


**TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA PERIGOSA: UMA ANÁLISE DA
RESPONSABILIDADE E MITIGAÇÃO DE RISCOS AMBIENTAIS ATRAVÉS DO
SEGURO AMBIENTAL NO BRASIL**

**LAND TRANSPORTATION OF DANGEROUS CARGO: AN ANALYSIS OF LIABILITY
AND MITIGATION OF ENVIRONMENTAL RISKS THROUGH ENVIRONMENTAL
INSURANCE IN BRAZIL**

**TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA PELIGROSA: UN ANÁLISIS DE LA
RESPONSABILIDAD Y MITIGACIÓN DE RIESGOS AMBIENTALES A TRAVÉS DEL
SEGURO AMBIENTAL EN BRASIL**

 <https://doi.org/10.56238/arev7n8-008>

Data de submissão: 06/07/2025

Data de publicação: 06/08/2025

Larissa Nascimento Matos Wiedenhof
Mestranda em Direito Ambiental
Instituição: Universidade de Caxias do Sul
E-mail: adv.larissamatos@hotmail.com

Angélica Vitória Oliveira Silveira
Mestranda em Direito Ambiental
Instituição: Universidade de Caxias do Sul
E-mail: angelicasilveirav@gmail.com

Cíntia Maggi Scheffer
Mestranda em Direito Ambiental
Instituição: Universidade de Caxias do Sul
E-mail: cintia_maggi@hotmail.com

RESUMO

O presente artigo visa analisar se a contratação de um seguro ambiental direcionado aos transportes de cargas perigosas poderia resultar na diminuição da projeção dos riscos ao meio ambiente. A partir de uma abordagem qualitativa, o presente estudo aprofunda-se nos principais riscos associados a essa atividade, assim como nas particularidades que envolvem o as apólices de seguro ambiental, considerando suas lacunas regulatórias e nos desafios de mercado que limitam a adesão pela sociedade.

Palavras-chave: Seguro Ambiental. Carga Perigosa. Transporte.

ABSTRACT

This article aims to analyze whether purchasing environmental insurance for the transportation of dangerous goods could reduce the risk to the environment. Using a qualitative approach, this study delves into the main risks associated with this activity, as well as the specificities of environmental insurance policies, considering their regulatory gaps and the market challenges that limit public adoption.

Keywords: Environmental Insurance. Dangerous Goods. Transportation.

RESUMEN

Este artículo busca analizar si la contratación de un seguro ambiental para el transporte de mercancías peligrosas podría reducir el riesgo ambiental. Mediante un enfoque cualitativo, este estudio profundiza en los principales riesgos asociados a esta actividad, así como en las particularidades de las pólizas de seguro ambiental, considerando sus lagunas regulatorias y los desafíos del mercado que limitan su adopción por parte del público.

Palabras clave: Seguro Ambiental. Mercancías Peligrosas. Transporte.

1 INTRODUÇÃO

Não existem dúvidas da necessidade dos transportes de cargas perigosas para a movimentação da economia do país, assim como também há certeza de que possíveis acidentes ocorridos durante os percursos podem acabar gerando impactos graves ao meio ambiente, como em casos de derramamentos e contaminações.

Considerando circunstâncias como estas, o seguro ambiental vem, a cada dia, consolidando sua presença e conquistando crescente relevância neste segmento especializado. Ainda que o principal interesse na contratação deste tipo de seguro seja proteger financeiramente a empresa de transportes, a sua adesão acaba por resultar numa garantia de reparação a danos causados a natureza durante a logística das mercadorias.

Embora a responsabilidade civil ambiental seja reticente, ela tem gradualmente ampliado sua relevância e fortalecido sua posição no ordenamento jurídico ao longo do tempo. De acordo com Tartuce (2024), a responsabilidade civil tem sua origem baseada no descumprimento de alguma obrigação por alguém, podendo dividir-se em responsabilidade civil contratual, ou extracontratual.

Franco (2017) ainda explica que no Brasil, a grande influência da responsabilidade civil por dano ambiental foi através de um artigo publicado em 1977 pelo autor Fábio Ulhoa Coelho (Ferraz), que apresentou a questão ambiental como um problema global, transcendendo a visão predominantemente patrimonial e enfatizando sua relevância para toda a humanidade, integrando a responsabilidade civil objetiva com responsabilização dos danos ambientais, sempre levando em consideração a possibilidade e tentativa de sua reparação.

Dentro das várias possíveis ramificações que envolvem a responsabilidade civil, evidencia-se o seguro ambiental, que se trata de um seguro voltado exclusivamente as questões e danos ambientais, e destinado as pessoas jurídicas.

Esta ideia foi mencionada por volta de 1986 na Europa, na Convenção de Estrasburgo, e ganhou força principalmente nos Estados Unidos da América (EUA), que é um país com grande demanda ambiental, tendo em vista número elevado de multinacionais e empresas de grande porte.

A partir disto, o seguro ambiental foi se popularizando e vem, aos poucos, sendo inserido pelas seguradoras nacionais por meio do oferecimento de coberturas específicas para determinados danos que afetem diretamente a natureza.

Atualmente, existem coberturas para danos ambientais em apólices comuns e populares, porém, as cláusulas constantes nestas, categorizada como “Seguro de Responsabilidade Civil Comum”, são extremamente limitadas e não cobrem nem o mínimo dos riscos ambientais.

Considerando todos estes aspectos, o presente artigo abordará a relação da responsabilidade civil com o seguro ambiental, juntamente com a busca de mitigação dos riscos ambientais, utilizando da abordagem qualitativa, estruturando-se em análise documental heterogênea e revisões bibliográficas respeitadas acerca da contratação de seguro de responsabilidade civil ambiental, direcionada a aplicação no ramo de transportes terrestres de cargas perigosas.

2 A RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL NO TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS

Inicialmente, é importante definir o conceito de carga perigosa. Conforme o dicionário jurídico de Diniz (2024), carga perigosa é a substância que apresenta riscos, devido a características como explosividade, inflamabilidade, capacidade de oxidação, toxicidade, infecciosidade, radioatividade, corrosividade, entre outras. Em sentido similar, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, identifica carga perigosa como sendo aquela que produto carregado oferece risco à saúde, ao meio ambiente e/ou à segurança pública, independentemente de sua origem (BRASIL, 2012).

Em verdade, entende-se que carga perigosa tenha exatamente o que se imagina de prontidão: um produto que tem capacidade de danificar de maneira significativa tanto o ser humano, quanto a natureza, podendo gerar prejuízos incalculáveis, e que necessitam de um manuseio cuidadoso e especializado.

Assim, não é preciso ser especialista na matéria para saber que estes tipos de produtos podem gerar danos irreversíveis ao meio ambiente. Mas afinal, o que pode ser considerado meio ambiente no momento da ponderação dos danos, juridicamente falando?

Acerca disso, a Lei nº 6.938, de 31 de Agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio ambiente, conceitua legalmente o termo “meio ambiente” no art. 3º, I como sendo “o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas” (BRASIL, 1981).

Ou seja, propõe que o meio ambiente está além de um espaço ou simples localização geográfica, englobando não apenas áreas específicas com seus elementos característicos, mas também uma série de influências externas, não se limitando a um ponto isolado, mas refletindo um complexo conjunto de condições, normas e interações que o definam.

Rodrigues (2023), apesar de julgar esta definição da lei como sendo extremamente vaga, afirma que o texto, de forma simplificada, demonstra que proteger o meio ambiente significa preservar o espaço que abriga e mantém a vida, reforçando que esse espaço é formado pela interação de fatores bióticos (seres vivos) e abióticos (elementos não vivos). O autor defende que o meio ambiente é a

interação entre esses fatores e que sua proteção envolve cuidar tanto do meio biótico quanto do abiótico, pois é dessa interação que advém a preservação e a regulação da vida.

Neste contexto, considera-se que o transporte de carga perigosa está intrinsecamente relacionado com os impactos ambientais. Com base em suas definições e conceitos, é possível afirmar que toda a logística envolvida no transporte de produtos perigosos exige extrema cautela, conformidade com às normas e uma ampla responsabilidade, desde o manuseio inicial até mesmo em sua simples presença.

Isso decorre do fato de que tais substâncias possuem o potencial de prejudicar significativamente o ambiente. A Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, em seu anexo VIII (incluído pela Lei nº 10.165, de 27.12.2000), apresenta uma tabela evidenciando atividades consideradas perigosas e prejudiciais ao meio ambiente (BRASIL, 1981). Nessa classificação – que varia entre pequeno, médio e alto potencial - o transporte de cargas perigosas é categorizado como uma atividade de alto potencial poluidor, reconhecida tanto por seu impacto ambiental substancial quanto pelo uso vigoroso de recursos naturais.

Em razão disto, há muitas imposições acerca da organização de processos no transporte, envolvendo desde o manuseio de embalagem e acomodação da carga nos veículos, até sua entrega e descarregamento no destino final.

No Brasil a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, criou o órgão responsável por regular o transporte rodoviário, denominada Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que desde então é incumbida da regulamentação das atividades de exploração da infraestrutura rodoviária federal, bem como da prestação de serviços de transporte terrestre (BRASIL, 2001).

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) lista, nos anexos de sua resolução nº 5998/2022, cerca de 3528 produtos considerados perigosos, classificados de 1 a 9 classes, sendo algumas destas subdivididas em subclasses, não correspondendo a numeração destas com o grau de risco dos produtos a que elas pertencem, mas sim, refletindo os riscos e características específicas dos materiais.

De modo conciso, a classe 1 engloba os explosivos e a classe 2 abrange produtos gasosos, enquanto a classe 3 envolve líquidos inflamáveis. Além disso, a classe 4 inclui os sólidos inflamáveis enquanto a classe 5 é composta por substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos, diferente da classe 6, onde estão elencadas as substâncias tóxicas e infectantes. Já a classe 7 reúne os materiais radioativos, ao passo que a classe 8 inclui as substâncias corrosivas e, por fim, a classe 9 abrange uma variedade de substâncias e artigos perigosos diversos, incluindo aquelas que representam riscos ambientais significativos.

Além disso, a resolução define que os resíduos devem ser transportados de acordo com as exigências aplicáveis à classe apropriada, sendo que os que não se enquadrarem aos critérios definidos no texto da resolução, podem ser transportados como pertencentes à classe 9.

Estas classes são associadas a um número ONU, que permite sua identificação internacional como, por exemplo, a gasolina que é classificada como ONU 1203 e o GLP (Gás Liquefeito de Petróleo) como ONU 1075. Tais classificações auxiliam na identificação dos riscos inerentes ao produto, visando garantir o manuseio seguro dessas substâncias, protegendo tanto as pessoas quanto o meio ambiente ecológico (FUNDAPEM, 2021).

Dentre esta extensa lista de materiais, os mais comuns à sociedade são os combustíveis líquidos, como gasolina, etanol, diesel e querosene, que são categorizados na classe 3; o gás GLP, conhecido popularmente como gás de cozinha, inserido na classe 2, subclasse 2.1; os fogos de artifício, na classe 1, subclasse 1.4; e as baterias de lítio, na classe 9 (BRASIL, 2012).

Diante das definições e classificações que o órgão responsável trás, é possível determinar de modo mais claro e objetivo os possíveis riscos a que estão sujeitas as cargas, e assim especializar seu transporte para que seja predestinado tanto a um veículo, quanto a toda uma equipe adequada, já que a referida resolução indica desde a forma que os produtos devem ser embalados e organizados, até as licenças e capacitações necessárias para aqueles que conduzem este transporte.

No mesmo contexto, a Lei Estadual nº 16.044/2023 institui que é indispensável que transportadores de cargas perigosas tenham cadastro na Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM), que é o órgão responsável por emitir a licença ambiental para o transporte (RIO GRANDE DO SUL, 2023).

Assim, fica evidente que o transporte desses materiais vai muito além de uma tarefa simples ou descomplicada. Mesmo que haja esforços significativos visando garantir a segurança, é ilusório ignorar o potencial risco de haver acidentes durante a logística destes produtos, o que pode resultar em graves consequências, por vezes irreversíveis.

A execução de um erro, seja ele na preparação do produto para transportes, no manuseio na hora do carregamento ou até em caso de acidente de trânsito, pode resultar no vazamento de produto nocivo a saúde e a natureza, podendo inclusive, gerar uma explosão ou corrosão de algum substrato, causando grandes danos ao meio ambiente.

O fato de haver uma atividade indispensável à sociedade, com alto potencial poluidor, como é o transporte terrestre de carga perigosa, faz com o que o conceito de poluição - tanto aquele firmado pelos doutrinadores, como o disposto na legislação – seja considerado até, de certo modo, um pouco raso. Em rápida pesquisa acerca de todos os produtos que podem ser transportados pelas rodovias, e

em análise a suas classes, é possível observar que é quase incontável o número de possíveis danos que podem vir a causar.

Assim, se tornou indispensável a elaboração de um meio efetivo e específico para a responsabilização em ocorrências destes casos, onde o principal fator a ser considerado em todo o trâmite processual e extraprocessual é o dano gerado, juntamente à suas consequências e extensões.

Em relação a isto, Trennepohl (2008) menciona que a incorporação da objetividade na responsabilidade civil trouxe, principalmente no âmbito do direito ambiental, uma maior segurança referente as obrigações e ressarcimentos diante de ações contra o meio ecológico, uma vez que, deixou de considerar a culpa ou intenção do agente e se direcionou particularmente ao fato ocorrido e prejuízo desencadeado.

A exclusão da relevância do fator culpa ou dolo, facilita a reparação do dano causado ao meio ambiente. Por exemplo, em caso de um acidente com derramamento de carga contendo produtos perigosos, a razão do acidente, embora seja relevante para o entendimento do ocorrido e vital para plano visando prevenir repetição, não interfere na obrigação do causador de compensar o dano produzido.

Nota-se então, que o transporte de carga de produtos perigosos embora seja atividade essencial a sociedade, possui alto potencial de provocar prejuízos ambientais, sendo o papel da responsabilidade civil ambiental essencial na busca de manter a proteção dos componentes bióticos e abióticos.

3 O SEGURO AMBIENTAL COMO INSTRUMENTO DE MITIGAÇÃO DE RISCOS NO TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS

As apólices de seguro sempre foram muito comuns no cotidiano dos cidadãos, porém, a maioria é utilizada para cobertura de recursos relativos a bens materiais particulares, inexistindo um contrato de seguro que versasse unicamente sobre os riscos e danos ambientais. Ainda que as apólices comuns disponham de algumas cobertura de danos deste tipo, estas contam abrangência mínima e restrita, se tornando praticamente inutilizável.

Por esta razão, a ideia do seguro ambiental foi mencionada por volta de 1986 na Europa, com intuito de criar um contrato de seguro destinado apenas a danos ecológicos.

Pode-se dizer, de modo conciso que a partir disto o seguro ambiental foi se popularizando e vem, muito lentamente sendo inserido no Brasil através das apólices de seguro de responsabilidade civil ambiental, conhecido também como seguro de responsabilidade civil por poluição.

É fato que os danos ambientais vêm tornando-se cada vez mais recorrentes no mundo, e uma possível explicação para tal aspecto foi feita pelo sociólogo Ulrich Beck que criou, em meados dos

anos de 1980, um conceito denominado "sociedade de risco", o qual traz o entendimento de que a ciência somada a tecnologia contemporânea deu origem a uma sociedade onde a produção de riqueza foi substituída pela produção de riscos (BECK, 2001). Ou seja, além de ser óbvio, o aumento dos danos no meio ecológico era previsível, considerando-se a percepção da crescente elevação dos riscos já há anos atrás.

Em vista disso, visando maior eficiência dos meios de reparação de danos ambientais, a Lei n. 6.938/81 instituiu, em seu art.9º alguns instrumentos econômicos, sendo um destes denominado o seguro ambiental (BRASIL, 1981).

O seguro ambiental é um contrato estabelecido entre uma companhia de seguros autorizada para tal, e a parte interessada, uma pessoa jurídica. É destinado exclusivamente a reparação e/ou compensação dos danos ambientais que resultam de sinistros ocasionados por aqueles que contrataram os serviços. A apólice é composta, basicamente, pela garantia, pelo prêmio e por cláusulas gerais e específicas, possuindo natureza jurídica (TRENNEPOHL, 2008).

As coberturas conferidas na apólice são selecionadas conforme o interesse do contratante, assim como o valor que será atribuído a cada tipo de garantia de reparação escolhida. A divisão de classes dos produtos perigosos auxiliará e irá influenciar no momento de optar pelas disposições oferecidas, podendo utilizar como base de avaliação tanto o tipo de produto, quanto a dificuldade de transportá-lo, e ainda, basear-se no potencial risco que gera ao meio ambiente, uma vez que este define a maior perda financeira para o contratante.

A lista de possíveis coberturas é variável também, conforme o oferecimento da seguradora que presta o serviço e a espécie de produto que a contratante maneja, podendo ainda ser realizada de modo isolado a um tipo específico de carga (POLIDO, 2021). Outro ponto importante ponderado pelas seguradoras, são as rotas que o veículo irá percorrer para a entrega da carga, havendo possibilidades de garantias estendidas por todo o Mercosul, a depender do modelo de contrato.

Entretanto, para que haja pagamento das garantias oferecidas pelas prestadoras de serviço em casos de danos ambientais, há termos comuns e indispensáveis exigidos, como a condição de que o acidente seja imprevisto e imediato, além de não progressivo e, a depender do caso, com ocorrência dentro de território nacional, vindo a causar prejuízo a terceiro (FRANCO, 2017).

Em princípio, a elaboração dos contratos de seguro ambiental visava unicamente defender o patrimônio das empresas. Contudo, a contratação deste seguro pelas empresas acabou conduzindo a realidade dos sinistros de danos ambientais a uma perspectiva positiva, uma vez que puderam ser visualizadas vantagens relacionadas a redução dos riscos. Ocorre que, pelo fato de as apólices cobrirem

riscos de valores extremamente elevados, a garantia não pode ser concedida a qualquer pessoa jurídica, havendo, habitualmente, a realização de uma avaliação minuciosa por parte da seguradora.

No momento que a seguradora vai prestar esse serviço para a parte interessada, é costume que realize auditorias ambientais, com procedimentos voltados para avaliação de riscos ao meio ambiente, visando garantir que a empresa está regular em suas questões ambientais e não possui erros graves ocultos em sua logística (TRENNEPOHL, 2008)

Nestas auditorias de transportadoras, pode ser analisado o perfil da empresa, buscando informações acerca dos produtos que maneja, além da capacitação dos funcionários que nela estão registrados e da análise de possíveis histórico de sinistros.

Essa investigação faz com o que empresário busque manter seu negócio dentro das normas estabelecidas pela legislação, seja no âmbito federal, estadual e/ou municipal, até mesmo porque a renovação do seguro pela seguradora depende da adequação da empresa aos termos legais. Logo, seguindo todos os regulamentos existentes, a empresa se torna um negócio com mínimas chances de ocorrências de danos ambientais, utilizando-se da já conhecida precaução, proporcionando também um ambiente laborativo mais seguro, tanto para o proprietário, quanto para os funcionários e a população em geral, uma vez que apresentaria diminuição considerável dos riscos (FRANCO, 2017)

No caso de empreendedores do ramo de transportes terrestres, estes devem demonstrar a licença para o carregamento dos produtos, a qualificação dos profissionais envolvidos no trabalho, e até os mesmo os materiais e planos de contingência para casos de ocorrência de um acidente, como treinamentos e equipamento de proteção individual (EPI).

Habitualmente, a reparação dos danos por parte da seguradora é feita no viés material ou patrimonial, podendo haver também reparação através do dano moral. Em todos os casos, são devidas prestações pecuniárias a vítima ou população atingida, podendo considerar-se também as pessoas jurídicas, em razão do zelo de sua imagem e honra. (FRANCO, 2017)

Em caso de ocorrência de sinistro durante o percurso de transporte de mercadoria que está sendo realizado por veículo terceirizado, a responsabilidade recai, inicialmente, aquele responsável pelo transporte podendo, no entanto, atingir também o proprietário do produto de modo solidário ou subsidiário, uma vez se trata de produtos nocivos, e o foco principal é a reparação da área afetada (POLIDO, 2021). A seguradora deve prestar as informações no momento da confecção do modelo de apólice ao seu cliente, para que este tenha oportunidade de proteção financeira destes riscos.

Atualmente, existem alguns seguros obrigatórios para transportadores de cargas, como o seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), exigido pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, em seu artigo 13º, alterado pela Lei Nº 14.599, De 19 De Junho De

2023 que acrescentou a obrigatoriedade deste seguro, porém, não concedeu abrangência significativa a matéria ambiental (BRASIL, 2023).

Diante de todo o exposto até aqui, é notável que o seguro ambiental é revestido de grande valor na compensação dos prejuízos ambientais decorrentes sinistros, sendo que, caso não houvesse este tipo de cobertura, a reparação do dano talvez não ocorresse, ou então, aconteceria de maneira lenta e mais ineficaz. Fica então o questionamento: se existem benefícios, como a mitigação dos riscos e garantia de reparação dos danos, porque não há a obrigatoriedade da contratação deste seguro por todas as empresas?

A explicação é que, embora existam muitas vantagens, algumas questões impeditivas da obrigatoriedade devem ser consideradas, como é o caso da chance de liberdade da seguradora para negar riscos que acredita não ser capaz de cobrir, não sendo possível força-las a aceitar riscos impróprios (POLIDO, 2021). Além disso, existe uma grande dificuldade em mensurar os riscos, tendo em vista que um acidente pode refletir em danos que se estendam durante anos. (NEVES, 2022).

Importa acrescentar que o seguro ambiental carece de perspectiva de obrigatoriedade também em razão de que deve ser considerado apenas mais garantias de reparação, e não a principal, até mesmo porque isso é responsabilidade do Estado, e não de empresas particulares que prestam serviços de seguros.

Polido (2021) ressalta ainda, que a obrigatoriedade deste seguro poderia ocasionar reação adversa a desejada pelos idealizadores, fazendo com que a exigência de contratação destas coberturas passasse a errônea percepção aos segurados de que, por estarem garantidos sobre a reparação, teriam licença para poluir. O autor menciona ainda que a obrigatoriedade poderia gerar descaso das seguradoras na prestação do serviço.

Trennepohl (2008) acredita que apenas algumas grandes empresas, com logística de materiais e serviços específicos, como os setores químico e petroquímico, conseguiriam cumprir a exigência de contratação do seguro ambiental, caso esta viesse a ser obrigatória, porém, ainda assim, essa contratação teria que ser de empresas especializados de países norte americanos ou europeus.

Fica claro então, que o Brasil não possui, no presente momento, condições de oferecer estes serviços de modo obrigatório, considerando que as seguradoras não possuem estrutura para prestar um serviço de qualidade, havendo receio de que por estar garantida a contratação, sejam prestados serviços deficientes. Do mesmo modo, presume-se que o segurado se sentisse a vontade ou despreocupado em gerar prejuízos a natureza, baseando-se na garantia da cobertura pela seguradora, o que aumentaria acabaria com a mitigação de riscos ambientais que tanto se almeja no contexto atual.

Apesar disso, desde do ano de 2003 existem projetos de Lei que buscam a regulamentação e a obrigatoriedade do seguro ambiental.

O PL 937 de 2003 prevê a alteração do artigo 10 da Lei 6.938/1981 que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, para que nele passe a constar a contratação do seguro ambiental como uma condição para a concessão da licença ambiental.

Em consonância a isto, o Projeto de Lei 2313 de 2003 visa a alteração do Decreto-Lei nº 73, de 1966, que dispõe sobre Sistema Nacional de Seguros Privados, prevendo o seguro de responsabilidade civil do poluidor e suas regras básicas. Ele estima a baixa dos valores dos seguros, bem como, a agilidade do pagamento das indenizações e, além disso, propõe que a atividade poluidora não pode ser exercida sem a comprovação do seguro, contando que os responsáveis que não contratarem o seguro enfrentarão multas.

Mais atual, existe ainda um projeto de Lei da Câmara (PLC nº 29/2017), que dispõe sobre normas de seguro privado, e foi aprovado em 18 de junho de 2024 pelo Senado Federal e foi remetido à Câmara dos Deputados em 26 de junho de 2024, quando passou a tramitar sob nova numeração: PL nº 2597/2024.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em virtude de tudo que foi apresentado, se tornou aparente o risco que envolve o transporte de carga perigosa, assim como os desafios e complicações de sua logística, com envolvimento tanto da esfera federal, quanto estadual e, por certas vezes, municipal.

De igual forma, ficou evidente que o a contratação de um seguro ambiental beneficia o meio ambiente em razão da segurança de que os danos serão compensados e haverá recursos suficientes para que o meio ecológico afetado seja reparado de maneira adequada.

Apesar disso, há questionamento envolvendo a chance da existência do seguro ambiental reduzir os riscos de sinistros ambientais, fazendo com que as empresas busquem meios mais seguros em sua gestão, seguindo de modo mais rígido todas as normas e recomendações exigidas pela legislação, uma vez que tem ciência de que a seguradora não firmará acordo com transportador que se mostrar omisso as regras de carregamento e circulação do veículo.

Por esta razão, é intensa a discussão acerca da necessidade de obrigatoriedade da contratação de tal seguro pelas empresas que possuem um serviço com alto potencial danoso a natureza. Contudo, enquanto algumas doutrinares e especialistas entendem como uma alternativa viável e benéfica para o meio ambiente, outros contrapõem supondo que tal exigência resultaria em efeito oposto, tornando o serviço das seguradoras de má qualidade, e deixando as seguradoras despreocupados em causar ou

não danos, em razão da garantia que haveria a seguradora para arcar com o prejuízo, sem que houvesse perdas significativas aos seus caixas.

Em verdade, é de considerar-se o fato também já exposto, de que a preservação do meio ambiente deve vir, principalmente, do poder público, que deve ser o responsável pela criação de políticas que exijam o devido zelo das empresas de transporta carga perigosa, fazendo com que possuam uma gestão inteiramente baseada na precaução e prevenção de qualquer tipo de acidente causador de dano a natureza.

Denota-se que, apesar da expectativa de que a contratação de um seguro ambiental e sua possível obrigatoriedade resultariam na mitigação de riscos ambientais, existe uma expressiva probabilidade de que, na realidade, tivessem um efeito contrário, aumentando a confiança do segurado na garantia da compensação, e o tornando irresponsável e desinteressado em meios de precaução e prevenção de danos.

Portanto, é evidente o potencial do seguro ambiental de mitigar os riscos ambientais, no entanto, seria necessário que a legislação destinada a isto fosse elaborada de modo extremamente rígido e controlado, para que houvesse efetivo sucesso. Todavia, se tem conhecimento de que grande parte da legislação nacional, com o passar do tempo, desencadeia lacunas e exceções, o que aplicado neste caso discutido, provavelmente resultaria nas empresas executando as exigidas obrigações apenas de modo a cumprir formalmente a lei, sem o devido compromisso com qualidade ou com os resultados esperados.

REFERÊNCIAS

BECK, Ulrich. Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade. 1. ed. São Paulo: Editora 34, 2001. Disponível em: file:///C:/Users/larii/Desktop/LIVROS/Ulrich%20Beck%20-%20Sociedade%20de%20risco_%20Rumo%20a%20uma%20Outra%20Modernidade.pdf. Acesso em: 12 dez. 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Transportes de produtos perigosos no MERCOSUL: versão ANTT. 2012. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/359159/391167/Transportes+de+produtos+perigosos+no+MERCOSUL+-+vers%C3%A3o+ANTT.pdf/d05a3b99-36e5-5b32-c44c-a794a5df0910?t=1592228787347>. Acesso em: 08 dez. 2024.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. 2. ed. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.senado.leg.br>. Acesso em: 8 dez. 2024.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Política Nacional do Meio Ambiente. Diário Oficial da União, Brasília, 31 ago. 1981. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 8 dez. 2024.

BRASIL. Resolução nº 5998, de 2022. Anexo: Parte 2 Classificação. Resolução nº 5998, de 2022. Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=detalharAto&tipo=RES&numeroAto=00005998&seqAto=000&valorAno=2022&orgao=DG/ANTT/MI&codTipo=&desItem=&desItemFi m=&cod_menu=5408&cod_modulo=161&pesquisa=true. Acesso em: 08 dez. 2024.

FILHO, Sergio C. Programa de Responsabilidade Civil - 16ª Edição 2023. 16. ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2023. E-book. p.233. ISBN 9786559775217. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559775217/>. Acesso em: 06 dez. 2024.

FRANCO, Dmitri M. Responsabilidade legal pelo dano ambiental: a aplicação das excludentes de responsabilidade. São Paulo: Editora Blucher, 2017. E-book. ISBN 9788580392968. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788580392968/>. Acesso em: 05 out. 2024.

FUNDAPEM - Fundação Estadual de Proteção Ambiental do Rio Grande do Sul. Manual de Classificação de Produtos Perigosos. Disponível em: <https://fepam.rs.gov.br/upload/arquivos/202212/26133322-manual-classificacao-produto-perigoso.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2024.

GONÇALVES, Carlos R. Responsabilidade Civil - 23ª Edição 2024. 23. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2024. E-book. p.24. ISBN 9786553629479. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786553629479/>. Acesso em: 06 dez. 2024.

MIRAGEM, Bruno; PETERSEN, Luiza. Direito dos Seguros. Rio de Janeiro: Forense, 2022. E-book. ISBN 9786559645435. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786559645435/>. Acesso em: 05 out. 2024.

NEVES, A. C. *et al.* Riscos e danos ambientais: aspectos práticos dos instrumentos de prevenção e reparação. 1. ed. Indaiatuba: Foco, 2022. *E-book*. Disponível em: <https://plataforma.bvirtual.com.br>. Acesso em: 05 out. 2024.

POLIDO, Walter Antonio. *Seguros para riscos ambientais no Brasil*. 5. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Juruá, 2021.

RIO GRANDE DO SUL. Lei nº 16.044, de 24 de novembro de 2023. Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://www.diariooficial.rs.gov.br/materia?id=929489>. Acesso em: 15 dez. 2024.

RODRIGUES, Marcelo A. Direito ambiental. (Coleção esquematizado®). 10. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2023. *E-book*. p.38. ISBN 9786553624894. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786553624894/>. Acesso em: 08 dez. 2024.

ROSENVALD, Nelson. As funções da responsabilidade civil - DIG. 3. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2017. *E-book*. p.30. ISBN 9788547218249. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788547218249/>. Acesso em: 05 dez. 2024.

SIRVINSKAS, Luís P. Manual de Direito Ambiental - 20ª Edição 2022. 20. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2022. *E-book*. p.274. ISBN 9786553620438. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786553620438/>. Acesso em: 07 dez. 2024.

TARTUCE, Flávio. Direito Civil Vol.2 - 19ª Edição 2024. 19. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2024. *E-book*. p.291. ISBN 9786559649747. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559649747/>. Acesso em: 05 dez. 2024.

TRENNEPOHL, Natascha. Seguro ambiental. Curitiba: Juspodivm, 2008.