itens da norma. No Art. 91.1 cita ainda que as instruções a que se refere a alínea "b" do art. 56 serão redigidas nos idiomas oficiais dos Países de origem, trânsito e destino, no âmbito do MERCOSUL;
- na NR-29 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, que estabelece que o armador ou seu preposto, responsável pela embarcação que conduzir cargas perigosas embaladas destinadas ao porto organizado e instalação portuária de uso privativo, dentro ou fora da área do porto organizado, ainda que em trânsito, deverá enviar à administração do porto e ao OGMO, pelo menos 24 h (vinte quatro horas) antes da chegada da embarcação, a documentação contendo Ficha de Emergência da carga perigosa, em português, contendo, no mínimo, as informações constantes do modelo do Anexo VIII.

Compete ainda esclarecer que a Ficha de Emergência é importante para o primeiro no local, quando ocorre um acidente no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, dentre eles, o corpo de bombeiros, administradores de rodovias, polícia rodoviária etc. As equipes que vão atender as emergências precisam de informações imediatas do produto de modo a evitar um mal maior. A sua falta pode ter o agravamento, tanto para a segurança das pessoas, como para o meio ambiente etc. Quanto às penalidades/sanções por não ter a informação, vai depender das consequências, as ações que se agravam ou atenuam, e tudo será analisado pelo órgão ambiental e a legislação ambiental prevê penalidades mais severas.

A via mais rápida de obter a informação é portar o documento impresso e disponibilizá-lo no local e hora do acidente. Disponibilizar o documento via eletrônica pode ser um risco, tendo em vista probabilidade de ausência de sinal de internet no local do acidente ou mesmo a indisponibilidade do celular do motorista, seja por dificuldade de acesso ao aparelho ou de acesso ao documento no próprio aparelho.

Quanto mais rápido se tiver a informação, mais rápido será o atendimento. O risco cabe a cada empresa fazer esta avaliação e decidir pela disponibilização da forma mais rápida da informação.

A norma ABNT NBR 7503 foi revisada e foi tomado o cuidado de não alterar o *layout* hoje existente, passando o modelo a ser informativo, de modo a não penalizar quem já tem a Ficha de Emergência. Foi excluída a padronização, as especificações de tamanho, cor, letra etc. O que tem de novo é que foi criado um anexo modelo informativo (recomendação, um exemplo) que a empresa pode colocar as informações de forma sequencial, sem seguir qualquer *layout* padrão. As empresas devem avaliar qual modelo querem seguir para elaborar o documento e qual será a forma de garantir que estas informações estejam disponíveis.

Lembramos que a FISPQ é para armazenagem e manuseio, não é para transporte. A FISPQ não tem as informações importantes para um atendimento a emergência durante o transporte, como por exemplo, referentes a raio de isolamento, um possível transbordo de carga etc.

Com base no exposto acima, salientamos que as empresas expedidoras devem ter em mente que sua atividade pode produzir algum dano a terceiros ou ao meio ambiente, e que podem ser responsabilizadas pela reparação destes danos, logo deve ser conduzida uma análise de risco em consideração a mais este potencial risco (de não ter a informação disponível no local do acidente) e este fato culminar por agravar o atendimento a emergência, inclusive uma intervenção médica. Atualmente as seguradoras estão exigindo declaração de que a informação estava disponível no local do acidente. Atualmente, ninguém mais internaliza prejuízos, como por exemplo as concessionárias de rodovias também não estão mais querendo assumir os gastos pela parada da rodovia, praças de pedágios etc, devido à demora no atendimento a emergências, logo as empresas vão ter que reparar o dano causado.

A falta de informação tem consequências extremamente graves. Os 30 minutos iniciais do atendimento são essenciais para o sucesso do atendimento.

Atenciosamente,

Gloria Benazzi
Coordenadora CE-016:400.004
Comissão de Estudo de Transporte de Produtos Perigosos