



DIEESE
SUBSEÇÃO NA FEDERAÇÃO NACIONAL DOS PORTUÁRIOS

CUT BRASIL

TRANSPORTE DE CARGA: DESAFIOS PARA O DESENVOLVIMENTO
E PARA CONDIÇÕES DE TRABALHO DIGNAS

Experiências internacionais de regulação do trabalho

Fiorella Macchiavello
Técnica do DIEESE na Subseção FNP

São Paulo, 22 de Novembro de 2013

Aquecendo os motores.... INTRODUÇÃO

- A fadiga na condução é um fator significativo em aproximadamente 15% a 20% das colisões no transporte comercial rodoviário
- Na Europa , em 2001, estimou-se que a cada dois motoristas de trajetos longos, um já adormeceu ou cochilou enquanto dirigia
- Na Austrália, em 2001, 1 em cada 5 motoristas de longa distância reportou pelo menos 1 caso de fadiga na sua última viagem
- Nos Estados Unidos uma pesquisa realizada em 2008 com motoristas de caminhões revelou que 1 em cada 6 cochilou ao volante no mês anterior à pesquisa
- No Chile entre 2005 e 2010 aconteceram 29 mil acidentes envolvendo caminhões, 527 mortes e 8.745 feridos. Em 651 desses casos, a causa direta foi o cansaço dos motoristas .

Não há dúvidas. A fadiga é uma ameaça para a segurança nas estradas e rodovias

Fadiga + trabalho perigoso....



Estrada na Austrália

Fadiga + trabalho perigoso....



Estrada em Colorado / EUA

Fadiga + trabalho perigoso....



Estrada na fronteira entre China e Paquistão

Fadiga + trabalho perigoso....

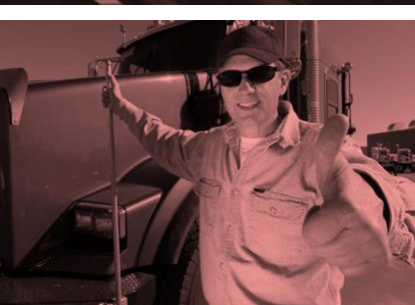


Estrada “El Paso de los Caracoles” / Chile

Fadiga + trabalho perigoso....

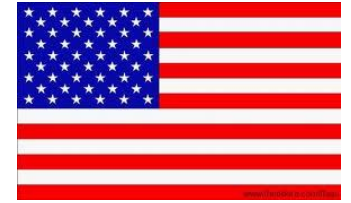


“Camino de los Yungas” - Bolívia



Experiências internacionais de regulação do trabalho

Normas mais importantes – Estados Unidos



Federal Motor Carrier Safety Agency (2011 e 2013)

➤ Distinção entre “Tempo de Trabalho” e “Tempo de não Trabalho”

↳ Compreende outras atividades, além de dirigir, como carregar e descarregar mercadorias

➤ Limita o tempo máximo que se pode dirigir entre dois períodos de descanso.

➤ Após acumular 11 horas dirigindo, o motorista deve ter um “tempo de não trabalho” de 10 horas. Só após esse período, ele poderá dirigir novamente.

➤ As regulações proíbem um motorista de dirigir se passaram 14 horas desde seu último período de descanso. Ou seja, se acumulou 14 horas de “tempo de trabalho”, por exemplo 11 horas dirigindo e 3 realizando outras tarefas.

➤ Um motorista não pode dirigir após ter acumulado 60 horas de “tempo de trabalho” dentro de um período de 7 dias. Ou de 70 horas num período de 8 dias.

Normas mais importantes – Estados Unidos

Federal Motor Carrier Safety Agency (2011 e 2013)



- Novas regulamentações passaram a vigorar em julho de 2013 (foco: segurança)
- Passou a ser obrigatório o descanso de 30 minutos após 8 horas seguidas dirigindo.
- Se o motorista chegou ao limite de 70 horas de “tempo de trabalho” num período de 8 dias, **é obrigatório um descanso de 34 horas consecutivas**, de tal forma que possa dormir pelo menos duas noites entre 1 e 5 da manhã, período biológico em que o corpo demanda mais repouso para se restituir.

Normas mais importantes – Canadá



*Transport Canada (2005) interpretadas no Canadian Council of Motor
Transport Administrators (2007)*

- Existem 2 conjuntos de regulações. Uma que se aplica a motoristas que dirigem ao norte do paralelo 60º (latitude) – onde o sol alcança 18 ½ hrs no verão e 5 ½ hrs no inverno - e outra para aqueles que dirigem ao sul.
- Foco: regulação no sul, onde há mais atividade econômica e onde as condições não são tão distantes da realidade brasileira.
- Similarmente aos EUA, as regulamentações definem “tempos de trabalho” e “tempos de não trabalho”
- O motorista não pode dirigir após acumular 13 horas dirigindo ou 14 horas de “tempo de trabalho” dentro de um intervalo de 24 horas.
- O período de descanso é de no mínimo 8 horas consecutivas de “tempo de não trabalho”. Só após cumprir tal período, se pode dirigir novamente. Mas, seu “tempo de não trabalho” total deve ser de no mínimo 10 horas por dia. Essas outras 2 horas de descanso, podem ser distribuídas a critério do motorista em blocos no menores a 30 minutos cada.
- Não pode dirigir após acumular 70 horas de “tempo de trabalho” em 7 dias.

Normas mais importantes – União Europeia



Regulação EC Nº 516/2006

- A regulação prevê: tempos de descanso, pausas, tempo dirigindo e tempo realizando outros trabalhos.
- O tempo de descanso é aquele em que o motorista pode prever livremente do seu tempo e proporciona o tempo necessário para poder dormir.
- A pausa é tida como um período curto e exclusivo para que o motorista se recupere, momento em que ele não deve desempenhar nenhuma outra função relacionada ao trabalho.
- O tempo dirigindo abrange qualquer momento em que está operando o veículo e inclui tempos parados (por ex. por engarrafamento)
- Outros trabalhos são aqueles que não dirigir: carregar/descarregar/ limpeza /manutenção técnica / processos necessários em alfândegas, etc.

Normas mais importantes – União Europeia



Regulação EC Nº 516/2006

- O motorista deve ter uma pausa obrigatória de no mínimo 45 minutos após acumular 4 ½ horas dirigindo. A pausa pode ser dividida em dois períodos, sendo que o primeiro tem que ser de 15 minutos e o segundo, de 30.
- O tempo máximo acumulado na direção entre 2 períodos de descanso é de 9 horas. E Pode chegar a 10 horas só duas vezes por semana.
- O período mínimo de descanso é de 11 horas. Mas, pode chegar a 9 horas até 3 vezes por semana.
- O período máximo dirigindo numa semana não pode superar as 56 horas e o tempo máximo entre dirigir e realizar outros trabalhos não pode exceder as 60 horas.
- Regras adicionais são aplicadas para o período noturnos, porém diferenciadas entre os membros da União Europeia.





Normas mais importantes – Austrália



National Heavy Vehicle Accreditation Scheme - NHVAS

- As transportadoras precisam estar credenciadas no NHVAS e devem operar de acordo com “*The Basic Fatigue Management Standard*”
- Quem não é creditado deve seguir normas específicas descritas na “*National Transport Commission*”. Vamos focar nas regras mais importantes das transportadoras credenciadas que seguem o NHVAS.
- Num período de 9 horas, o motorista não deve trabalhar mais de 8 ½ hrs, deve ter 30 minutos de descanso.
- Num período de 12 horas não deve trabalhar mais de 11 horas. 1 hora deve ser de descanso.
- Num período de 24 horas não deve trabalhar mais de 14 horas e deve ter no mínimo 7 horas contínuas de descanso.
- Num período de 7 dias um motorista não pode acumular mais de 36 horas de trabalho noturno ou jornadas longas (mais de 12 em 24 horas ou qualquer trabalho realizado entre a meia-noite e as 6 da manhã).
- No máximo pode trabalhar 144 horas em 14 dias.

Tabela Resumo - Regras Básicas

Países	Tempo máximo dirigindo	Tempo máximo de trabalho	Tempo mínimo de repouso entre jornadas	Máximo de horas seguidas dirigindo	Pausa mínima	Horas máximas acumuladas em 7 dias *
	11 horas	14 horas	10 horas	8 horas	30 min	60 horas
	13 horas	14 horas	8 horas	N/C	2 horas em blocos no menores a 30 min	70 horas
	9 horas	N/C	11 horas	4 ½ hrs	45 min	56 hrs direção 60 total
	14 horas	14 horas	7 horas	6 horas 9 horas 12 horas	15 min 30 min 1 hora	72**

* Nos EUA e Canadá, se lê máximo de horas trabalhadas (não só dirigidas)

** Para um período de 7 dias proíbe mais de 36 horas de jornada longa ou noturna. Restringe 144 horas para 14 dias. Para efeitos de comparação, calculou-se proporcionalmente a 7 dias.

N/C : Não foi achado na legislação



Discussão

-
- Todas as regulações demandam períodos de descanso longos e regulares.
 - A União Europeia é onde se tem o período de descanso mais longo (11 horas) .
 - O tempo que se pode acumular dirigindo entre dois períodos de descanso varia bastante. Também na União Europeia é onde o limite máximo na direção é de menos horas (9 hrs, podendo chegar a 10 hrs duas vezes por semana).
 - De acordo com a regulação atual no Canadá um motorista poderia dirigir o tempo total que é permitido entre dois períodos de descanso sem necessariamente ter uma pausa.
 - As regras nos EUA, na UE e na Austrália obrigam o motorista a ter uma pausa após ter acumulado uma certa quantidade de tempo trabalhando ou dirigindo.
 - A regulação australiana não diferencia horas dirigidas de horas trabalhadas.
-

➤ Para avaliar o impacto das diferentes regulamentações sobre a segurança, o trabalho de Goel usou um indicador de risco e fadiga. A probabilidade de um acidente vir a acontecer é calculada em função da quantidade acumulada de perda de sono, o momento do dia em que o trabalho começa, a distância a percorrer nos turnos diários e o padrão de pausas dentro desses turnos.

➤ Os índices indicam as estimativas de risco de acidentes e foram normalizados a partir do risco associado à UE (ou seja EU = 1,00)

Países	Índice de risco médio
EUA	1,04
EUA 2013	1,03
Canadá	1,06
UE Básico	1,00
UE Flexível	1,03
Austrália	1,10

Elaboração: DIEESE.

Fonte: Goel e Vidal, 2013

➤ Na UE, a possibilidade de flexibilizar todas as regras e levá-las ao máximo permitido, aumenta o risco em 3% em relação a quando se cumprem as regras básicas (principalmente pelo aumento dos turnos diários).

➤ Nos EUA, a pausa obrigatória de 30 minutos e o descanso de 34 hrs consecutivas vai reduzir o risco em aprox.. 1%

➤ O risco associado às regulações no Canadá é notadamente mais alto em relação à UE e EUA

➤ As normas na Austrália apresentam índices de riscos mais elevados.

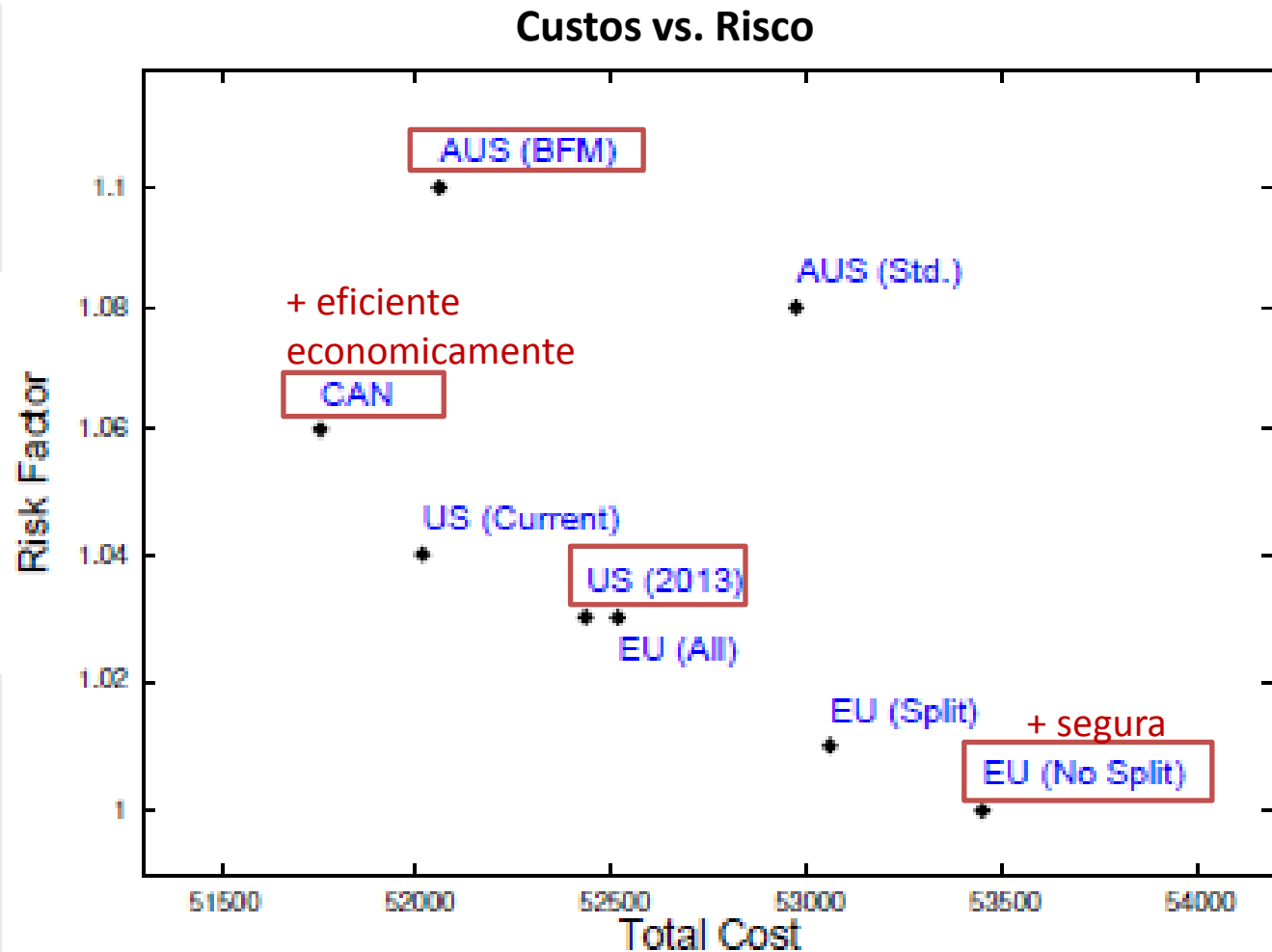
➤ Ao que tudo indica, em função dos prazos curtos para descanso no Canadá (8 hrs) e na Austrália (7 hrs), o risco por possíveis perdas de sono aumenta. Este seria o fator que mais contribui para o aumento do índice.

➤ Finalmente, o estudo mostra a correlação entre os custos totais e a média dos riscos associados às diferentes regulações:

➤ A exceção da regulação Australiana, não é possível distinguir uma clara dominância de um conjunto de regras.

➤ Na verdade há uma 'troca' entre custos e fatores de risco. As regras que resultam em custos menores estão associadas a índices de risco mais altos. E vice-versa.

➤ As regras australianas resultam em riscos desnecessariamente altos em relação a seu impacto econômico. Aparentemente os descansos curtos não se traduzem em custos menores.

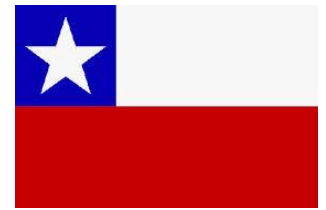


Fonte: Goel e Vidal, 2013



E na América do Sul?

Normas mais importantes – Chile



Artigo 25 bis del Código del Trabajo (última alteração em 2008)

- Estabelece uma jornada máxima de 180 horas por mês, que não poderá ser distribuída em menos de 21 dias.
- Os motoristas têm direito a um descanso mínimo interrompido de 8 horas dentro de um prazo de 24 horas. O tempo máximo dirigindo num período de 24 horas é de 12 horas.
- Em nenhum caso, um trabalhador pode dirigir mais do que 5 horas contínuas. Após este período, deve ter um descanso mínimo de 2 horas. Se o tempo de condução for menor a 5 horas, o motorista pode tomar um descanso de 24 minutos por hora dirigida. Tal obrigação deve ser cumprida no lugar habilitado mais próximo sem obstaculizar a via pública.
- Os tempos de espera não poderão exceder as 88 horas mensais e serão pagos com uma base de cálculo que não poderá ser menor do que 1,5 salários mínimos mensais.
- O caminhão deverá contar com uma cama adequada para o descanso.



Finalmente

Alguns dados

- A sociedade 24 hrs tem impacto na saúde das pessoas, principalmente daquelas que trabalham à noite. Há ciclos biológicos ligados à luz/escuridão como a produção de melatonina (hormônio do sono) que é mais intensa durante à noite.
- É comprovado que durante o sono o corpo recupera os processos fisiológicos e conhecimentos são fixados (memória e cognição).
- Pesquisas apontam que a partir da nona hora de trabalho seguida, o risco de acidente aumenta. A partir da 12ª, dobra(*). A partir da 14ª triplica.
- De maneira geral, a noite o risco de acidentes aumenta em 30,4%.

(*). Outras fontes apontam que o risco dobra na 11ª hora de trabalho. E o risco de colisões relacionados à fadiga é 10 vezes maior durante a noite do que durante o dia (Gobierno de Chile, 2011)

No Brasil



- No Brasil, de maneira geral a cada dia 50 pessoas não voltam ao trabalho seja por invalidez ou morte.
- Em questionários aplicados no Brasil , 16% dos caminhoneiros afirmaram cochilar até 8 vezes enquanto dirigem. No entanto, 56% dos copilotos afirmaram que eles cochilam enquanto dirigem. Em pesquisas posteriores chegou-se à conclusão que 48% realmente cochilam enquanto dirigem.
- Distúrbios de sono são também frequentes entre os pilotos de avião. Caixas pretas mostram que erros graves (4/5/6) acontecem com 46% mais de frequência na madrugada do que no restante do dia.
- Em 2010 houve 43.908 mortes por acidentes de carro. Estima-se que 17,19% aconteceram porque alguém dormiu ao volante (21 pessoas por dia).

Se o impacto econômico da regulação da jornada de trabalho do motorista se justifica ou não (e em que grau) pelo aumento da segurança nas rodovias é uma questão a ser debatida....

A decisão cabe aos caminhoneiros, aos donos das transportadoras, aos agentes de políticas públicas e à sociedade brasileira como um todo.



Fontes Consultadas

DIÁRIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA. **Reglamento CE N° 561/200.** Estrasburgo: 15 de marzo de 2006.

GOBIERNO DE CHILE. **En el camino: Los conductores de camiones de carga y sus condiciones laborales.** Santiago de Chile: Andros Impresores, 2011.

GOEL, Asvin e THIBAUT, Vidal. **Hours of service regulations in road freight transport: na optimization-based international assessment.** 2013.

GOVERNMENT OF CANADA, Transport Canada. **Motor Carriers, Commercial Vehicles and Drivers.** Disponível em <http://www.tc.gc.ca>. Acesso em 18/11/2013.

MELLO, Marco Túlio. **Apresentação proferida durante o II Seminário Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho.** Brasília: Tribunal Supremo do Trabalho, 19 e 20 de setembro de 2013.

NATIONAL HEAVY VEHICLE ACCREDITATION SCHEME – NHVAS (Australia). **About fatigue management.** Disponível em www.nhvr.gov.au . Acesso em 19/11/2013.

US. DEPARTAMENT OF TRANSPORTATION, Federal motor Carrier Safety Administration (FMCSA). **Hours of service LOGBOOK Examples.** Janeiro, 2013



Grata pela atenção

fiorella@dieese.org.br

DIIEESE
DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE
ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS



CUT/CNTT