

Adicional de periculosidade. Condições para
sua concessão. Conceitos de inflamável, riscos
acentuado e contato permanente.

CT-05/87

P A R E C E R

I - INTRODUÇÃO

1. • Versa a Consulta sobre a pretensão de inúmeros empregados da CVRD de receberem adicional de periculosidade, por terem contato com locomotivas e vagões-tanque contendo líquido inflamável.

2. Esta empresa, em virtude de acordo celebrado perante a Justiça do Trabalho, vem pagando o mencionado adicional aos "Maquinistas" e "Auxiliares de Maquinistas". Mas agora, em diversas ações plúrimas, pleiteiam o mesmo adicional diversos empregados exercentes de outros cargos : manobreiros de pátio, guarda-chaves, auxiliares de serviço, agente de pátio, auxiliares de estação etc.

3. Na r. sentença anexada ao dossier em exame - a única proferida até esta data - o adicional foi deferido apenas a três dos 135 reclamantes, porque o perito do Juízo concluiu que somente eles

"estariam expostos à situação de risco acentuado e em contato permanente e habitual com inflamáveis (óleo diesel)."

4. É óbvio que só a perícia técnica poderá afirmar, concretamente e à luz das NR-16 e NR-20, quais os empregados que operam em contato permanente com inflamáveis, em condições de risco acentuado. Por isto mesmo, e porque não possuímos as perícias alusivas das demais reclamações plúrimas, ser-nos-á impossível concluir precisamente sobre a pretensão de cada um dos reclamantes. Não obstante, os aspectos fáticos e jurídicos que a seguir focalizaremos poderão evidenciar, desde logo, as hipóteses nas quais o adicional de periculosidade se torna devido por força de lei.


.2.

II - DO DIREITO AO ADICIONAL DE PERICULOSIDADE

5. Começemos por precisar conceitos :

"A insalubridade, enquanto não houver sido neutralizada, afeta continuamente a saúde do trabalhador; a periculosidade corresponde apenas a um risco, que não age contra a integridade biológica do trabalhador, mas que, eventualmente (sinistro), pode atingi-la de forma violenta" (do signatário deste Parecer, "Comentários à CLT e à legislação Complementar", Rio, Freitas Bastos, 1961, vol. II, pág. 44).

6. A Consulta em tela concerne ao adicional de periculosidade, a respeito do qual dispõe a CLT :

"Art. 193. São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem o contato permanente com inflamáveis ou explosivos em condições de risco acentuado".

E a seguir prescreve :

"Art. 194. O direito do empregado ao adicional de insalubridade ou de periculosidade cessará com a eliminação do risco à sua saúde ou integridade física, nos termos desta Seção e das normas expedidas pelo Ministério do Trabalho."

7. Destarte, o direito do empregado ao adicional de periculosidade é gerado pela conjugação dos seguintes fatores :

- a) exercício de atividade que implique contato permanente com inflamáveis ou explosivos (a partir da Lei nº 7.369/85, também com energia elétrica);
- b) risco acentuado decorrente desse contato, não eliminado pela adoção de medidas previstas em lei ou normas expedidas pelo Ministério do Trabalho.

III - DOS CONCEITOS DE INFLAMÁVEL E DE RISCO ACENTUADO

8. A Portaria MTb 3214/78, completada pela Portaria SSMT-02/79, expediu as normas regulamentadoras de que cogita o art. 193 da CLT :

- a) o Anexo II, item 1, da NR-16, dispôs sobre as atividades e operações perigosas com inflamáveis;
- b) no mesmo Anexo, item 3, foram dimensionadas as áreas de risco em relação aos diferentes tipos de inflamável;
- c) a NR-20 definiu os líquidos combustíveis e os líquidos inflamáveis, para efeito das normas expedidas, e relacionou diversas medidas de prevenção do risco.

9. O laudo do perito do Juízo assinala que as locomotivas e os vagões-tanque desta empresa não usam o óleo diesel marítimo, que não é inflamável, mas

"o óleo diesel com adição de nafta, que diminui o ponto de fulgor desse óleo diesel, tornando-o inflamável, nos termos da NR-20, da Portaria nº 3.214, de 08.06.78".

10. Vale registrar, nesta oportunidade, que, na ferrovia de Carajás, a CVRD utiliza o óleo diesel marítimo, razão por que não está obrigada a pagar adicional de periculosidade aos empregados que operam em contato permanente com as locomotivas e os vagões-tanque.

11. O óleo diesel consumido pelas locomotivas da Estrada de Ferro Vitória - Minas, ou transportado pelos vagões-tanque, foi considerado inflamável em virtude da adição de nafta. Entretanto, para irradiar o direito ao adicional de periculosidade, cumpre à perícia técnica verificar, em cada caso, se a adoção, pela empresa, de medidas preventivas, descaracterizou o risco acentuado de que cogitam os arts. 193 e 194 da CLT, já transcritos.

12. Como bem precisou MOZART RUSSOMANO,

"Se os riscos derivados das atividades perigosas são eliminados, de modo a que não mais possam atingir a saúde ou a integridade física do trabalhador (art. 194), cessa a obrigação patronal de pagamento dos adicionais" (Parecer de 24.08.85, exarado sobre consulta da Rede Ferroviária Federal S.A.).

No mesmo sentido, citado no precitado Parecer, manifestou-se o egrégio Tribunal Superior do Trabalho (Ac. da 1ª T, no RR-2.414/83, rel. Min. COQUEIJO COSTA, D.J. de 16.03.84).

12. Sublinhemos que um dos principais objetivos do novo capítulo da CLT, atinente à segurança e medicina do trabalho (Lei nº 6.514/77), foi o de eliminar ou neutralizar os riscos inerentes às atividades ou operações insalubres ou perigosas. Daí acentuar explicitamente que o direito aos adicionais de insalubridade ou de periculosidade

"cessará com a eliminação do risco à saúde ou integridade física do trabalhador".

13. Bastará, portanto, que a CVRD substitua o óleo diesel com nafta pelo óleo diesel marítimo, na Estrada de Ferro Vitória - Minas para que o adicional de periculosidade se torne, indevido até mesmo aos maquinistas que firmaram o acordo referido no item 2 deste Parecer. É que esse adicional tem natureza salarial, mas não se incorpora ao salário do respectivo empregado (cf. nossas "Instituições de Direito do Trabalho", Rio, Freitas Bastos, 9ª ed., 1984, vol. I, pág. 424).

IV - DO CONTATO PERMANENTE

14. Ainda que a perícia constate a existência de risco acentuado no contato do empregado com o inflamável, mister se faz que se trate de contato permanente, na correspondente área de risco fixada pela NR-16, para que se configure o seu direito ao adicional previsto no art. 193 da CLT.

15. Na interpretação da expressão "contato permanente", se formaram duas correntes nos tribunais. Para alguns Juízes, se a permanência do trabalhador na área de risco acentuado for inter-

mitente, mas habitual, o adicional de periculosidade deverá ser proporcional ao respectivo tempo de exposição (Esta solução foi adotada com relação à periculosidade no setor da energia elétrica - Art. 2º, nº 11, do Dec. 93.412/86) :

"O pagamento do adicional deve se limitar ao tempo efetivo em que o trabalhador está exposto ao perigo, pois o seu deferimento, de forma integral, requer a existência de contato permanente com agentes que possam causar riscos à vida do empregado, hipótese não ocorrente in casu" (Ac. do TST, 2ª T., no RR-834/82, rel. Min. NELSON TAPAJÓS, D.J. de 06.05.83);

"Se a perícia mostra que, durante a prestação laboral, não houve períodos de trabalho fora da zona de risco, impõe-se expungir tais períodos de condenação em adicional-periculosidade" (Ac. do TRT, 3ª R., 1ª T., no RO-4.661/82, rel. Juiz JOSÉ T. DA SILVA, in "Repertório de Jurisprudência Trabalhista", de JOÃO DE LIMA TEIXEIRA FILHO, Rio, Freitas Bastos, vol. III, 1985, pág. 99).

16. A maioria das decisões, todavia, entende que se essa permanência não for ocasional ou de duração muito limitada, será devido o adicional, sendo indevido na hipótese inversa :

"Despachante operacional de voo, que no exercício de sua atividade permanece duas ou três vezes ao dia, por diminuto período de tempo, dentro da área de risco, não tem o direito de perceber adicional de periculosidade" (Ac. do TST, 3ª T., no RR-504/82, rel. Min. ORLANDO TEIXEIRA DA COSTA, D.J. de 18.03.83);

"Indevido o adicional de periculosidade ao maquinista que não mantém contato permanente com inflamáveis, nos termos do disposto no art. 193, da CLT" (Ac. do TST, 3ª T., no RR-5.381/83, rel. Min. RANOR BARBOSA, D.J. de 14.12.84)".

"O maquinista que maneja uma composição ferroviária com inflamáveis, especial ou mista, seja em manobra, seja em transporte contínuo, não está sujeito aos riscos previstos no art. 193, da CLT" (Ac. do TST, 1ª T., no RR-1919/83, rel. Min. ILDELÍO MARTINS, D.J. de 16.12.83);

"Auxiliar de maquinista. A intermitência do trabalho não assegura o adicional de periculosidade, porque o art. 193, da CLT, considera operações perigosas aquelas que são realizadas em caráter permanente.

A Súmula nº 47 refere-se tão somente à insalubridade. Na manobra de máquina ou no abastecimento, a eventualidade é evidente" (Ac. do TST, 2ª T, no RR-479/84, rel. Min. MARCELO PIMENTEL, D.J. de 19.04.85).

17. Estamos com a segunda corrente. Tendo em vista a finalidade das normas disciplinadoras do adicional de periculosidade, não se deve confundir "contato permanente" com contato contínuo. Se a permanência do empregado na "área de risco acentuado" ocorre, necessariamente, todos os dias, durante período expressivo, várias vezes no curso de jornada - afigura-se-nos que o adicional será devido. Mas o trabalho intermitente na área de risco acentuado há de ser habitual e corresponder a parte expressiva da jornada de trabalho. Conforme bem assinalou o egrégio Tribunal Regional do Trabalho do Rio Grande do Sul,

"Na realidade, contato permanente não significa, necessariamente, contato contínuo. Caracteriza-se a permanência, que en seja o deferimento do pretendido adicional, com o contato com o agente perigoso, ainda que intermitente, quando este não é meramente eventual e ocorre, como no caso, durante um lapso de tempo diário expressivo" (Ac. do TRT da 4ª R., 1ª T., de 05.09.83, no RO-3.685/83, rel. Juiz ANTÔNIO SALGADO MARTINS, in "Repertório" cit., vol. III, 101/2).

18. Por issomesmo concluiu RUSSOMANO, no já citado Parecer :

"os trabalhadores que possam ter contacto com o vagão-tanque em trânsito nunca poderão exigir o pagamento do adicional de periculosidade, pelo motivo básico de que esse contacto não poderá ser permanente, o que torna inaplicável à espécie o art. 193, da Consolidação, pelos próprios termos desse dispositivo.

Cabe, na hipótese, por aplicação analógica, o dispositivo da Portaria nº 3.214/78 que dispõe sobre transporte de inflamáveis líquidos ou gases liquefeitos em caminhões-tanque (NR-16 - Anexo 2 - Item I - Letra I)".

V - ESCLARECEDORAS AFIRMAÇÕES DA PERICIA

19. Vale sublinhar, a propósito, que o Engenheiro de Segurança que serviu como perito do Juízo, depois de assinalar que, no terminal de Tubarão, o posto de abastecimento de vagões-tanque pertence à PETROBRÁS, sendo operado por seus empregados "em área totalmente cercada" - afirma :

- "6. A distância entre os bicos de abastecimento dos vagões-tanques à cerca que delimita a área da Petrobrás é de 19 metros. A distância entre os bicos de abastecimento e o setor mais próximo do pátio de manobras de Tubarão é de 34 metros. Esta distância em relação aos setores mais afastados pode, inclusive, ser superior a 6 quilômetros.
7. Em Governador Valadares são descarregados 4 vagões-tanques, por mês.
8. Na Estação de Governador Valadares, em seu pátio de manobras, trabalham 16 (dezesesseis) manobreiros de pátio, em regime de escala.
9. Durante o abastecimento das locomotivas não é necessária a presença do manobreiro de pátio junto à mesma, pois somente é responsável pelo seu deslocamento até o local de abastecimento e pela retirada da locomotiva, após o seu abastecimento.
10. Os abastecedores é que são os responsáveis pelo abastecimento das locomotivas.
11. Os empregados da RDA lotados na área de estocagem de inflamáveis, na operação das bombas de abastecimento de inflamáveis de Desembargador Drumond, exercem tais atividades em caráter permanente e habitual, e por este motivo recebem o adicional de periculosidade com inflamáveis.
12. Os guarda-chaves exercem a sua função nos pátios de manobras, encarregando-se, principalmente, dos desvios nas linhas. São, ainda, substitutos, eventuais, dos manobreiros, quando necessário, em algumas Estações.

Os manobreiros de pátio exercem as suas funções no pátio de manobras, engatando e desengatando as locomotivas nos vagões, locomotivas em locomotivas (2 ou 3), ou vagões em vagões. Tais acoplamentos

e desacoplamentos podem se dar, também, em vagões-tanque, contendo inflamáveis líquidos. Deslocam-se, frequentemente, ao longo da linha, no pátio de manobras, mantendo contato por rádio (motorola de alcance de 1 a 5 km), com os maquinistas e outros manobreiros. Acompanham as locomotivas até o local de abastecimento, saem do local durante o abastecimento, e retornam para a sua retirada do local. Acompanham as locomotivas e vagões-tanques às mesmas acoplados até o Posto de abastecimento da Petrobrás, saem do local durante o abastecimento, e retornam para a sua retirada do local.

13. As orientações dadas pelos manobreiros aos maquinistas são feitas através de rádios (motorola de alcance variável de 1 a 5 km).
14. Segundo informações prestadas pela própria RDA à fl. 261 dos autos, no Porto do Tubarão circulam, em média, 91 vagões-tanque por mês, ou seja, em média, 3 por dia.

Em Governador Valadares, somente 4 vagões/tanque por mês, ou seja, 1 por semana.

Em Desembargador Drumond, são descarregados de 4 a 7 vagões-tanque, por dia.

Entretanto, como uma composição contém cerca de 80 a 160 vagões, a proporção entre VAGÕES-TANQUE e Vagões de carga (de minério) é muito pequena.

Os acoplamentos são mais comuns, portanto, entre vagões de carga (minério)".

20. Também o perito-assistente, indicado pela CVRD, esclarece :

"O número médio de vagões em manobras nos pátios de Tubarão em 1983, 1984 e 1985 foi de 1.166.532, sendo que o número médio máximo de vagões-tanques em manobras em qualquer local das áreas de manobras de Tubarão por jornada de trabalho foi de 02 (dois) que são manobrados entre 1598 vagões de minério, o que comprova que a exposição dos reclamantes junto a esses vagões é rara ocasional, sendo que com o cumprimento das escalas de revezamento os empregados ficam durante várias semanas sem efetuar um engate ou desengate de vagão-tanque.

Quanto à exposição dos reclamantes próximo à locomotiva ou a um vagão-tanque durante as manobras nos pátios de Porto Velho ou Tubarão não é possível quantificar o tempo. No entanto :

- a) Essa exposição também é reduzida e esporadicamente devido a rara existência de vagões-tanques em manobras, sendo uma média de 02 (dois) para cada 1598 vagões de minério durante uma jornada de trabalho em toda área de manobra.
- b) Há o fato da necessidade constante do deslocamento dos manobreadores durante as suas atividades, por essa razão o manobreador utiliza um rádio para se comunicar com o maquinista (locomotiva), visto que na formação de um "trem" são engatados de 80 a 160 vagões que perfazem uma extensão de 1500 m, sendo que o rádio possibilita a comunicação em uma extensão de até 5.000 m.
- c) Devemos observar também que na formação do "trem" a maioria dos engates/desengates são efetuadas entre vagões de minério e não entre vagões e locomotivas ou vagões-tanques.
- d) Devemos considerar que um vagão mede aproximadamente 10 m de comprimento e que o tanque de locomotiva fica aproximadamente 7,5 m de suas extremidades (onde são efetuados os engates/desengates), portanto se o manobreador estiver efetuando o engate do 1º vagão com a locomotiva estará a 7,5m do tanque da locomotiva, sendo que ao engatar o 2º vagão estará afastado 17,5 do tanque da locomotiva (7,5 m do Tanque/locomotiva + 10 m do 1º vagão), e assim sucessivamente, podendo ficar afastado da locomotiva para efetuar um engate ou desengate até a 1.500 m".

E, tendo em conta a atividade executada pelos empregados que figuraram no processo nº 554/85, da MM 2ª JCI de Vitória, concluiu que,

"no desempenho de suas atividades permanentes e habituais"

eles

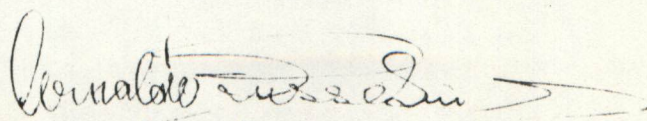
"não executam operações perigosas ou na área de risco, de forma que possibilite a caracterização do direito ao adicional de periculosidade".

VI - CONCLUSÃO

21. Em face do exposto neste Parecer e tendo em vista as revelações da perícia técnica relativas a cada reclamante ou grupo de reclamantes exercentes de idênticas funções no mesmo local, fácil será deduzir-se quando se configura e quando não se configura o direito ao adicional de periculosidade.

S.M.J., é o nosso entendimento.

Rio de Janeiro, 11 de maio de 1987



Arnaldo Sússekind
Consultor Trabalhista