



Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo

Lei Nº _____, de ____ / ____ / ____

**VETO TOTAL
MANTIDO**

Vencimento
09/10/04

W. Mantido
Diretora Legislativa
09/10/04

Processo nº: 38.731

PROJETO DE LEI Nº 8.865

Autor: **JÚLIO CÉSAR DE OLIVEIRA**

Ementa: Regula o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação.

Arquive-se.

W. Mantido
Diretor
05/10/2004



Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo

fla. 02
proc. 35.731
Wes

| | | | | |
|--|------------------|---|---------------------------------|----------------|
| Matéria: PL nº 8.865 | Comissões | Prazos: | Comissão | Relator |
| À Consultoria Jurídica. <i>W. Manfredi</i> Diretora Legislativa 09/106/2005 | <i>CJR</i> | projetos 20 dias vetos 10 dias orçamentos 20 dias contas 15 dias aprazados 7 dias | 7 dias - - - 3 dias | |
| QUORUM: MS | | | | |

| Comissões | Relator | Voto do Relator |
|---|---|---|
| À CJR. <i>W. Manfredi</i> Diretora Legislativa 11/106/03 | Designo o Vereador: <i>Sergio Dutra</i> <i>S. S. S.</i> Presidente 17/06/03 | <input type="checkbox"/> favorável <input checked="" type="checkbox"/> contrário <i>D. Wes</i> Relator 17/06/03 |
| <i>Voto Total</i> À CJR. <i>W. Manfredi</i> Diretora Legislativa 14/09/2004 | Designo o Vereador: <i>AVOIS</i> <i>S. S. S.</i> Presidente 21/09/04 | <input checked="" type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário <i>S. S. S.</i> Relator 21/09/04 |
| A _____ Diretora Legislativa / / | Designo o Vereador: _____ Presidente / / | <input type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário Relator / / |
| A _____ Diretora Legislativa / / | Designo o Vereador: _____ Presidente / / | <input type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário Relator / / |
| A _____ Diretora Legislativa / / | Designo o Vereador: _____ Presidente / / | <input type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário Relator / / |
| A _____ Diretora Legislativa / / | Designo o Vereador: _____ Presidente / / | <input type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário Relator / / |

Ofício *GR 402/04 (Lh. 30/32)*
À Consultoria Jurídica. VOTO TOTAL
W. Manfredi
Diretora Legislativa
09/109/2004



PUBLICAÇÃO
13/06/2003
PP 1.279/03

**CÂMARA MUNICIPAL
DE JUNDIAÍ**

038731 JUN 03 09 2 44

PROTOCOLO GERAL

Apresentado. Encaminhe-se à CJ e a:
CJP

Presidente
10/06/2003

APROVADO

Presidente
13/06/2003

PROJETO DE LEI Nº. 8.865

(Júlio Cesar de Oliveira)

Regula o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação.

Art. 1º. O transporte de cargas perigosas far-se-á à velocidade máxima de 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora) nos trechos abaixo especificados das seguintes artérias existentes na área da represa de acumulação:

- I - Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra, entre o km 69+500 e o acesso ao Jardim Tarumã;
- II - Rodovia João Cereser, entre a Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra e a Rodovia Vereador Geraldo Dias; e
- III - Avenida Humberto Cereser, em toda a sua extensão.

Art. 2º. O Executivo regulamentará a presente lei, especialmente quanto a:

- I - definição das cargas consideradas perigosas;
- II - implantação de sinalização adequada;
- III - multa e demais sanções por infração da norma.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 09.06.2003

[Handwritten Signature]
JÚLIO CESAR DE OLIVEIRA



(PL nº. 8.865 - fls. 2)

Justificativa

O que se busca com esta iniciativa é dar um tratamento mínimo relativamente à segurança para manutenção da qualidade da água que abastece nossa cidade.

Então, estamos fixando em 50km/h a velocidade máxima permitida para os veículos de transporte de cargas perigosas nas rodovias que cortam a bacia da represa de acumulação da DAE S/A Água e Esgoto, a fim de evitar excessos e, conseqüentemente, indesejáveis acidentes.

Referida represa é margeada por três importantes vias: Av. Humberto Cereser, Rodovia João Cereser e Rodovia Eng. Constâncio Cintra, cujo tráfego de veículos é intenso, principalmente conduzindo cargas perigosas, o que pode colocar em perigo o abastecimento de água de Jundiaí, no caso de algum acidente envolvendo tais transportes.

Assim, esperamos contar com a compreensão e apoio dos nobres Vereadores para a aprovação deste projeto.

[Handwritten signature]
JÚLIO CESAR DE OLIVEIRA



CONSULTORIA JURÍDICA
PARECER Nº 7.001

PROJETO DE LEI Nº 8.865

PROCESSO Nº 38.731

De autoria do Vereador **JÚLIO CÉSAR**

DE OLIVEIRA, o presente projeto de lei regula o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação.

A propositura encontra sua justificativa às fls. 4.

É o relatório.

DA INCONSTITUCIONALIDADE

Sob o ângulo jurídico, este projeto desatende o disposto no inciso XI do art. 22 da Constituição da República, que reserva à União, em caráter privativo, legislar sobre trânsito e transporte. Nesse sentido, o Decreto federal 96.044, de 18 de maio de 1988, estabelece o regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos, se reportando a definição relacionada em portaria do Ministério dos Transportes, e observância a normas específicas, inclusive, no que concerne a produto explosivo ou de substância radioativa, do Ministério do Exército e da Comissão Nacional de Energia Nuclear.

Todavia, a Lei federal 9.277, de 10 de maio de 1996, confere aos Municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias, através de convênio ou concessão da União, sendo que não alcança ao caso concreto em tela pelo fato de o projeto se referir a trechos urbanos de rodovias estaduais.



Vencida a primeira etapa, fica patente que a questão competência para legislar sobre a matéria pertence ao Estado e ao Município, nesse caso, ao Chefe do Executivo, servindo-se da modalidade de convênio com o Governo do Estado, através do órgão que cuida de rodovias, o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem-DER, e possivelmente envolvendo outros órgãos, como o Conselho Estadual de Trânsito e também os ambientais.

Portanto, em se tratando de vias estaduais, sujeitas, portanto, à jurisdição do Governo Estadual, posto que são próprios de outro ente de Poder, os desdobramentos da medida intentada, envolvendo fixação de velocidade e sinalização adequada constituem medidas que somente poderão se consubstanciar através da formalização de um pacto entre os respectivos Executivos, cabendo ao Poder Legislativo, a seu tempo, tão somente deliberar acerca da proposta legislativa daí resultante.

DA ILEGALIDADE

Cumprе ressaltar, por pertinente, que a Carta de Jundiaí - art. 46, IV e V, c/c o art. 72, XII - confere ao Chefe do Executivo, em caráter privativo, entre outras temáticas, legislar sobre assunto **envolvendo organização administrativa e serviços públicos**¹, sendo que o presente projeto se encontra nesse âmbito.

Assim, a proposta culmina por incorporar, ao nosso ver, a chaga da ilegalidade em face de não pertencer ao rol de propostas legislativas da lavra de vereador e também por conferir atribuição a Administração Pública, e em face dos ordenamentos legais supramencionados, incorpora óbices juridicamente insanáveis. As ilegalidades condenam a proposição em razão da matéria.

Em suma, com relação ao aspecto jurídico, o projeto é **flagrantemente inconstitucional e ilegal**.



Comissões a serem ouvidas

Deverá ser ouvida tão somente a Comissão de Justiça e Redação, por implicar a matéria em vício exclusivo de juridicidade.

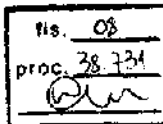
Quorum

O quorum para a votação é de maioria simples, consoante artigo 44 *caput* da Lei Orgânica do Município.

Jundiaí, 11 de junho de 2003.

Ronaldo Salles Vieira
RONALDO SALLES VIEIRA
Assessor Jurídico

¹ Conforme previsão do inc. II do § 1º da letra "b" do art. 61 da CF.



Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos

DECRETO 96.044 DE 18/05/1988

Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, e dá outras Providências.

CAPÍTULO I - Das Disposições Preliminares

Art.1 - O transporte, por via pública, de produto que seja perigoso ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente, fica submetido às regras e procedimentos estabelecidos neste Regulamento, sem prejuízo do disposto, em Legislação e disciplina peculiar a cada produto.

§ 1 - Para os efeitos deste Regulamento é produto perigoso e relacionado em portaria do Ministro dos Transportes.

§ 2 - No transporte de produto explosivo e de substância radioativa serão observadas, também, as normas específicas do Ministério do Exército e da Comissão Nacional de Energia Nuclear, respectivamente.

CAPÍTULO II - Das Condições do Transporte (artigos 2 a 23)

SEÇÃO I - Dos Veículos e dos Equipamentos (artigos 2 a 5)

Art.2 - Durante as operações de carga, transporte, descarga, transbordo, limpeza e descontaminação os veículos e equipamentos utilizados no transporte de produto perigoso deverão portar rótulos de risco e painéis de segurança específicos, de acordo com as NBR 7500 e NBR-8286.

Parágrafo único. Após as operações de limpeza e completa descontaminação dos veículos e equipamentos, os rótulos de risco e painéis de segurança serão retirados.

Art.3 - Os veículos utilizados no transporte de produto perigoso deverão portar o conjunto de equipamentos para situações de emergência indicado por Norma Brasileira ou, na inexistência desta, o recomendado pelo fabricante do produto.

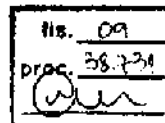
Art.4 - Os veículos e equipamentos (como tanques e "contêineres") destinados ao transporte de produto perigoso a granel deverão ser fabricados de acordo com as Normas Brasileiras ou, na inexistência destas, com norma intencionalmente aceita.

§ 1 - O Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, ou entidade por ele credenciada, atestará a adequação dos veículos e equipamentos ao transporte de produto perigoso, nos termos dos seus regulamentos técnicos.

§ 2 - Sem prejuízo das vistorias periódicas previstas na legislação de trânsito, os veículos e equipamentos de que trata este artigo serão vistoriados, em periodicidade não superior a 3 (três) anos, pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada, de acordo com instruções e cronologia estabelecidos pelo próprio INMETRO, observados os prazos e rotinas recomendadas pelas normas de fabricação ou inspeção, fazendo-se as devidas anotações no "Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel" de que trata o item I do Art.22.

§ 3 - Os veículos e equipamentos referidos no parágrafo anterior, quando acidentados ou avariados, deverão ser vistoriados e testados pelo INMETRO ou entidade pelo mesmo credenciada, antes de retornarem à atividade.

Art.5 - Para o transporte de produto perigoso a granel os veículos deverão estar equipados com tacógrafo, ficando os discos utilizados à disposição do expedidor, do contratante, do destinatário e das autoridades com jurisdição sobre as vias, durante 3 (três) meses, salvo no caso de acidente hipótese em que serão conservados por 1 (um) ano.



Art.6 - O produto perigoso fracionado deverá ser acondicionado de forma a suportar os riscos de carregamento, transporte, descarregamento e transbordo, sendo o expedidor responsável pela adequação do acondicionamento segundo especificações do fabricante.

§ 1 - No caso de produto importado, o importador será o responsável pela observância ao que preceitua este artigo, cabendo-lhe adotar as providências necessárias junto ao fornecedor estrangeiro.

§ 2 - No transporte de produto perigoso fracionado, também as embalagens externas deverão estar rotuladas, etiquetadas e marcadas de acordo com a correspondente classificação e o tipo de risco.

Art.7 - É proibido o transporte de produto perigoso juntamente com:

I - animais;

II - alimentos ou medicamentos destinados ao consumo humano ou animal, ou com embalagens de produtos destinados a estes fins;

III - outro tipo de carga, salvo se houver compatibilidade entre os diferentes produtos transportados.

Parágrafo único. Entende-se como compatibilidade entre 2 (dois) ou mais produtos a ausência de risco potencial de ocorrer explosão, desprendimento de chamas ou calor, formação de gases, vapores, compostos ou misturas perigosas, bem assim alteração das características físicas ou químicas originais de qualquer um dos produtos transportados, se postos em contato entre si (por vazamento, ruptura de embalagem, ou outra causa qualquer).

Art.8 - É vedado transportar produtos para uso humano ou animal em tanques de carga destinados ao transporte de produtos perigosos a granel.

SEÇÃO III - Do Itinerário (artigos 9 a 13)

Art.9 - O veículo que transportar produto perigoso deverá evitar o uso de vias em áreas densamente povoadas ou de proteção de mananciais, reservatórios de água ou reservas florestais e ecológicas, ou que delas sejam próximas.

Art.10 - O expedidor informará anualmente ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER os fluxos de transporte de produtos perigosos que embarcar com regularidade, especificando:

I - classe do produto e quantidades transportadas;

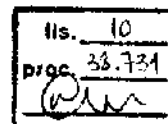
II - pontos de origem e destino.

§ 1 - As informações ficarão à disposição dos órgãos e entidades do meio ambiente, da defesa civil e das autoridades com jurisdição sobre as vias.

§ 2 - Com base nas informações de que trata este artigo, o Ministério dos Transportes, com a colaboração do DNER e de órgãos e entidades públicas e privadas, determinará os critérios técnicos de seleção dos produtos para os quais solicitará informações adicionais, como frequência de embarques, formas de acondicionamento e itinerário, incluindo as principais vias percorridas.

Art.11 - As autoridades com jurisdição sobre as vias poderão determinar restrições ao seu uso, ao longo de toda a sua extensão ou parte dela, sinalizando os trechos restritos e assegurando percurso alternativo, assim como estabelecer locais e períodos com restrição para estacionamento, parada, carga e descarga.

Art.12 - Caso a origem ou o destino de produto perigoso exigir o uso de via restrita, tal fato deverá ser comprovado pelo transportador perante a autoridade com jurisdição sobre a mesma, sempre que solicitado.

**SEÇÃO IV - Do Estacionamento (artigo 14)**

Art.14 - O veículo transportando produto perigoso só poderá estacionar para descanso ou pernoite em áreas previamente determinadas pelas autoridades competentes e, na inexistência de tais áreas, deverá evitar o estacionamento em zonas residenciais, logradouros públicos ou locais de fácil acesso ao público, áreas densamente povoadas ou de grande concentração de pessoas ou veículos.

§ 1 - Quando, por motivo de emergência, parada técnica, falha mecânica ou acidente o veículo parar em local não autorizado, deverá permanecer sinalizado e sob a vigilância de seu condutor ou de autoridade local, salvo se a sua ausência for imprescindível para a comunicação do fato, pedido de socorro ou atendimento médico.

§ 2 - Somente em caso de emergência o veículo poderá estacionar ou parar nos acostamentos das rodovias.

SEÇÃO V - Do Pessoal Envolvido na Operação do Transporte (artigos 15 a 21)

Art.15 - O condutor de veículo utilizado no transporte de produto perigoso, além das qualificações e habilitações previstas na legislação de trânsito, deverá receber treinamento específico, segundo programa a ser aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, por proposta do Ministério dos Transportes.

Art.16 - O transportador, antes de mobilizar o veículo, deverá inspecioná-lo, assegurando-se de suas perfeitas condições para o transporte para o qual é destinado e com especial atenção para o tanque, carroçaria e demais dispositivo que possam afetar a segurança da carga transportada.

Art.17 - O condutor, durante a viagem, é o responsável pela guarda, conservação e bom uso dos equipamentos e acessórios do veículo, inclusive os exigidos em função da natureza específica dos produtos transportados.

Parágrafo único. O condutor deverá examinar, regularmente e em local adequado, as condições gerais do veículo, verificando, inclusive, a existência de vazamento, o grau de aquecimento e as demais condições dos pneus do conjunto transportador.

Art.18 - O condutor interromperá a viagem e entrará em contato com a transportadora, autoridades ou a entidade cujo telefone esteja listado no Envelope para o Transporte, quando ocorrerem alterações nas condições de partida, capazes de colocar em risco a segurança de vidas, de bens ou do meio ambiente.

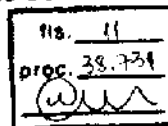
Art.19 - O condutor não participará das operações de carregamento, descarregamento e transbordo da carga, salvo se devidamente orientado e autorizado pelo expedidor ou pelo destinatário, e com a anuência do transportador.

Art.20 - Todo o pessoal envolvido nas operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produto perigoso usará traje e equipamento de proteção individual, conforme normas e instruções baixadas pelo Ministério do Trabalho.

Parágrafo único. Durante o transporte o condutor do veículo usará o traje mínimo obrigatório, ficando desobrigado do uso de equipamentos de proteção individual.

Art.21 - Todo o pessoal envolvido na operação de transbordo de produto perigoso a granel receberá treinamento específico.

SEÇÃO VI - Da Documentação (artigo 22)



II - Documento Fiscal do produto transportado, contendo as seguintes informações:

- a) número e nome apropriado para embarque;
- b) classe e, quando for o caso, subclasse à qual o produto pertence;
- c) declaração assinada pelo expedidor de que o produto está adequadamente acondicionado para suportar os riscos normais de carregamento, descarregamento e transporte, conforme a regulamentação em vigor;

III - Ficha de Emergência e Envelope para o Transporte, emitidos pelo expedidor, de acordo com as NBR-7503, NBR-7504 e NBR-8285, preenchidos conforme instruções fornecidas pelo fabricante ou importador do produto transportado, contendo:

- a) orientação do fabricante do produto quanto ao que deve ser feito e como fazer em caso de emergência, acidente ou avaria; e
- b) telefone de emergência da corporação de bombeiros e dos órgãos de policiamento do trânsito, da defesa civil e do meio ambiente ao longo do itinerário.

§ 1 - É admitido o Certificado Internacional de Capacitação dos Equipamentos para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel.

§ 2 - O Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel perderá a validade quando o veículo ou o equipamento:

- a) tiver suas características alteradas;
- b) não obtiver aprovação em vistoria ou inspeção;
- c) não for submetido à vistoria ou inspeção nas épocas estipuladas; e
- d) acidentado, não for submetido a nova vistoria após sua recuperação.

§ 3 - As vistorias e inspeções serão objeto de laudo técnico e registradas no Certificado de Capacitação previsto no item I deste artigo.

§ 4 - O Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel não exime o transportador da responsabilidade por danos causados pelo veículo, equipamento ou produto perigoso, assim como a declaração de que trata a alínea "c", do item II, deste artigo, não isenta o expedidor da responsabilidade pelos danos causados exclusivamente pelo produto perigoso, quando agirem com imprudência, imperícia ou negligência.

SEÇÃO VII - Do Serviço de Acompanhamento Técnico Especializado (artigo 23)

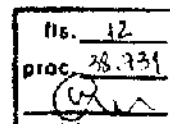
Art.23 - O transporte rodoviário de produto perigoso que, em função das características do caso, seja considerado como oferecendo risco por demais elevado, será tratado como caso especial, devendo seu itinerário e sua execução serem planejados e programados previamente, com participação do expedidor, do contratante do transporte, do transportador, do destinatário, do fabricante ou importador do produto, das autoridades com jurisdição sobre as vias a serem utilizadas e do competente órgão do meio ambiente, podendo ser exigido acompanhamento técnico especializado (Art.50, I).

§ 1 - O acompanhamento técnico especializado disporá de viaturas próprias, tripuladas por elementos devidamente treinados e equipados para ações de controle de emergência e será promovido, preferencialmente, pelo fabricante ou o importador do produto, o qual, em qualquer hipótese, fornecerá orientação e consultoria técnica para o serviço.

§ 2 - As viaturas de que trata o parágrafo precedente deverão portar, durante o acompanhamento, os documentos mencionados no item III do Art.22 e os equipamentos para situações de emergência a que se refere o Art.3.

CAPÍTULO III - Dos Procedimentos em Caso de Emergência, Acidente ou Avaria (artigos 24 a 28)

Art.24 - Em caso de acidente, avaria ou outro fato que obrigue a imobilização de veículo transportando produto perigoso, o condutor adotará as medidas indicadas na Ficha de Emergência e no Envelope para o Transporte correspondentes a cada produto transportado, dando ciência à autoridade de trânsito mais próxima, pelo meio disponível mais rápido, detalhando a ocorrência, o local, as classes e quantidades dos materiais transportados.



Art.26 - O contrato de transporte deverá designar quem suportará as despesas decorrentes da assistência de que trata o artigo anterior.

Parágrafo único. No silêncio do contrato o ônus será suportado pelo transportador.

Art.27 - Em caso de emergência, acidente ou avaria o fabricante, o transportador, o expedidor e o destinatário do produto perigoso darão o apoio e prestarão os esclarecimentos que lhes forem solicitados pelas autoridades públicas.

Art.28 - As operações de transbordo em condições de emergência deverão ser executadas em conformidade com a orientação do expedidor ou fabricante do produto e, se possível, com a presença de autoridade pública.

§ 1 - Quando o transbordo for executado em via pública deverão ser adotadas as medidas de resguardo ao trânsito.

§ 2 - Quem atuar nessas operações deverá utilizar os equipamentos de manuseio e de proteção individual recomendados pelo expedidor ou fabricante do produto.

§ 3 - No caso de transbordo de produtos a granel o responsável pela operação deverá ter recebido treinamento específico.

CAPÍTULO IV - Dos Deveres, Obrigações e Responsabilidades (artigos 29 a 40)

SEÇÃO I - Do Fabricante e do Importador (artigos 29 a 31)

Art.29 - O fabricante de equipamento destinado ao transporte de produto perigoso responde penal e civilmente por sua qualidade e adequação ao fim a que se destina.

Parágrafo único. Para os fins do disposto no Art.22, item I, cumpre ao fabricante fornecer ao INMETRO as informações relativas ao início da fabricação e destinação específica dos equipamentos.

Art.30 - O fabricante de produto perigoso fornecerá ao expedidor:

I - informações relativas aos cuidados a serem tomados no transporte e manuseio do produto, assim como as necessárias ao preenchimento da Ficha de Emergência; e

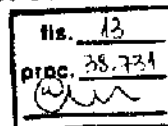
II - especificações para o acondicionamento do produto e, quando for o caso, a relação do conjunto de equipamentos a que se refere o Art.3.

Art.31 - No caso de importação, o importador do produto perigoso assume, em território brasileiro, os deveres, obrigações e responsabilidades do fabricante.

SEÇÃO II - Do Contratante, do Expedidor e do Destinatário (artigos 32 a 37)

Art.32 - O contratante do transporte deverá exigir do transportador o uso de veículo e equipamento em boas condições operacionais e adequados para a carga a ser transportada, cabendo ao expedidor, antes de cada viagem, avaliar as condições de segurança.

Art.33 - O expedidor deverá garantir, através do contratante, fornecer os equipamentos necessários às situações



Art.35 - No carregamento de produtos perigosos o expedidor adotará todas as precauções relativas à preservação dos mesmos, especialmente quanto à compatibilidade entre si (Art.7).

Art.36 - O expedidor exigirá do transportador o emprego dos rótulos de risco e painéis de segurança correspondentes aos produtos a serem transportados, conforme disposto no Art.2.

Parágrafo único. O expedidor entregará ao transportador os produtos perigosos fracionados devidamente rotulados, etiquetados e marcados, bem assim os rótulos de risco e os painéis de segurança para uso nos veículo, informando ao condutor as características dos produtos a serem transportados.

Art.37 - São de responsabilidade:

I - do expedidor, as operações de carga;

II - do destinatário, as operações de descarga.

§ 1 - Ao expedidor e ao destinatário cumpre orientar e treinar o pessoal empregado nas atividades referidas neste artigo.

§ 2 - Nas operações de carga e descarga, cuidados especiais serão adotados, especialmente quanto à amarração da carga, a fim de evitar danos, avarias ou acidentes.

SEÇÃO III - Do Transportador (artigos 38 a 40)

Art.38 - Constituem deveres e obrigações do transportador:

I - dar adequada manutenção e utilização aos veículos e equipamentos;

II - fazer vistoriar as condições de funcionamento e segurança do veículo e equipamento, de acordo com a natureza da carga a ser transportada, na periodicidade regulamentar;

III - fazer acompanhar, para ressalva das responsabilidades pelo transporte, as operações executadas pelo expedidor ou destinatário de carga, descarga e transbordo, adotando as cautelas necessárias para prevenir riscos à saúde e integridade física de seus prepostos e ao meio ambiente;

IV - transportar produtos a granel de acordo com o especificado no "Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel" (Art.22, I);

V - requerer o Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel, quando for o caso, e exigir do expedidor os documentos de que tratam os itens II e III do Art.22;

VI - providenciar para que o veículo porte o conjunto de equipamentos necessários às situações de emergência, acidente ou avaria (Art.3), assegurando-se do seu bom funcionamento;

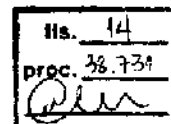
VII - instruir o pessoal envolvido na operação de transporte quanto à correta utilização dos equipamentos necessários às situações de emergência, acidente ou avaria, conforme as instruções do expedidor;

VIII - zelar pela adequada qualificação profissional do pessoal envolvido na operação de transporte, proporcionando-lhe treinamento específico, exames de saúde periódicos e condições de trabalho conforme preceitos de higiene, medicina e segurança do trabalho;

IX - fornecer a seus prepostos os trajes e equipamentos de segurança no trabalho, de acordo com as normas expedidas pelo Ministério do Trabalho, zelando para que sejam utilizados nas operações de transporte, carga, descarga e transbordo;

X - providenciar a correta utilização, nos veículos e equipamentos, dos rótulos de risco e painéis de segurança adequados aos produtos transportados;

XI - realizar as operações de transbordo observando os procedimentos e utilizando os equipamentos recomendados pelo expedidor ou fabricante do produto;



Parágrafo único. Se o transportador receber a carga lacrada ou for impedido, pelo expedidor ou destinatário, de acompanhar carga e descarga, ficará desonerado da responsabilidade por acidente ou avaria decorrentes do mau acondicionamento da carga.

Art.39 - Quando o transporte for realizado por transportador comercial autônomo, os deveres e obrigações a que se referem os itens VI a XI do artigo anterior constituem responsabilidade de quem o tiver contratado.

Art.40 - O transportador é solidariamente responsável com o expedidor na hipótese de receber, para transporte, produtos cuja embalagem apresente sinais de violação, deterioração, mau estado de conservação ou de qualquer forma infrinja o preceituado neste Regulamento e demais normas ou instruções aplicáveis.

CAPÍTULO V - Da Fiscalização (artigos 41 e 42)

Art.41 - A fiscalização para a observância deste Regulamento e de suas instruções complementares incumbe ao Ministério dos Transportes, sem prejuízo da competência das autoridades com jurisdição sobre a via por onde transite o veículo transportador.

Parágrafo único. A fiscalização compreenderá:

- a) exame dos documentos de porte obrigatório (Art.22);
- b) adequação dos rótulos de risco e painéis de segurança (Art.2), bem assim dos rótulos e etiquetas das embalagens (Art.6, § 2), ao produto especificado no Documento Fiscal; e
- c) verificação da existência de vazamento no equipamento de transporte de carga a granel e, em se tratando de carga fracionada, sua arrumação e estado de conservação das embalagens.

Art.42 - Ao ter conhecimento de veículo trafegando em desacordo com o que preceitua este Regulamento, a autoridade com jurisdição sobre a via deverá retê-lo imediatamente, liberando-o só após sanada a infração, podendo, se necessário, determinar:

I - a remoção do veículo para local seguro, podendo autorizar o seu deslocamento para local onde possa ser corrigida a irregularidade;

II - o descarregamento e a transferência dos produtos para outro veículo ou para local seguro;

III - a eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição, sob a orientação do fabricante ou do importador do produto e, quando possível, com a presença do representante da seguradora.

§ 1 - As providências de que trata este artigo serão adotadas em função do grau e natureza do risco, mediante avaliação técnica e, sempre que possível, acompanhamento do fabricante ou importador do produto, contratante, expedidor, transportador, representante da Defesa Civil e de órgão do meio ambiente.

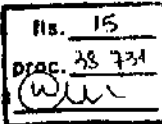
§ 2 - Enquanto retido, o veículo permanecerá sob a guarda da autoridade, sem prejuízo da responsabilidade do transportador pelos fatos que deram origem à retenção.

CAPÍTULO VI - Das Infrações e Penalidades (artigos 43 a 47)

Art.43 - A inobservância das disposições deste Regulamento e Instruções complementares referentes ao transporte de produto perigoso sujeita o infrator a:

I - multa até o valor máximo de 100 (cem) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN.

II - cancelamento do registro de que trata a Lei número 7.092, de 19 de abril de 1983.



superior do órgão atuante, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data em que o infrator for notificado, observados os procedimentos peculiares a cada órgão.

§ 4 - A aplicação da penalidade de cancelamento no Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários - RTB compete ao Ministro dos Transportes, mediante proposta justificada do DNER ou da autoridade com jurisdição sobre a via.

§ 5 - O infrator será notificado do envio da proposta de que trata o parágrafo anterior bem assim dos seus fundamentos, podendo apresentar defesa perante o Ministro dos Transportes no prazo de 30 (trinta) dias.

§ 6 - Da decisão que aplicar a penalidade de cancelamento de registro no RTB cabe pedido de reconsideração a ser interposto no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data da notificação do infrator.

§ 7 - Para o efeito de averbação no registro do infrator, as autoridades com jurisdição sobre as vias comunicarão ao DNER as penalidades aplicadas em suas respectivas jurisdições.

Art.44 - As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em 3 (três) grupos:

I - Primeiro Grupo: as que serão punidas com multa de valor equivalente a 100 (cem) OTN;

II - Segundo Grupo: as que serão punidas com multa de valor equivalente a 50 (cinquenta) OTN; e

III - Terceiro Grupo: as que serão punidas com multa de valor equivalente a 20 (vinte) OTN.

§ 1 - Na reincidência específica, a multa será aplicada em dobro.

§ 2 - Cometidas, simultaneamente, 2 (duas) ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-ão, cumulativamente, as penalidades correspondentes a cada uma.

Art.45 - Ao transportador serão aplicadas as seguintes multas:

I - Primeiro Grupo, quando:

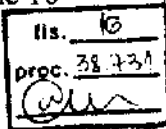
- a) transportar produto cujo deslocamento rodoviário seja proibido pelo Ministério dos Transportes;
- b) transportar produto perigoso a granel que não conste do Certificado de Capacitação;
- c) transportar produto perigoso a granel em veículo desprovido de Certificado de Capacitação válido;
- d) transportar, juntamente com produto perigoso, pessoas, animais, alimentos ou medicamentos destinados ao consumo humano ou animal, ou, ainda, embalagens destinadas a estes bens; e
- e) transportar produtos incompatíveis entre si, apesar de advertido pelo expedidor.

II - Segundo Grupo, quando:

- a) não der manutenção ao veículo ou ao seu equipamento;
- b) estacionar ou parar com inobservância ao preceituado no Art.14;
- c) transportar produtos cujas embalagens se encontrem em más condições;
- d) não adotar, em caso de acidente ou avaria, as providências constantes da Ficha de Emergência e do Envelope para o Transporte; e
- e) transportar produto a granel sem utilizar o tacógrafo ou não apresentar o disco à autoridade competente, quando solicitado.

III - Terceiro Grupo, quando:

- a) transportar carga mal estivada;



- d) transportar produto perigoso desacompanhado de declaração de responsabilidade do expedidor (Art.22, II, "c"), aposta no Documento Fiscal;
- e) transportar produto perigoso desacompanhado de Ficha de Emergência e Envelope para o Transporte (Art.22, III);
- f) transportar produto perigoso sem utilizar, nas embalagens e no veículo, rótulos de risco e painéis de segurança em bom estado e correspondentes ao produto transportado;
- g) circular em vias públicas nas quais não seja permitido o trânsito de veículos transportando produto perigoso; e
- h) não dar imediata ciência da imobilização do veículo em caso de emergência, acidente ou avaria.

Parágrafo único. Será cancelado o registro do transportador que, no período de 12 (doze) meses, for punido com 6 (seis) multas do Primeiro Grupo.

Art.46 - Ao expedidor serão aplicadas as seguintes multas:

I - Primeiro Grupo, quando:

- a) embarcar no veículo produtos incompatíveis entre si;
- b) embarcar produto perigoso não constante do Certificado de Capacitação do veículo ou equipamento ou estando esse Certificado vencido;
- c) não lançar no Documento Fiscal as informações de que trata o item II do Art.22;
- d) expedir produto perigoso mal acondicionado ou com embalagens em más condições; e
- e) não comparecer ao local do acidente quando expressamente convocado pela autoridade competente (Art.25).

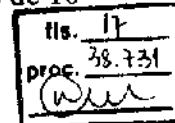
II - Segundo Grupo, quando:

- a) embarcar produto perigoso em veículo que não disponha de conjunto de equipamentos para situação de emergência e proteção individual;
- b) não fornecer ao transportador a Ficha de Emergência e o Envelope para o Transporte;
- c) embarcar produto perigoso em veículo que não esteja utilizando rótulos de risco e painéis de segurança, afixados nos locais adequados;
- d) expedir carga fracionada com embalagem externa desprovida dos rótulos de risco específicos;
- e) embarcar produto perigoso em veículo ou equipamento que não apresente adequadas condições de manutenção; e
- f) não prestar os necessários esclarecimentos técnicos em situações de emergência ou acidentes, quando solicitado pelas autoridades.

Art.47 - A aplicação das penalidades estabelecidas neste Regulamento não exclui outras previstas em legislação específica, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis.

CAPÍTULO VII - Das Disposições Gerais (artigos 48 a 52)

Art.48 - Para a uniforme e generalizada aplicação deste Regulamento e dos preceitos nele estabelecidos, o Ministério dos Transportes estimulará a cooperação com órgãos e entidades públicas ou privadas mediante troca de experiências, consultas e execução de pesquisas, com a finalidade, inclusive, de complementação ou alteração deste Regulamento.



Art.50 - É da exclusiva competência do Ministro dos Transportes:

I - estabelecer quando as circunstâncias técnicas o exigirem, medidas especiais de segurança no transporte rodoviário, inclusive determinar acompanhamento técnico especializado;

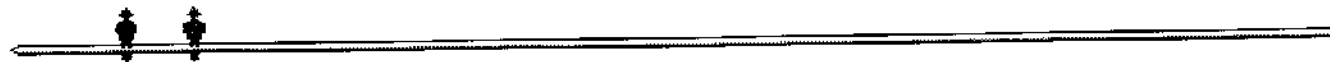
II - proibir o transporte rodoviário de cargas ou produtos considerados tão perigosos que não devam transitar por vias públicas, determinando, em cada caso, a modalidade de transporte mais adequada;

III - dispensar, no todo ou em parte, a observância deste Regulamento quando, dada a quantidade de produtos perigosos a serem transportados, a operação não ofereça riscos significativos.

Art.51 - Compete ao transportador a contratação do seguro decorrente da execução do contrato de transporte de produto perigoso.

Art.52 - Aplica-se o presente Regulamento ao transporte internacional de produto perigoso em território brasileiro, observadas, no que couber, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

DOU 19/05/1988



IBAMA LONDRINA PR

 IMPRIMIR

<http://www.ibamalondrina.cjt>

LEI N. 9.277 – DE 10 DE MAIO DE 1996

Autoriza a União a delegar aos Municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, autorizada a delegar, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por até mais vinte e cinco, aos Municípios, Estados da Federação ou ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais.

Art. 2º Fica a União igualmente autorizada, nos termos desta Lei, a delegar a exploração de portos sob sua responsabilidade ou sob a responsabilidade das empresas por ela direta ou indiretamente controladas.

Art. 3º A delegação será formalizada mediante convênio.

§ 1º No instrumento de convênio constará cláusula prevendo a possibilidade de aplicação da legislação do Município, do Estado ou do Distrito Federal na cobrança de pedágio ou de tarifa portuária, ou de outra forma de cobrança cabível, no que não contrarie a legislação federal.

§ 2º A receita auferida na forma do parágrafo anterior será aplicada em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação e na sinalização da rodovia em que for cobrada e nos trechos rodoviários que lhe dão acesso ou nos portos que lhe derem origem.

Art. 4º Para a consecução dos objetivos indicados nesta Lei, poderá o Município, o Estado ou o Distrito Federal explorar a via ou o porto diretamente ou através de concessão, nos termos das leis federais que regem as concessões e da Lei n. 8.630¹¹, de 25 de fevereiro de 1993.

Art. 5º A União poderá destinar recursos financeiros à construção, conservação, melhoramento e operação das rodovias ou trechos de rodovias e obras rodoviárias federais ou aos portos, objeto de delegação, desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário.

Art. 6º No exercício da delegação a que se refere esta Lei, o Município, o Estado da Federação ou o Distrito Federal observarão os limites da competência da União.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Fernando Henrique Cardoso – Presidente da República.

Odacir Klein.



Considerações

A proposição de uma campanha educativa de trânsito, com enfoque específico voltado para o transporte rodoviário de produtos perigosos, deriva da constatação de que há um enorme desconhecimento sobre a questão, fora do segmento rodoviário.

A existência dessa especialidade de transporte é, por si só, um fato relevante por trazer consigo uma potencialidade de risco à vida e ao meio ambiente.

A lida com produtos perigosos, tem evoluído no caminho da maior prevenção e redução de riscos nos diversos segmentos produtivos e de consumo em que eles são parte necessária.

Na área do transporte rodoviário, instituiu-se uma legislação que é bastante moderna e eficiente, desenvolveu-se tecnologia de transporte, armazenamento e transbordo, fazendo com que a transferência de produtos perigosos de uma origem qualquer a um destino seja feita, via de regra, com bastante segurança.

Enquanto contido nas plantas de produção, os riscos presumíveis, relacionados aos produtos perigosos são, em tese, bastante reduzidos, visto que estão represados, por medidas defensivas contra toda possibilidade de falha durante o seu manuseio, em todas as fases distintas da cadeia de produção.

Entretanto, no deslocamento desses produtos entre localidades, por mais que haja medidas de segurança por parte das entidades envolvidas na operação comercial do transporte, há um período de maior potencialidade de risco quando, apesar das precauções, uma falha do veículo transportador, de seu condutor ou, ainda, uma ação involuntária externa de outro veículo, pode potencializar o perigo que vem sendo conduzido sob medidas preventivas regulamentadas.

Não obstante a vigência do novo Código de Trânsito Brasileiro, com regras e punições mais rígidas para a má condução de veículos, o trânsito nas rodovias continua muito perigoso. A observância das regras estabelecidas não é sistemática.

O transporte de produtos perigosos, bem como as rotas por ele percorridas são desconhecidas da maioria dos usuários das rodovias. A identificação do produto perigoso, tampouco é reconhecida pela maioria dos condutores de veículos.

Os governos locais (municipais) em grande número, bem como populações de municípios lindeiros às rodovias, desconhecem a passagem de veículos com produtos perigosos em suas travessias urbanas.

Esse desconhecimento se traduz pela inexistência em localidades afastadas dos grandes centros, de achar meios necessários para ações preventivas ou condições adequadas para ações de resgate e redução de risco em caso de emergência.

Como ações preventivas, pode-se entender a criação de estacionamentos exclusivos para veículos com carga perigosa, sinalização viária adequada, fiscalização e principalmente, campanha educativa. O conhecimento de risco é o primeiro passo no sentido de evitá-lo.

Os usuários das vias urbanas e rodovias e as populações lindeiras às rodovias, que servem como rota de produtos perigosos, precisam estar informadas.

Há experiências mal sucedidas, relatadas na imprensa, sobre danos ocasionados por transferência de cargas perigosas de veículos acidentados por voluntários leigos. Há informes sobre socorro prestado por outros veículos a veículos acidentados com combustíveis e vice-versa que redundaram em incêndios e até explosões.

Há relato de saques e veículos tombados com carga fracionada com produtos perigosos. Enfim, há inúmeras situações onde o risco é ignorado e, via de regra, se transforma em acidentes.

É necessário informar as populações para que o conhecimento do perigo elimine condutas inadequadas.

A campanha educativa, sobre este assunto específico, deve ter em conta primordialmente, o conhecimento das rotas de produtos perigosos de modo que, além da informação genérica sobre o assunto, transmita, em níveis convenientes para o cidadão leigo, procedimentos adequados de conduta, perante condições anormais relacionadas ao transporte de produtos perigosos característicos de uma determinada rota.

A campanha deve ter um braço institucional para atingir, com os esclarecimentos necessários, as administrações locais, isto é, os governos municipais para que, devidamente esclarecidos, possam criar mecanismos de proteção às suas populações e aos seus recursos naturais.

Devem ser sensibilizadas as prefeituras diretamente, os organismos regionais de articulação com municípios e entidades governamentais e não governamentais de assistência aos municípios.

É também responsabilidade tácita dos governos locais zelar pela observância dos artigos 9º, 11º, 12º, 13º e 14º do Decreto 96.044/88, que instituiu o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos.

Além de ter autoridade para legislar sobre o uso do solo sob a Lei 6.766/85 e de planejar, projetar, regulamentar a operação de trânsito no âmbito de sua circunscrição (Lei 9.503 de 23/09/97 - Código de Trânsito Brasileiro), o que lhe dá poder de propor e executar uma política própria para a circulação de veículos com produtos perigosos, os governos municipais tem também o dever de orientar e informar a população.

A informação dá conhecimento aos cidadãos da existência do risco e das regras e posturas estabelecidas para a sua prevenção.

Campanhas educativas na esfera municipal, podem atingir com efetividade a população infantil nas escolas municipais. Esse trabalho é o mais profícuo, pois é de formação de consciência. Mas, por meio de sistema de rádio ou auto falante local, de impressos municipais que atingem a população, pode-se passar mensagens e conhecimento aos cidadãos.

Como sugestão, serão apresentados, a seguir, alguns elementos que poderão servir de base para o início de uma campanha educativa.

Atualmente o DNER investe no desenvolvimento de um novo projeto, com quatro importantes metas:

1. O mapeamento de todas as rotas de fluxos de cargas perigosas para orientar as ações preventivas.
2. O estudo de modelos e parâmetros para orientar o projeto de parques de estacionamento para veículos de transporte de cargas perigosas e para descanso dos motoristas.
3. Concepção de modelo de Sistema de Comunicação Integrada com a finalidade de facilitar a interação e agilizar as ações.
4. Módulo institucional dirigido, criar mecanismos de normatização, relacionamento entre União, Estados e Municípios e flexibilização da parceria com a iniciativa privada, fabricantes e transportadores de produtos perigosos, para melhor monitoração desse tipo de transporte.

O DNER dispõe de bases geográficas de dados sobre rotas de transporte de produtos perigosos que poderão ser consultadas. Para consultas, utilize os telefones e o e-mail indicados

Alerta aos Municípios

Qual o interesse desse estudo para este município?

Atente-se para o título dessa informação: "Todo o transporte rodoviário de produtos perigosos apresenta risco para a saúde das pessoas".

Pelas rodovias do país, muitas com travessias urbanas, podem transitar cargas perigosas. Se há trânsito desses veículos por esse município, é importante conhecer os riscos deste transporte e os mecanismos de prevenção de acidentes e redução de riscos. Dentre os mecanismos de prevenção deve-se destacar a orientação preventiva à população.

Se há esse risco o melhor mecanismo de defesa não seria proibir esse transporte?

Necessariamente não. Os produtos considerados perigosos são imprescindíveis à vida moderna. É impensável o desenvolvimento de nossa atual civilização sem esses produtos. Pensemos, por exemplo, o que ocorreria se não se produzisse, transportasse e usasse cloro, necessário à purificação das águas, e higiene ambiental? Sem a cloração das águas a proliferação de doenças teria repercussões incontroláveis.

O cloro é também utilizado na fabricação de plásticos de engenharia. Os canos de PVC (cloridrato de polivinila) utilizados para distribuição de água nas construções, são fabricados a partir de uma composição química na qual o cloro é um dos componentes.

Evidentemente, todos esses produtos perigosos, não somente são necessários ser produzidos como é indispensável sua distribuição, seja como matéria prima, seja como produto intermediário, seja como material acabado. Assim sendo, o trabalho está em produzi-los e transportá-los com segurança, para que não afetem danosamente à sociedade os seus bens e o meio ambiente.

Por estas razões, todos os países produtores ou consumidores cuidam por conhecê-los e a seus riscos, para melhor prevenir suas populações e suas instalações dos danos acidentais que possam advir.

Será o conhecimento o melhor mecanismo de defesa?

Sem dúvida, conscientizando às populações lindeiras às rodovias quanto à forma de reconhecer um veículo de transporte de produto perigoso e que atitude tomar em caso de risco, estar-se-á prevenindo futuros acidentes e promovendo o engajamento na luta pela preservação da vida. Nada parece mais simples.

Como identificar um veículo de transporte de produto perigoso?

Todo caminhão ou vagão transportando produto perigoso tem obrigatoriamente, fixado ou gravado do lado de fora, na frente e traseira do veículo, e em lugar visível da lateral do lado do motorista, um par de figuras geométricas conhecidas: Uma - o **painel de segurança laranja** - é um retângulo na cor laranja. A outra, sempre ao lado da primeira - o **rótulo de risco** - é um quadrado apoiado em um de seus vértices. Esse quadrado contém inscrições representativas do perigo que o produto representa.

Quando a carga é fracionada e diversificada, dita identificação encontra-se em rótulos nos recipientes: tambores, caixas, bombonas. Porém o veículo apresenta na frente e na traseira, apenas o painel de segurança laranja.

É imprescindível difundir para a população esse conhecimento elementar. Todo veículo de transporte de produto perigosos, obrigatoriamente terá essa mesma identificação.

Em princípio não é relevante a informação quanto ao produto, se é um gás, se é do tipo explosivo, se é um combustível ou material radioativo. Importa isto sim, saber que se trata de produto perigoso e portanto há que se tomar cuidados com ele.

Estes são os símbolos que colocados nos caminhões, identificam o transporte de produtos perigosos.

Há alguma regra básica para a condução de veículos com produtos perigosos em relação aos cuidados com a preservação da vida e do meio ambiente?

Sim, algumas regras de ouro que não podem ser ignoradas pelo transportador e que a municipalidade deve ficar atenta.

Estas regras estão contidas no Decreto 96.044/88 que regulamenta o transporte de produtos perigosos. São elas:

- ▲ O veículo que transportar produto perigoso deverá evitar o uso de vias em áreas densamente povoadas ou de proteção de mananciais, reservatórios d'água ou reservas florestais e ecológicas;
- ▲ O veículo deve evitar vias de grande fluxo de trânsito ou horários de maior intensidade de tráfego;
- ▲ O veículo só poderá estacionar para descanso do motorista ou seu pernoite, em áreas previamente determinadas pelas autoridades competentes, e na sua inexistência, evitar áreas residenciais, logradouros públicos ou locais de fácil acesso ao público, áreas densamente povoadas ou de grande concentração de veículos ou pessoas;
- ▲ Somente por falha técnica, mecânica, acidente ou emergência, o veículo poderá parar em local não autorizado, devendo permanecer sinalizado e isolado e sob a vigilância do condutor ou autoridade local.

Como proceder preventivamente?

Primeiro, deve-se ter o cuidado de transmitir informações à população sem gerar pânico. Identificando-se bem o transporte, o risco é minimizado.

Deve-se, também, esclarecer convenientemente quanto à importância desses produtos na vida das pessoas. Entretanto vale informar igualmente que a abordagem junto a esses produtos, seja para observar, tocar, ou até socorrer em caso de acidente não é para leigos.

As autoridades de trânsito locais devem estar atentas e preparadas para a presença desses veículos com carga perigosa em locais inadequados.

É necessário reservar local apropriado para o pernoite de veículos com carga perigosa se essa necessidade for observada.

Como proceder diante de um veículo acidentado com produtos perigosos?

Em caso de acidentes devem ser seguidas as seguintes regras de abordagem:

- ▲ aproximar-se com cuidado ;
- ▲ manter-se a uma distância mínima de 50m;
- ▲ permanecer com o vento pelas costas para evitar a inalação de fumaça, vapor ou gases;
- ▲ afastar-se de áreas baixas;
- ▲ se não puder avaliar a situação, não deve se aproximar;
- ▲ retirar e manter afastados os curiosos e as pessoas não envolvidas no atendimento à emergência;
- ▲ contatar a autoridade local para auxílio imediato, pois pode ser necessária a presença de pessoal treinado e equipado;
- ▲ nunca tocar no produto derramado, nem andar sobre o mesmo;
- ▲ ligar para a Polícia Rodoviária, se o veículo estiver em rodovia, Corpo de Bombeiros ou Defesa Civil.

Se a municipalidade necessitar de treinamento ou maiores informações para sua população poderá ser contatado o DNER, no telefone, a Defesa Civil do seu estado ou a Polícia Rodoviária.

O município poderá demonstrar interesse em estabelecer algumas restrições justas à travessia desses veículos em áreas urbanas ou em habilitar áreas para instalação de estacionamento. Nestes casos, técnicos do DNER/IPR ou da Defesa Civil, ou policiamento de trânsito poderão ajudar. Estabelecer contato, para esse fim, é a providência adequada.

O conhecimento dessas rotas pode tornar a campanha educativa melhor dirigida.



COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

PROCESSO Nº 38.731

PROJETO DE LEI Nº 8.865, do Vereador **JÚLIO CÉSAR DE OLIVEIRA**, que regula o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação.

PARECER Nº 1.303

REJEITADO
Presidente
16/09/2003

O projeto de lei em análise objetiva regular o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação, e tal providência constitui ingerência do Poder Legislativo na organização administrativa e serviços públicos, o que afronta a Carta de Jundiaí – art. 46, IV e V c/c o art. 72, II, IX e XII.

Lamentavelmente, apesar do mérito que detém a proposta, não encontramos nenhuma possibilidade de argumento que nos permita defender sua legalidade, eis que fere frontalmente os dispositivos acima citados.

Portanto, sendo ilegal e inconstitucional o presente projeto de lei, subscrevemos o estudo oferecido pela Consultoria Jurídica da Casa, expresso no Parecer nº 7.001, de fls. 5/7, acolhendo na totalidade os argumentos por ela defendidos.

Face o exposto, votamos contrário à tramitação do projeto.

É o parecer.

Sala das Comissões, 17.06.2003.

APROVADO
17/06/03

SÉRGIO DUTRA
Relator

ORACI GOTARDO
Presidente

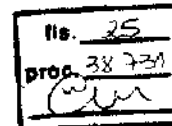
ANA VICENTINA TONELLI

ANTONIO CARLOS PEREIRA NETO

SÍLVIO ERMANI



Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo
GABINETE DA PRESIDÊNCIA



Of. PR 06.03.179

Em 18 de junho de 2003

Exm.º Sr.
Vereador JÚLIO CESAR DE OLIVEIRA
N E S T A

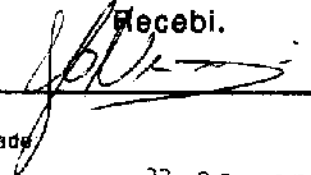
O Projeto de Lei n.º 8.865, de sua autoria – regula o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação –, recebeu parecer contrário da CJR.

Sendo assim, nos termos do Regimento Interno (art. 139, § 2.º), referido parecer deverá ser apreciado pelo Plenário.

Sem mais, a V.Ex.ª apresento minhas cordiais saudações.



FELISBERTO NEGRI NETO
Presidente

| | |
|---------------|---|
| Recebi. | |
| ass.: |  |
| Nome: | |
| Identidade: | |
| Em 27/06/2003 | |



FOLHA DE VOTAÇÃO NOMINAL

Matéria: **Parecer Contrário da CJR ao PROJETO DE LEI Nº. 8.865**

| VEREADORES | APROVA | REJEITA | AUSENTE |
|--|---------------|----------------|----------------|
| 1. ADILSON RODRIGUES ROSA | | / | |
| 2. ANA VICENTINA TONELLI | | / | |
| 3. ANTONIO CARLOS PEREIRA NETO | | / | |
| 4. ANTONIO GALDINO | | / | |
| 5. CARLOS ALBERTO KUBITZA | | / | |
| 6. CLÁUDIO ERNANI MARCONDES DE MIRANDA | | / | |
| 7. FELISBERTO NEGRI NETO | | / | |
| 8. FRANCISCO DE ASSIS POÇO | | / | |
| 9. IVAN PERINI | | / | |
| 10. JOÃO FERNANDO CHAVES RODRIGUES | | / | |
| 11. JOÃO DA ROCHA SANTOS | | / | |
| 12. JOSÉ ANTÔNIO KACHAN | | / | |
| 13. JOSÉ APARECIDO MARCUSSI | / | | |
| 14. JOSÉ APARECIDO DOS SANTOS | | / | |
| 15. JOSÉ CARLOS FERREIRA DIAS | | / | |
| 16. JÚLIO CESAR DE OLIVEIRA | | / | |
| 17. NEIZY MARTINS DE OLIVEIRA CARDOSO | | / | |
| 18. ORACI GOTARDO | | / | |
| 19. SÉRGIO DUTRA | | / | |
| 20. SILVANA CÁSSIA RIBEIRO BAPTISTA | | / | |
| 21. SÍLVIO ERMANI | | / | |
| TOTAL | 01 | 20 | |

RESULTADO: **APROVADO**

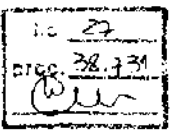
REJEITADO

Sala das Sessões, 16/09/2003.

Presidente



Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo
GABINETE DA PRESIDÊNCIA



Of. PR 08/04/87
proc. 38.731

Em 17 de agosto de 2004.

Exmo. Sr.

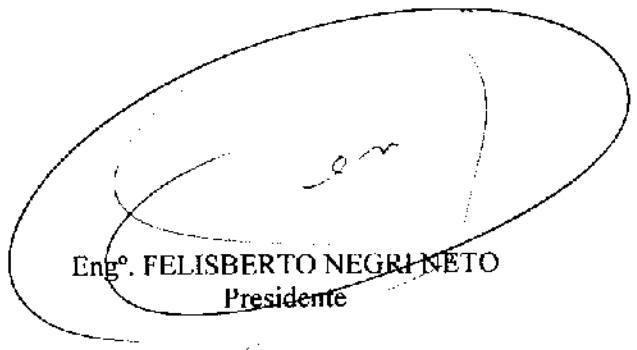
Dr. MIGUEL MOUBADDA HADDAD

DD. Prefeito Municipal de Jundiaí

N E S T A

Para conhecimento e adoção das providências julgadas cabíveis, a V.Exa. encaminhamos, em duas vias, o **AUTÓGRAFO** referente ao **PROJETO DE LEI Nº. 8.865**, aprovado na Sessão Ordinária ocorrida na presente data.

Sendo o que havia para o ensejo, queira aceitar, mais, nossas expressões de estima e consideração.



Eng.º FELISBERTO NEGRINETO
Presidente

/arp



Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo
GABINETE DA PRESIDÊNCIA

fls. 28
proc. 38.731
C. J.

PROJETO DE LEI Nº. 8.865

PROCESSO Nº. 38.731

OFÍCIO PR Nº. 08/04/87

RECIBO DE AUTÓGRAFO

DATA DE ENTREGA NA PREFEITURA:

18/08/04

ASSINATURAS:

EXPEDIDOR:

Gabriel

RECEBEDOR:

Christiane

PRAZO PARA SANÇÃO/VETO

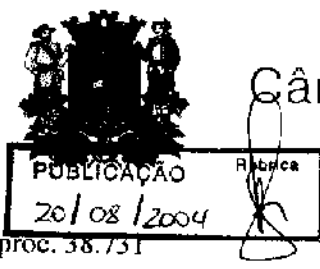
(15 dias úteis - LOJ, art. 52)

PRAZO VENCÍVEL em:

09/09/04

Aluísio

DIRETORA LEGISLATIVA




Câmara Municipal de Jundiaí

São Paulo
GABINETE DA PRESIDÊNCIA

GP., em 08.09.2004

Eu, MIGUEL HADDAD, Prefeito do Município de Jundiaí, **VETO TOTALMENTE** o presente Projeto de Lei


MIGUEL HADDAD
Prefeito Municipal

Autógrafo
PROJETO DE LEI Nº. 8.865

Regula o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ, Estado de São Paulo, faz saber que em 17 de agosto de 2004 o Plenário aprovou:

Art. 1º. O transporte de cargas perigosas far-se-á à velocidade máxima de 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora) nos trechos abaixo especificados das seguintes artérias existentes na área da represa de acumulação:

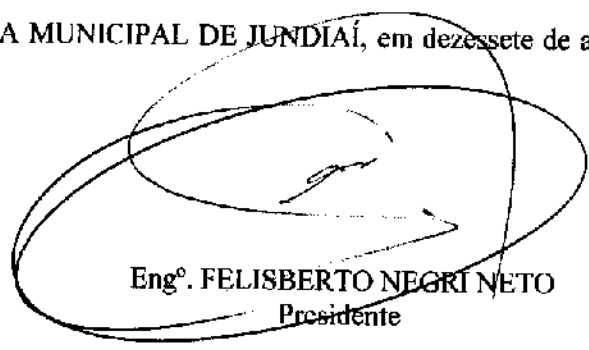
- I - Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra, entre o km 69+500 e o acesso ao Jardim Tarumã;
- II - Rodovia João Cereser, entre a Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra e a Rodovia Vereador Geraldo Dias; e
- III - Avenida Humberto Cereser, em toda a sua extensão.

Art. 2º. O Executivo regulamentará a presente lei, especialmente quanto a:

- I - definição das cargas consideradas perigosas;
- II - implantação de sinalização adequada;
- III - multa e demais sanções por infração da norma.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ, em dezessete de agosto de dois mil e quatro (17/08/2004).


Engº. FELISBERTO NEGRI NETO
Presidente



PUBLICAÇÃO Rubrica
17/09/2004

fls. 30
proc. 8.731

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ

CÂMARA M. JUNDIAÍ (PROTÓCOLO) 09/SET/04 14413 042311

Ofício GP.L. nº 402/04
Processo nº 19.309-4/2004

Apresentado. Encaminhe-se à CJ e a:
CJR
Presidente
ALYSON

Jundiá, 08 de setembro de 2004.

MANTIDO
Presidente
957 101 300 Y

Excelentíssimo Senhor Presidente:

Arriados nas prerrogativas que nos são conferidas pelos artigos 72, VII c/c 53, da Lei Orgânica do Município, levamos ao conhecimento de V.Exª e dos Nobres Edis, que decidimos apor **VETO TOTAL** ao Projeto de Lei nº 8.865, aprovado em sessão ordinária realizada em 17 de agosto de 2004, por considerá-lo ilegal e inconstitucional pelos motivos a seguir expostos:

O projeto de lei em questão, que tem por finalidade regular o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica, existentes na área da represa de acumulação, não poderá prosperar, muito embora a intenção do legislador seja nobre, vez que encontra-se abraçado pela ilegalidade, posto agredir disposições constantes do art. 46, IV e V c/c art. 72, XII, da Lei Orgânica do Município, a seguir transcritas:

- "Art. 46 - Compete privativamente ao Prefeito a iniciativa dos projetos de lei que disponham sobre:**
 (...) **IV - organização administrativa, matéria orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração;**
V - criação, estruturação e atribuições dos órgãos da administração pública municipal;
 (...)



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ

No. 31
Proc. 38.734

Art. 72 - Ao Prefeito compete, privativamente:

(...)

XII - dispor sobre a organização e o funcionamento da Administração Municipal, na forma da lei;"

Acrescente-se mais, que a iniciativa, se transformada em lei, acarretará aumento de despesa, posto que os órgãos da Administração serão obrigados a se adaptarem visando proceder a fiscalização de seu cumprimento, visto que ficará a cargo da Administração Municipal, logo, não havendo indicação da origem dos recursos, há ofensa aos artigos 49 e 50 da Lei Orgânica do Município, que assim prevê:

"Art. 49 - Não será admitido aumento de despesas prevista:

I - Nos projetos de iniciativa exclusiva do Prefeito, ressalvado o disposto nos §§ 3º e 4º do artigo 131.

(...)

Art. 50 - Nenhum projeto de lei que implique a criação ou o aumento de despesa pública será aprovado, sem que conste a indicação dos recursos disponíveis, próprios para atender aos novos encargos".

Cumpre-nos, ainda, consignar que, embora a Constituição Federal estabeleça, em seu inciso XI, do Art. 22, que compete à União legislar, privativamente, sobre trânsito e transporte, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) dispõe que:

"Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;"



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ

fls. 32
pág. 38.730


Do exposto verifica-se que o Poder Legislativo desgarrou-se de sua função, invadindo âmbito de competência privativa do Poder Executivo, posto que, conforme ensinamentos do Professor Horácio Meirelles Teixeira, em sua obra "Curso de Direito Constitucional", um poder não será submetido a outro **"em suas prerrogativas, isto é, na sua competência, no exercício de suas funções, porque estes lhe foram assinalados pela Constituição, e modificá-los, embaraçá-los, impedi-los seria desconhecer, destruir a própria Constituição"**.

Desta forma, resulta evidente a ingerência do Poder Legislativo em esfera que não lhe é própria, maculando com o vício da ilegalidade e inconstitucionalidade a disposição contida no Projeto de Lei em apreço, em flagrante ofensa aos artigos 2º, 5º e 4º, das Constituições Federal, Estadual e Lei Orgânica do Município, respectivamente, aos quais devia observância, por firmarem o princípio da independência e harmonia dos três Poderes.

Por todo exposto, estamos convictos que os Nobres Edis não hesitarão em acatar as razões de **VEIO TOTAL** aqui aduzidas, visto que o presente projeto não tem o condão de transformar-se em lei.

Nesta oportunidade renovamos protestos de estima e distinta consideração.

Atenciosamente,


MIGUEL HADDAD
Prefeito Municipal

Exmo. Sr.
Vereador FELISBERTO NEGRI NETO
DD. Presidente da Câmara Municipal de Jundiá
NESTA



CONSULTORIA JURÍDICA

PARECER Nº 7.556

VETO TOTAL AO PROJETO DE LEI Nº 8.865

PROCESSO Nº 38.731

1. O Sr. Chefe do Executivo houve por bem vetar totalmente o presente projeto de lei, de autoria do Vereador **JÚLIO CÉSAR DE OLIVEIRA**, que regula o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação, por considerá-lo ilegal e inconstitucional, conforme as motivações de fls. 30/32.
2. O veto foi oposto e comunicado no prazo legal.
3. Pedimos vênia para subscrever as razões de veto opostas pelo Alcaide, uma vez que as mesmas vão ao encontro dos argumentos inseridos em nossa manifestação expressa no Parecer nº 7.001, de fls. 5/7, e documentos que o integram, que aponta os mesmos vícios que ensejaram o veto. Portanto, mantemos nossa anterior análise "*in totum*".
4. O veto deverá ser encaminhado à **Comissão de Justiça e Redação**, nos termos do § 1º do art. 207 do Regimento Interno da Casa, com redação dada pela Resolução 438/97.
5. Em conformidade com a Constituição da República e a Lei Orgânica de Jundiaí, a Câmara deverá apreciar o veto dentro de 30 dias, contados de seu recebimento, só podendo rejeitá-lo pelo voto da maioria absoluta dos seus membros em escrutínio secreto (art. 66, § 4º. C.F., c/c o art. 53, § 3º, da L.O.M.). Exaurido o prazo mencionado sem deliberação do Plenário, o veto será pautado para a Ordem do Dia da sessão imediata, sobrestadas todas as demais proposições, até sua votação final, ressalvadas as matérias de que trata o "caput" do art. 62 da Constituição Federal, c/c o art. 53, § 3º da Carta Municipal.

S.m.e.

Jundiaí, 9 de setembro de 2004.

Ronaldo Salles Vieira
Ronaldo Salles Vieira
Consultor Jurídico em exercício



COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

PROCESSO Nº 38.731

VETO TOTAL ao PROJETO DE LEI Nº 8.865, do Vereador **JÚLIO CÉSAR DE OLIVEIRA**, que regula o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação.

PARECER Nº 1.936

Conforme lhe faculta a Lei Orgânica de Jundiaí - art. 72, VII, c/c o art. 53 - o Sr. Chefe do Executivo comunica a Edilidade, em prazo hábil, através do ofício GP.L. nº 402/2004, sua decisão de vetar totalmente o Projeto de Lei nº 8.865, do Vereador Júlio César de Oliveira, que regula o transporte de cargas perigosas nas artérias que especifica existentes na área da represa de acumulação, por considerá-lo ilegal e inconstitucional, consoante as motivações de fls. 30/32.

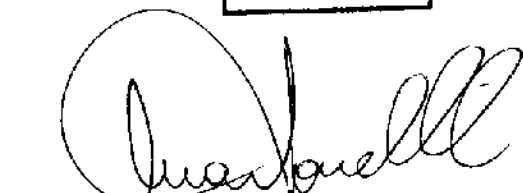
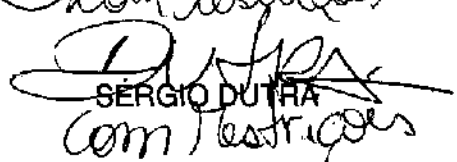
O Prefeito se insurge contra a proposta aprovada pela Edilidade alegando que a mesma alcança atributo privativo de sua pessoa política, inobservando a Carta de Jundiaí – art. 46, IV e V, c/c o art. 72, XII, c/c com os artigos 49 e 50 – e, conseqüentemente, viola o princípio constitucional que apregoa a independência e harmonia entre os Poderes, e o princípio da legalidade, consagrado no art. 37 da CF. Além desse fator, a proposta fere o art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro.

Concordando com o posicionamento do Executivo, acolhemos as considerações por ele apresentadas em seus termos, motivo pelo qual votamos pela manutenção do veto total oposto.

Parecer favorável.

Sala das Comissões, 21.09.2004.

APROVADO
22/09/04


ANA VICENTINA TONELLI
com restrições

SÉRGIO DUTRA
com restrições


GRACI GOTARDO
Presidente e Relator

ANTÔNIO CARLOS PEREIRA NETO
C/Restrições

SÍLVIO ERMANI
C/Restrições



Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo
GABINETE DA PRESIDÊNCIA

Ms. 36
Proc. 38.731

Of. PR 10.04.14
proc. nº. 38.731

Em 05 de outubro de 2004.

Exmo. Sr.


Dr. MIGUEL MOUBADDA HADDAD

DD. Prefeito Municipal de Jundiaí

N E S T A

Para conhecimento de V.Exa. e adoção das providências que couberem, comunicamos que o **VETO TOTAL** oposto ao **PROJETO DE LEI Nº. 8.865** (objeto de seu Of. GP.L. nº. GPL 402/04) foi **MANTIDO** na sessão ordinária ocorrida no dia nesta data.

Sendo o que havia para o ensejo, queira aceitar as expressões de nossa estima e consideração.



Eng.º FELISBERTO NEGRI NETO
Presidente

| | |
|--------------------|-----------------------|
| Recebi. | |
| ass.: | <i>[Signature]</i> |
| Nome: | <i>Felipe Cavalli</i> |
| Identidade: | <i>18.130.695</i> |
| Em <i>05/10/04</i> | |

/arp