

Ferrovias - Sistema de condução  
das locomotivas.

## PARECER

sobre consulta formulada por

MRS LOGÍSTICA SOCIEDADE  
ANÔNIMA.

### SUMÁRIO:

I - DA CONSULTA.....	§ 01 e 02
II - DO TRABALHO FERROVIÁRIO EM NOSSO PAÍS.....	§§ 03 a 06
III - DO POSICIONAMENTO DA SUBDELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO EM JUIZ DE FORA.....	§§ 07 a 09
IV - DA COMPETÊNCIA DOS ÓRGÃOS DE FISCALIZAÇÃO DO TRABALHO.....	§§ 10 a 17
V - DA ANÁLISE DS CONCLUSÕES DA SUBDELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO.....	§§ 18 a 24
VI - DOS LAUDOS SUPLEMENTARES.....	§§ 25 a 32
VII - DAS CONCLUSÕES.....	§ 33

Rio de Janeiro  
2002

**CONSULTORIA TRABALHISTA SÜSSEKIND**

ARNALDO SÜSSEKIND - CONSULTOR  
LUIZ INÁCIO B. CARVALHO - ASSESSOR  
Avenida Marechal Câmara, 160 - Grupo 1709  
Rio de Janeiro - RJ - CEP 20020-080  
Tel/Fax: (21) 2262.5518/2262.2314/22404332

**PARECER**

**I - DA CONSULTA**

1. **A MRS LOGÍSTICA SOCIEDADE ANÔNIMA**, empresa que desenvolve atividade de transporte ferroviário de cargas, por ter assumido parte da malha que antes era explorada pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, dirigiu-nos consulta indagando quanto á possibilidade jurídica de adotar a monocondução, isto é, que as suas locomotivas sejam conduzidas exclusivamente por um único maquinista, sem a companhia de um maquinista auxiliar, tal como ocorria na empresa sucedida.

2. A dúvida da Consulente decorre dos freqüentes questionamentos que vem sofrendo por parte do respectivo sindicato profissional e, mais recentemente, pela Subdelegacia do Trabalho em Juiz de Fora/MG. Encaminhando conclusão da referida Subdelegacia e dois laudos técnicos elaborados por conceituados engenheiros de segurança do trabalho, especializados em condições ambientais de trabalho, apresenta as considerações abaixo transcritas com as indagações sobre as quais suscita o nosso exame:

**"Considerando a evolução tecnológica da operação ferroviária, com equipamentos e sistemas que permitem a comunicação das locomotivas de qualquer ponto da malha ferroviária com o Centro de Controle Operacional, proporcionando inclusive ao controlador a condição de acionar o sistema de emergência da composição e ainda que os sinais e chaves também podem ser comandados diretamente pelo referido Centro.**

**Considerando que não há na legislação em vigor nenhum dispositivo definindo a necessidade de que a composição ferroviária seja conduzida por um maquinista e um auxiliar ou proibindo que seja feita apenas pelo maquinista;**

**Pergunta-se:**

1) Existe algum regulamento que determine a quantidade de pessoas para a condução de uma composição ferroviária de cargas?

2) A condução de uma composição ferroviária de cargas feita por um maquinista infringe algum Regulamento Operacional Ferroviário?

2.a) A monocondução contraria algum dispositivo legal?

2.b) A monocondução expõe o maquinista a algum risco eminente?"

## II – DO TRABALHO FERROVIÁRIO EM NOSSO PAÍS

3. Em vários países, algumas atividades profissionais, em face das suas características, recebem tratamento legal específico. Normalmente ocorre através de regulamentação estatal ou por instrumentos normativos. No Brasil, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), de 1943, no seu Título III, dispôs sobre **“as normas especiais de tutela do trabalho”**, entre as quais as concernentes ao trabalho ferroviário (Seção V do Capítulo I). Elas tratam, preponderantemente, da duração e do horário de trabalho das diversas categorias de ferroviários, além do conceito de tempo de serviço. Em paralelo, vigoram algumas normas complementares à CLT, como o Decreto nº 1832, de 1996 (Regulamento de Transportes Ferroviários), sem prejuízo da estipulação de regras específicas em convenções e acordos coletivos.

4. Sobre a matéria preleciona Eduardo Gabriel Saad:

**“Agasalha a Consolidação das Leis do Trabalho normas tutelares do trabalho de caráter geral e especial. No primeiro grupo, encontram-se as disposições aplicáveis às situações que não apresentam peculiaridades de ordem pessoal ou profissional que exijam um disciplinamento diferente do geral; no segundo, estão reunidas normas protetoras de situações especiais por motivo de ordem pessoal (mulher, menor, idoso) ou de ordem profissional (bancários, estivadores, capatazia etc.). As supraditas normas especiais são encontradas, algumas no seio da própria CLT e, outras, em legislação extravagante.”** (“CLT Comentada”, ed. LTr, São Paulo, 33ª edição, 2001, pág. 176).

5. Tanto a CLT como as referidas disposições complementares não tratam da forma de condução das locomotivas, atendo-se ao detalhamento das condições de trabalho (CLT e a Lei nº 1652/52) e das regras de transporte ferroviário de cargas e passageiros, tais como as relações entre a

Administração Pública e as Administrações Ferroviárias, estas últimas entre si e em relação aos usuários, além de normas de segurança nos serviços ferroviários (Regulamento aprovado pelo Decreto nº 1832/96).

6. No que se refere à segurança nos serviços ferroviários, estabelece o mencionado regulamento:

**“Art. 54 – A Administração Ferroviária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a:**

**I – preservar o patrimônio da empresa;**

**II – garantir a regularidade e normalidade do tráfego;**

**III – garantir a integridade dos passageiros e dos bens que lhe foram confiados;**

**IV – prevenir acidentes;**

**V – garantir a manutenção da ordem em suas dependências,**

**VI – garantir o cumprimento dos direitos e deveres do usuário.”**

### **III – DO POSICIONAMENTO DA SUBDELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO EM JUIZ DE FORA**

7. Tal como relata a Consulente, o assunto foi levado ao referido órgão estatal, que entabulou uma tentativa de negociação entre o sindicato profissional e a empresa. Nessa negociação ficou estabelecido que as partes e os técnicos do órgão do Ministério do Trabalho e do Emprego realizariam uma viagem para avaliar, com precisão, as condições de trabalho em uma cabine da locomotiva.

8. Realizada a viagem, a Seção de Segurança e Medicina do Trabalho da Subdelegacia do Trabalho emitiu posicionamento contrário à monocondução, com base em laudo que, após alegar o descumprimento de algumas Normas Regulamentadoras (NRs) e outros dispositivos atinentes à ambiente de trabalho, apresenta a seguinte conclusão:

**“Considerando as normas de trabalho determinadas, o modo operatório, a exigência de tempo no trabalho, o ritmo de trabalho, o conteúdo das tarefas, a responsabilidade intensa da atividade de maquinista, a concentração permanente nos trilhos, comandos, traseira da composição, falta de visibilidade do lado esquerdo do maquinista (o campo de visão do maquinista em monocondução só existe do lado**

direito da locomotiva), o que acontecer do lado esquerdo da composição o maquinista não perceberá a sensação de solidão no posto de trabalho, a grande tensão observada, das intercorrências que a locomotiva poderá apresentar e que o maquinista deverá resolver sozinho (durante a viagem observamos quatro alarmes nas locomotivas interligadas e que o maquinista em monocondução teria de parar a composição onde estivesse), sair do posto de trabalho com chuva ou não, frio, neblina, à noite, dentro de túneis ou não, verificar a origem do defeito que disparou o alarme, se o alarme disparado poderá ser desligado sem maiores prejuízos para a locomotiva, como até o risco de incendiá-la se fizer a operação incorreta. A operação de parar a locomotiva para atender as intercorrências, não aconteceu porque um dos membros que acompanhava a viagem, supervisor da empresa, se antecipou ao maquinista e resolveu os sinais de alarme sem participação do maquinista. Pela orientação no procedimento da monocondução, é o maquinista quem deverá verificar o problema. Um dos locais de intercorrência, se tivesse parado a composição, para iniciar o movimento novamente de saída, o maquinista teria grande dificuldade no arranque, em função do aclave existente, onde a locomotiva iria 'patinar', conforme afirmaram os sindicalistas, que também são maquinistas. Com estas paradas de emergência, todo o trecho fica sinalizado em vermelho para as demais composições, atrasando assim todos os compromissos de horários, com os clientes.

Alguns trechos são monótonos, em função da marcha lenta e desenvolvida pela locomotiva em subidas, aliado ao excesso de jornada, até mesmo pelo atendimento às intercorrências e que atrasam a viagem, causam sonolência no maquinista e que também causarão acidentes de grandes proporções.

O Sindicato dos Trabalhadores protocolizaram documentos que revelam estes acidentes, inclusive o demonstrado na cópia anexa, acontecido no dia 12/07/2002, enquanto ainda redigíamos este documento.

Toda esta descrição está em desacordo com os itens preconizados pela Norma Regulamentadora (NR 17), da Portaria 3751/90 e interfere sobremaneira na exposição de riscos de acidentes de trabalho, de grandes proporções, expondo estes trabalhadores e deixando também de cumprir os itens do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA da Portaria 25/94.

Considerando que esta situação de insegurança por parte de todos os maquinistas, representados pelo seu sindicato e que a empresa deverá rever esta mudança, para Segurança do Trabalho e que o AUXILIAR DE MAQUINISTA, retirado da equipagem de uma locomotiva, poderia estar realizando tarefas de assessoramento, limpeza do ambiente de trabalho, outras tarefas que a empresa determinar, companhia para o maquinista, dividindo os problemas que intercorrem, evitando a solidão e medo estampados, ajudando a proteger o patrimônio que em parte é da Nação, que o MAQUINISTA e o AUXILIAR estão para a empresa, na mesma proporção que se encontram um Piloto e Co-Piloto, para a aviação, o Motorista do ônibus, o Capitão do Navio. Todos são peças principais de suas atividades e deverão ser respeitados como os empregados imprescindíveis, até para existência da própria empresa.

Considerando que as condições de trabalho, ainda não atendem a todas as exigências para um trabalho de grande risco, somos contrários a modalidade de MONOCONDUÇÃO IMPLANTADA PELA Empresa MRS, em seu trecho de comando.

Sugerimos que convoque a Direção Central da Empresa MRS, o Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários, Seção de Relações do Trabalho – Subdelegacia do Trabalho de Juiz de Fora, agora para continuar esta negociação em nível de nossa competência.”

9. As conclusões do órgão de fiscalização do trabalho, com as vênias de estilo, denotam alguns aspectos curiosos e contraditórios. Apontam o descumprimento de algumas normas de segurança (NRs), mas não determinam à empresa a correção dos eventuais desvios. E, sob o argumento de que as normas de segurança não estão sendo atendidas, manifestam posição contrária à monocondução, embora recomendem que o procedimento seja objeto de negociação a ser efetivada entre

empresa e sindicato profissional, com intermediação da Subdelegacia. Ora, o cumprimento de normas de segurança ultrapassa os limites da negociação coletiva. Simplesmente devem ser cumpridas. Portanto, como a empresa e o sindicato iriam entabular negociação coletiva para tratar, em regra, de descumprimento de condições gerais de trabalho? O só fato do órgão de fiscalização propor essa negociação, revela que não existe norma legal ou regulamentar para impor a manutenção do maquinista auxiliar.

#### IV – DA COMPETÊNCIA DOS ÓRGÃOS DE FISCALIZAÇÃO DO TRABALHO

10. A competência da fiscalização do trabalho é definida no art. 626 da CLT, que foi recepcionado pela Constituição Federal em vigor (art. 21):

**"Art. 626 - Incumbe às autoridades competentes do Ministério do Trabalho, ou àquelas que exerçam funções delegadas, a fiscalização do fiel cumprimento das normas de proteção ao trabalho.**

**Parágrafo único - Os fiscais do Instituto Nacional de Seguridade Social e das entidades paraestatais em geral, dependentes do Ministério do Trabalho, serão competentes para a fiscalização a que se refere o presente artigo, na forma das instruções que forem expedidas pelo Ministro do Trabalho."** (grifamos).

11. Comentando o precitado dispositivo, assinala o ex-Presidente do egrégio Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo, juiz Francisco Antonio de Oliveira:

**"A fiscalização do trabalho tem caráter preventivo de velar pelo cumprimento da legislação que rege a espécie. Tem também atuação repressiva, quando presente o descumprimento, pela correção do ato e pela aplicação da pena pecuniária ou sanções outras, como o fechamento temporário ou mesmo definitivo do estabelecimento."** ("Consolidação das Leis do Trabalho Comentada", Ed. Revista dos Tribunais, São Paulo, 1996, pág. 611, grifamos).

12. A competência dos Auditores Fiscais está disciplinada na Medida Provisória nº 46, de 25 de junho de 2002, que, basicamente, reedita a Medida Provisória nº 2175-29:

**“Art. 11. Os ocupantes do cargo de Auditor-Fiscal do Trabalho têm por atribuições assegurar, em todo o território nacional:**

**I - o cumprimento de disposições legais e regulamentares, inclusive os relacionados à segurança e à medicina do trabalho, no âmbito das relações de trabalho e de emprego;**

**II - a verificação dos registros em Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, visando a redução dos índices de informalidade;**

**III - a verificação do recolhimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, objetivando maximizar os índices de arrecadação;**

**IV - o cumprimento de acordos, convenções e contratos coletivos de trabalho celebrados entre empregados e empregadores;**

**V - o respeito aos acordos, tratados e convenções internacionais dos quais o Brasil seja signatário;**

**VI - a lavratura de auto de apreensão e guarda de documentos, materiais, livros e assemelhados, para verificação da existência de fraude e irregularidades, bem como o exame da contabilidade das empresas, não se lhes aplicando o disposto nos arts. 17 e 18 do Código Comercial.**

**Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará as atribuições privativas previstas neste artigo, podendo cometer aos ocupantes do cargo de Auditor-Fiscal do Trabalho outras atribuições, desde que compatíveis com atividades de auditoria e fiscalização.” (grifos nossos).**

13. O alvo da fiscalização do trabalho é, portanto, o de impor o cumprimento da legislação aplicável, quando constatar que está sendo infringida: a) mediante autuação do infrator, visando a penalizá-lo e dele obter a imediata solução do caso; b) orientar o infrator, fixando prazo para a observância da norma, sempre que o caso não exigir solução imediata. O que se nos afigura estranho e contraditório é a solução do caso, para que seja objeto de negociação coletiva, porque esta pode concluir pela inoccorrência da infração que o órgão de fiscalização considera configurada.

14. É evidente que a ação da autoridade fiscal do trabalho tem início e se esgota no exame do **“cumprimento de disposições legais e regulamentares, inclusive os relacionados à segurança e à medicina do trabalho, no âmbito das relações de trabalho e de emprego”**. Ora, nenhuma das normas

regulamentares adotadas pelo Ministério do Trabalho com o objetivo de prevenir infortúnios profissionais, impõe às empresas ferroviárias a manutenção de mais de um condutor da locomotiva.

15. Se a experiência demonstrar que a monocondução da locomotiva ferroviária, apesar dos modernos métodos de controle de sua condução, tem sido responsável por acidentes do trabalho, caberá ao aludido Ministério incluir na NR que considerar pertinente, a obrigatoriedade do maquinista auxiliar. Sem norma legal ou regulamentar, a exigência refoge ao âmbito de aplicação do art. 157 da CLT.

16. Sublinhe-se, a propósito, que a Constituição Federal no seu art. 5º, consagra o princípio da reserva legal como um dos "**direitos e garantias fundamentais**":

**"II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;"**

17. No exercício de qualquer função, seja **jurisdicional, legislativa** ou **executiva**, o Estado tem, portanto, a sua ação submetida e limitada aos ditames da lei. Este o princípio consagrado na Lei Maior que entre nós prepondera desde a Constituição do Império e sempre esteve presente, sob as mais variadas formas, nos textos fundamentais do nosso País. Por óbvias razões, o Poder Executivo Federal está submetido a esse princípio. Agindo além desses limites, restaria violado o princípio da reserva legal, assegurado constitucionalmente ao cidadão como direito fundamental.

#### **V - DA ANÁLISE DAS CONCLUSÕES DA SUBDELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO**

18. Em longo relatório que concluiu pela impossibilidade de ser implementada a monocondução, a Subdelegacia sediada em Juiz de Fora apresenta vários fundamentos que merecem análise detalhada.

- a) Referindo desobediência à Norma Regulamentadora nº 9, os técnicos da Subdelegacia aduzem as seguintes razões:

**"As locomotivas não são submetidas à limpeza completa, interna e externamente, quando o maquinista assume seu posto de trabalho, apresentando resíduo impregnado de óleo diesel em suas paredes e**

tetos. Existem lâmpadas queimadas nos outros locais da locomotiva. Os vidros das janelas estão quebrados e não são substituídos. Desacordo com a NR-9 da Portaria 25/94." (grifos nossos).

19. A referida NR 9, na versão aprovada pela Portaria SSST nº 25, de 29/12/94, trata especificamente do "PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE RISCOS AMBIENTAIS" "visando a preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através de antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, tendo em consideração a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais." (item 9.1.1). E a seguir esclarece:

"9.1.5 – Para efeito desta NR consideram-se riscos ambientais os agentes físicos, químicos e biológicos existentes nos ambientes de trabalho que, em função de sua natureza, concentração ou intensidade e tempo de exposição, são capazes de causar danos à saúde do trabalhador.

9.1.5.1 – Consideram-se agentes físicos as diversas formas de energia a que possam estar expostos os trabalhadores, tais como ruído, vibrações, pressões anormais, temperatura extremas, radiações ionizantes, radiações não-ionizantes, bem como infra-som e o ultra-som.

9.1.5.2 – Consideram-se agentes químicos as substâncias, compostos ou produtos que possam penetrar no organismo pela via respiratória, na forma de poeiras, fumos, névoas, neblinas, gases ou vapores, ou que, pela natureza da atividade de exposição, possam ter contato ou ser absorvidos pelo organismo através da pele ou por ingestão.

9.1.5.3 – Consideram-se agentes biológicos as bactérias, fungos, bacilos, parasitas, protozoários, vírus, entre outros." (os destaques não pertencem ao original).

20. A análise dos textos transcritos deixa claro o seu intuito: obrigar o empresário a evitar determinados riscos no ambiente de trabalho, considerando os agentes físicos, químicos e biológicos, tal como conceituados na norma. Ora, não se pode conceber que os fatos apontados pela Subdelegacia (falta de limpeza da locomotiva, lâmpadas queimadas e vidros danificados) tenham alguma correlação com a NR em questão. Mas ainda que correlação houvesse, o fato de ter um ou mais

maquinistas não teria qualquer significado, pois não incumbe ao maquinista auxiliar limpar a cabine, trocar as lâmpadas queimadas e os vidros danificados. Portanto, o alegado descumprimento da referida NR nº 9 foi inserida como fundamento para ensejar a conclusão lançada no laudo, tal qual Pilatos no Credo.

b) Referindo desobediência à Norma Regulamentadora nº 25, os técnicos formulam as seguintes razões:

**“O sanitário, existente somente em uma locomotiva que viajamos, não estava submetido à higienização prévia, não possuía papel higiênico. A água potável existe em cantil próprio do maquinista. O lanche fornecido é dependurado em alavancas do painel, encobertando-se. As refeições são feitas com a locomotiva em movimento e o maquinista operando-a com todas as suas alavancas e atenção que precisa ter nos trilhos à sua frente. Desacordo com a NR-24 da Portaria 3214/78.”** (grifos nossos).

21. É inquestionável que a empresa ferroviária deve promover a implementação das condições estipuladas na Norma. Entretanto, a existência de mais um maquinista não altera essa obrigação patronal, que deve ser atendida independentemente da monocondução da locomotiva.

22. A única pertinência seria a concessão do intervalo legal para a realização da refeição que, no caso de pessoal de equipagens (art. 237, letra c, da CLT), tem regra específica no art. 239 (do mesmo diploma legal). Mas esse aspecto não foi alvo de questionamento, o que nos autoriza a deduzir a sua observância.

c) Por fim, fazem referência à Norma Regulamentadora nº 17 na conclusão, conforme transcrição no item 13 na seção anterior deste parecer.

23. A NR-17, na redação que lhe emprestou a Portaria nº 3751/90, trata da **ergonomia**, definindo as condições básicas para **levantamento, transporte e descarga individual de materiais** (item 17.2), **mobiliário dos postos de trabalho** (item 17.3), **equipamentos dos postos de trabalho** (item 17.4), **condições ambientais de trabalho** (item 17.5) e **organização do trabalho** (item 17.6). Não cremos que as regras estabelecidas no referido diploma possam determinar ou interferir na necessidade de um ou dois maquinistas.

24. Constata-se, assim, que o laudo elaborado pelos técnicos da Subdelegacia, segundo o nosso ponto de vista e com as vênias de estilo, não apresenta fundamentos consistentes no sentido de demonstrar que a monocondução estaria contrariando qualquer norma de proteção ao trabalho. E esse aspecto ganha maiores contornos, quando recomenda que prossiga a negociação entre o sindicato e a empresa. Ora, condições ambientais de trabalho não se inserem no plano da negociação coletiva, salvo para pactuarem condições suplementares às regras básicas, o que efetivamente não é caso.

#### VI – DOS LAUDOS SUPLEMENTARES

25. A Consulente solicitou que a matéria fosse analisada por dois especialistas, tendo ambos concluído em sentido diametralmente oposto daquele a que chegaram os técnicos da Subdelegacia de Juiz de Fora. O Engenheiro Sérgio Latance Jr., especialista em segurança do trabalho, elaborou “Parecer Técnico” relativo a atividade do maquinista.

26. No referido estudo enfrenta um a um os argumentos sustentados pela Subdelegacia de Juiz de Fora, demonstrando, com supedâneo técnico consistente, os equívocos por aquela apresentados:

**“Baseando-se no contido deste parecer, concluímos que as atividades de maquinistas da MRS em monocondução estão isentas de riscos acentuados que impeçam a continuidade deste processo, confirmando a tese apresentada pela empresa responsável pelas atividades, fundamentada através de relatórios e adoção de procedimentos dos setores de operação , segurança e saúde do trabalho.”**

27. No mesmo sentido o estudo elaborado pelo engenheiro Antonio Carlos Vendrame, que emite idêntica conclusão.

28. Como se infere, ainda que a análise da matéria fique restrita à visão da segurança do trabalho, a conclusão no sentido de vetar a monocondução enseja profundas e respeitáveis controvérsias.

29. É óbvio que a Consulente, antes implementar a monocondução, realizou os necessários estudos técnicos. E esse fato foi confirmado nos laudos elaborados pelos engenheiros que analisaram o assunto. O engenheiro Sérgio

Latance Jr., na parte que trata das "NORMAS DE TRABALHO DETERMINADAS E MODO OPERATÓRIO" (item IV), registra:

**"Neste item devemos esclarecer que a empresa MRS adotou uma série de medidas orientadoras e preventivas para implantação da monocondução, dados estes constantes no Documento I anexo, onde podemos destacar:**

- **Manobras em monocondução realizadas em pátios com o auxílio do Manobrador;**
- **Operação em monocondução sempre com locomotiva comandante de frente;**
- **Operação em monocondução somente com o dispositivo 'homem morto'\* em funcionamento;**

**\* homem morto é um dispositivo de segurança que atua quando de um mal estar ou morte súbita do maquinista.**

**A monocondução não ocorrerá:**

- **no trecho pertencente a CPTN, uma vez que a empresa não permite**
- **no trecho pertencente à Ferroban devido não haver na estação Alumínio auxiliares para manobras em pátios**
- **onde haja necessidade de operação em recuo (andar em marcha a ré)**
- **transporte em cargas perigosas**
- **trens sem dispositivo 'homem morto'."**

30. E, após ilustrar com foto o dispositivo "homem morto", resalta:

**"Tendo em vista as diretrizes operacionais e de segurança preconizados no Documento I, a empresa MRS adotou e treinou os Maquinistas para o chamado 'Procedimento Operacional de Monocondução' descrito no Documento 2 anexo, onde destacamos:**

- **Todas as anomalias são imediatamente comunicadas ao CCO (Centro de Controle Operacional)**
- **Os procedimentos de operação básica e de segurança do trem são minuciosamente descritos e estudados pelo Maquinista**
- **Cabe ao CCO gerenciar as anomalias, orientar os maquinistas e toda a logística da empresa no intuito de solucionar, com a maior brevidade possível, tais situações**

- O Maquinista tem a sua disposição a Rádio-Mecânica, que em casos de emergência orienta quanto a solução dos problemas mais simples
- Não havendo possibilidade de solução fácil do problema ocorrido, a empresa irá deslocar uma equipe de apoio até o local.

As Equipes de Apoio mencionadas acima têm um procedimento operacional detalhado, desenvolvido no fito de dar pronto atendimento aos problemas mencionados pelo Maquinista ao CCO, conforme demonstra o Documento 3, anexo.

Observe-se a tempo que a área de saúde e segurança do trabalho participou do processo de implantação da monocondução, gerando as recomendações constantes do Documento 4, anexo, já implantadas.”

31. Por fim, o expert em segurança do trabalho emite a seguinte conclusão técnica:

“Conforme pudemos demonstrar, fica patente que as ditas ‘normas de trabalho determinadas e modo operatório’ mencionadas pelos auditores em seu relatório, são normas e procedimentos adequados que garantem a segurança necessária para as operações em monocondução naquelas atividades preconizadas pela MRS.”

32. Essa foi, igualmente, a conclusão do engenheiro de segurança Antonio Carlos Vendrame, tal como se infere das longas e consistentes razões aduzidas no item 17 do seu trabalho, no qual também registra os estudos prévios levados a efeito pelas áreas técnicas da Consulente.

## VII - DAS CONCLUSÕES

33. As considerações acima nos permitem aduzir as seguintes conclusões, que atendem aos quesitos formulados pela Consulente:

- a) a fiscalização do trabalho somente poderá impor procedimentos e realizar as correspondentes autuações quando respaldada por norma técnica específica, pena de contrariar o princípio da reserva legal, consagrado como direito fundamental pela Constituição Federal vigente;
- b) inexistente norma legal ou regulamentar estabelecendo a proibição de as empresas ferroviárias adotarem a condução de suas composições por um único maquinista;

- c) as alegadas infrações às NRs 9, 17 e 25, se configuradas, independem do número de maquinistas presentes à locomotiva;
- d) a conclusão a que chegaram os técnicos da Subdelegacia Regional do Trabalho, sediada em Juiz de Fora, no sentido de vetar a implementação da monocondução por parte da Consulente e recomendando que a matéria seja resolvida pela via da negociação coletiva não está em sintonia com o sistema legal em vigor e, consoante os laudos de dois especialistas, não encontra restrições no que refere às condições ambientais de trabalho; e
- e) Caso seja lavrado algum auto de infração pelo simples fato de a Consulente ter implementado a monocondução, a punição poderá ser enfrentada no plano administrativo, sem prejuízo de ser levada a exame do Judiciário, com significativas possibilidades de ser desconstituída.

S.M.J. é o nosso parecer.

Rio de Janeiro,

  
**ARNALDO SÚSSEKIND**  
ADV. Insc. OAB/RJ nº 2100

**LUIZ INÁCIO BARBOSA CARVALHO**  
ADV. Insc. OAB/RJ nº 44418