
EXMO. SR. DR. JUIZ DA VARA DO TRABALHO DO RIO DE JANEIRO

ANGILITA JULITA, brasileira, natural do Rio de Janeiro, RJ, nascida em 03.03.1980, casada, CTPS 89765s/654, CPF nº identidade nº, expedida pelo DETRAN/RJ, filha de MARIA JULITA, residente à Rua dos Boiadeiros, 75, apartamento 601, Recreio dos Bandeirantes, Rio de Janeiro, RJ, CEP 39.456-070, por sua advogada VIRGÍNIA BRÁS CUBAS, inscrita na OAB/RJ nº 69.999, com escritório na Rua do Rosário, nº 30520, Centro, Rio de Janeiro, RJ, onde receberá intimações, vem, respeitosamente, diante de V. Exa. propor a presente

RECLAMAÇÃO TRABALHISTA

pelo rito ordinário

em face de CÉU DE BRIGADEIRO TRANSPORTES AÉREOS LTDA., CNPJ, localizada à Travessa Y, nº.45, Centro, Rio de Janeiro, RJ, CEP 46.459-10, primeira reclamada, e BRIGADEIRO ALIMENTOS LTDA., CNPJ, localizada na Travessa Z, nº 15, 10º andar, Andaraí , Rio de Janeiro, RJ, CEP 50.011-201, segunda reclamada, pelos fatos e fundamentos adiante expostos.

DOS FATOS

1. A reclamante foi contratada como comissária de voo em 10.05.2000 e imotivadamente dispensada em 15.03.15, quando recebia o salário mensal de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), com base operacional fixa na ponte aérea Rio - São Paulo.

2. Além do salário registrado na CTPS, a reclamante recebia gratuitamente passagens aéreas nacionais, para fins pessoais, no total de seis por ano, para qualquer local em que a companhia operasse.

As passagens eram destinadas ao lazer, a serem utilizadas em dias de repouso ou férias, não sendo cobrada da autora sequer a taxa de embarque. A parcela, que estima em R\$ 1.000,00 (mil reais) por mês, integra a sua remuneração, nos termos do artigo 82 da CLT, a refletir nas férias com 1/3, décimos terceiros salários, verbas resilitórias e FGTS com 40%.

3. A reclamante faz jus ao pagamento da parcela compensação orgânica, que não integrava a sua remuneração global, conforme estipula a cláusula 3.2.2 da Convenção Coletiva de Trabalho Aviação Regular. Igualmente devida a integração nas parcelas contratuais e resilitórias.

4. Em razão de permanecer a bordo durante o abastecimento da aeronave, a reclamante tem direito ao adicional de periculosidade, jamais quitado. Invoca a NR 16, Anexo 2, e para fins de prova junta o laudo pericial que retrata situação análoga.

5. A reclamante a partir de 05.01.2012 passou a realizar vendas de produtos alimentícios da segunda reclamada aos passageiros durante o voo, além de conferir mercadorias, receber os pagamentos, emitir nota fiscal e fechar o caixa. Por essas atividades a reclamante recebia mensalmente comissões de 0,5% sobre as vendas, no valor aproximado de R\$ 400,00, pago pela segunda reclamada, mas não considerado para qualquer fim.

6. Caracterizado o trabalho em duas funções, a reclamante tem direito ao adicional de acúmulo de função de 40% sobre a remuneração fixa e integração da parcela nas demais verbas contratuais e resilitórias.

7. No período da Copa do Mundo, de 10 de junho a 20 de julho de 2014, em razão do aumento do número de passageiros, a reclamante trabalhou acima do limite da jornada contratual, prevista em lei e em convenção coletiva, como registrado nos controles da primeira ré, sem receber corretamente o valor das horas extras, razão pela qual é credora de diferenças e seus reflexos.

8. A reclamante sofreu abordagens desrespeitosas por parte de passageiro habitual. Relatou o fato mais de uma vez à equipe, sem qualquer providência por parte do empregador, apesar de requerido o registro das ocorrências no diário de bordo, cuja juntada requer, especialmente nos meses de junho e julho de 2014, sob as penas do artigo 359 do CPC. O dano moral é evidente e merece ser reparado mediante indenização de R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais).

9. Imotivadamente dispensada, a reclamante não recebeu até a presente data as verbas devidas pelo distrato: ficou impedida de sacar o FGTS e requerer o seguro desemprego, o que pretende com as multas dos artigos 467 e 477 da CLT, se não pagas em audiência e em razão do desrespeito ao prazo legal de quitação. A baixa na CTPS foi efetuada sem a projeção do aviso prévio. Devida, portanto, a retificação na carteira, bem como a projeção do período no cálculo das verbas resilitórias, com imposição de multa diária, a critério do julgador.

10. Tendo em vista o trabalho prestado para as duas empresas, como comissária de voo e vendedora, em atividades que se complementam, a reclamante pretende que as reclamadas sejam condenadas solidariamente.

11. Os honorários advocatícios são devidos em conformidade com o artigo 20 do CPC e 133 da CF, no percentual de 20% do valor da condenação.

Reclama, com juros e correção monetária, as seguintes parcelas:

a) Declaração da natureza salarial das passagens concedidas gratuitamente e integração nos repouso semanais remunerados, horas extras, aviso prévio, férias com 1/3, décimos terceiros salários e FGTS com 40%;

- b) Pagamento da compensação orgânica e integração nos repousois semanais remunerados, horas extras, aviso prévio, férias com 1/3, décimos terceiros salários e FGTS com 40%;

- c) Pagamento do adicional de periculosidade e integração nos repousois semanais remunerados, horas extras, aviso prévio, férias com 1/3, décimos terceiros salários e FGTS com 40%;

- d) Integração das comissões pagas nos repousois semanais remunerados, horas extras, aviso prévio, férias com 1/3, décimos terceiros salários e FGTS com 40%;

- e) Pagamento de adicional por acúmulo de funções e integração nos repousois semanais remunerados, horas extras, aviso prévio, férias com 1/3, décimos terceiros salários e FGTS com 40%;

- f) Pagamento de diferenças de horas extras e reflexos nos repousois semanais remunerados, aviso prévio, férias com 1/3, décimos terceiros salários e FGTS com 40%;

- g) Indenização por dano moral;

- h) Pagamento do aviso prévio proporcional e projeções; férias simples e proporcionais com 1/3, décimo terceiro salário proporcional;

- i) Entrega de guias para saque do FGTS e habilitação ao seguro desemprego ou indenização pelo equivalente em espécie;

- j) Multas dos artigos 467 e 477 da CLT;

- k) Retificação da data de saída na CTPS e multa diária;

- l) Condenação solidária das reclamadas;

- m) Honorários advocatícios,

Requer a citação das reclamadas para apresentação de defesas, sob pena de julgamento à revelia e reconhecimento da confissão.

Protesta pela produção de todas as provas em direito admitidas. Atribui à causa o valor de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais). Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 2015

VIRGÍNIA BRÁS CUBAS OAB/RJ nº 69.999

Considere que acompanham a petição inicial os seguintes documentos:

- cópia da CTPS da reclamante;

- cópia do documento de identidade da reclamante;

- cópia do comprovante de residência da reclamante;

- procuração com todos os poderes da cláusula adjudicia.

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO AVIAÇÃO REGULAR 2013/2014

Que entre si celebram, de um , lado, SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, com sede na , neste ato representado por seu Presidente, Sr.e de outro lado, SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS, com sede na, neste ato representado por seu Diretor Presidente, Sr.

1.1.Abrangência

As condições acordadas na presente convenção vigorarão para os aeronautas que operam em todo território nacional, incluídos, também, os tripulantes de empresas nacionais baseados ou operando no exterior, obedecida a conceituação da profissão, conforme o disposto na Lei 7.183/84.

1.2.Vigência

As Cláusulas desta Convenção Coletiva de Trabalho estabelecida entre o SNA e o SNEA, vigorarão de 01 de dezembro de 2013 até 30 de novembro de 2014.

2. Itens Econômicos

2.1.Salários

Os salários dos aeronautas vigentes em 30 de novembro de 2013 serão reajustados, a partir de 01 de dezembro de 2013, pelo percentual de 5,6% (cinco vírgula seis por cento).

2.2.Piso Salarial

Ressalvadas as condições mais favoráveis, após o período de experiência de no máximo 90 (noventa) dias, a soma das parcelas do Salário Base incluindo a Compensação Orgânica não poderá ser inferior ao dos pisos abaixo fixados :

- Comissário de Voo - Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) - R\$ 1.628,07 (um mil seiscentos e vinte e oito reais e sete centavos);

- Mecânico de Voo - Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) - R\$ 2.442,12 (dois mil quatrocentos e quarenta e dois reais e doze centavos) ;

- Copiloto - Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) - R\$ 3.256,16 (três mil duzentos e cinquenta e seis reais e dezesseis centavos);

- Comandante - Piso Salarial (salário base e compensação orgânica - R\$ 3.850,18 (três mil oitocentos e cinquenta reais e dezoito centavos).

Parágrafo único - Os salários normativos acima estabelecidos serão corrigidos na mesma época e nos mesmos percentuais em que forem corrigidos os demais salários.

2.3. Diárias

.....

2.4. Vale alimentação

.....

3. Itens Sociais

3.1. Da Empregabilidade

3.1.1. Garantia de emprego, por três anos, às vésperas da aposentadoria por tempo de contribuição, junto à Previdência Social.

Parágrafo único - A presente disposição somente produzirá efeito após comunicação do aeronauta dirigida à empresa de ter atingido esta condição.

3.1.2. Normas em caso de necessidade de redução da força de trabalho

.....

3.1.3. Garantia de emprego ao acidentado

.....

3.1.4. Salário substituição

.....

3.1.5. Recrutamento interno

.....

3.1.6. Dispensa por justa causa

A demissão por justa causa deverá ser comunicada, por escrito, ao aeronauta, com especificidade de motivos.

3.1.7. Garantia no retorno da licença previdenciária

.....

3.1.8. Estabilidade após transferência por iniciativa do empregador

.....

3.1.9. Garantia à aeronauta gestante

.....

3.1.10. Complementação do benefício previdenciário

.....

3.1.11. Comunicação de acidente de trabalho

.....

3.2. Da remuneração

3.2.1. Cálculos do variável para fins de férias e de décimo terceiro

Ressalvadas as condições mais favoráveis, a remuneração das férias e do décimo terceiro salário do aeronauta será calculada pela média das horas ou quilômetros voados no período aquisitivo, aplicando-se-lhe o valor na data da concessão.

3.2.2. Compensação orgânica

Para todos os efeitos legais, identifica-se na composição da remuneração fixa do aeronauta, como parcela dela integrante, 20% (vinte por cento) de seu valor, sob o título de indenização de "Compensação Orgânica" pelo exercício da atividade aérea, sem que isso modifique o valor original da remuneração fixa para qualquer fim.

3.2.3. Correção das verbas estimadas em valores fixos

As gratificações e outros componentes da remuneração, estimadas em valores fixos, serão reajustados, nas mesmas épocas e pelo mesmo índice de correção salarial.

3.2.4. Indenização

As empresas pagarão a remuneração correspondente ao trabalho não realizado quando o aeronauta não exercer sua atividade prevista, por motivo alheio à sua vontade, se outra equivalente não lhe for atribuída no lugar daquela não realizada dentro do mesmo mês.

O valor a ser pago pela parte variável não poderá ser menor que aquele resultante do planejamento da escala ao iniciar o mês.

3.2.5. Domingos e feriados

Ressalvadas aquelas empresas que, por força de acordo coletivo, estabelecerem condições diferenciadas do aqui acordado, as horas voadas nos domingos e nos feriados (os feriados na base domiciliar do aeronauta) serão pagas em dobro.

Parágrafo único - Para efeito de definição de domingos e feriados, as empresas poderão adotar o horário internacionalmente utilizado na aviação, conhecido como UTC - Universal Time Coordinates (Coordenadas de Horas Universal).

3.2.6. Reserva e sobreaviso

Os aeronautas terão as horas de trabalho na situação de reserva e sobreaviso remuneradas da seguinte forma: -As horas na situação de reserva serão pagas pelo mesmo valor atribuído à hora de voo normal e as de sobreaviso serão remuneradas na base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal e serão computadas no cálculo da garantia mínima de 54 (cinquenta e quatro) horas por mês, ressalvadas as condições mais favoráveis.

3.2.7. Valor da parte variável da remuneração

A parte variável da remuneração será calculada com base no valor do quilômetro ou hora de voo do mês anterior ao da data do pagamento.

Exemplificativamente: a parte variável correspondente às horas ou quilômetros realizados no mês de setembro terá que ser paga com os valores correspondentes ao mês de outubro, até o 5º (quinto) dia útil de novembro.

3.2.8. Desconto por faltas ao trabalho

O desconto por falta injustificada ao trabalho será igual a 1/30 do valor da parte fixa da remuneração.

3.2.9. Discriminação e comprovação do pagamento da remuneração

As empresas fornecerão comprovantes de pagamento que contenham a identificação da empresa, as parcelas pagas e a discriminação dos descontos, assim como total de horas voadas, horas de trabalho diurnas e noturnas e número de reservas e sobreavisos pagos.

3.3. Do regime de trabalho

3.3.1. Da ampliação da jornada

Nos casos de necessidade de ampliação de jornada, previstos no artigo 22 e suas letras "A", "B" e "C" da Lei 7.183/84, esta hora será remunerada com adicional de 50% (cinquenta por cento).

3.3.2. Afastamento da escala de aeronautas grávidas

.....

3.3.3. Dispensa de reserva

.....

3.3.4. Escala de tripulantes

A empresa fixará em local de fácil acesso a Escala de Serviço de seus tripulantes com a antecedência prevista na Lei 7183/84.

3.3.5. Horário da condução fornecida pela empresa

3.3.6. Horário *In Itinere*

O tempo despendido pelo empregado, em condução fornecida pelo empregador, até o local de trabalho de difícil acesso ou não servido por transporte regular público, e para o seu retorno, é computável na jornada de trabalho.

3.3.7. Jornada Semanal

O limite semanal de 44 (quarenta e quatro) horas será observado para todos os aeronautas. Superado o limite previsto nesta cláusula, a hora excedente será objeto de compensação ou de pagamento.

3.3.8. Prazos durante o sobreaviso - local de apresentação

Acionado em sobreaviso em GRU, CGH, GIG, SOU, CNF e PLU, o aeronauta deverá se apresentar no aeroporto ou outro local determinado, até 150 minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

Parágrafo primeiro: será respeitado o tempo de repouso mínimo legal após programação de sobreaviso quando o aeronauta não for acionado para programação de voo ou reserva.

3.4. Das folgas

3.4.1. Dos dias de inatividade

Se, a pedido do aeronauta, a empresa, a seu critério, marcar dia determinado para a inatividade, esse dia não será descontado nas férias ou dos salários.

3.5. Do deslocamento

3.5.1. Tripulante extra

Não será vedado ao tripulante extra, da própria empresa, que viajar por motivo particular, assento na cabine de passageiros, em havendo disponibilidade de lugar.

3.5.2. Passe livre

Observadas as regras estabelecidas em Comissão Paritária Intersindical de 2014, os aeronautas com contrato de trabalho ativo poderão utilizar voos domésticos entre as empresas aéreas atendendo as seguintes premissas:

- Utilização máxima de 5 (cinco) assentos por voo, sem reserva (Stand by);
- Necessidade de viajar uniformizado e identificado pelo crachá funcional;
- Último ranking de priorização.

3.6. Das férias

.....

3.8. Da saúde do aeronauta

.....

3.9. Dos uniformes

.....

4. Da Organização Sindical

.....

5. Das penalidades

.....

6. Das disposições transitórias

.....

São Paulo, 20 de dezembro de 2013.

SNEA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS

Diretor - Presidente

SNA - SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Presidente

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO AVIAÇÃO REGULAR 2014/2015

Que entre si celebram, de um lado, SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, com sede na , neste ato representado por seu Presidente, Sr.e de outro lado, SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS, com sede na, neste ato representado por seu Diretor Presidente, Sr.

1.1. Abrangência

As condições acordadas na presente convenção vigorarão para os aeronautas que operam em todo território nacional, incluídos, também, os tripulantes de empresas nacionais baseados ou operando no exterior, obedecida a conceituação da profissão, conforme o disposto na Lei 7.183/84.

1.2. Vigência

As Cláusulas desta Convenção Coletiva de Trabalho estabelecida entre o SNA e o SNEA, vigorarão de 01 de dezembro de 2014 até 30 de novembro de 2015.

2. Itens Econômicos

2.1. Salários

Os salários dos aeronautas vigentes em 30 de novembro de 2014 serão reajustados, a partir de 01 de dezembro de 2014, pelo percentual de 7,0% (sete por cento).

2.2. Piso Salarial

Ressalvadas as condições mais favoráveis, após o período de experiência de no máximo 90 (noventa) dias, a soma das parcelas do Salário Base incluindo a Compensação Orgânica não poderá ser inferior ao dos pisos abaixo fixados:

1 -Comissário de Voo-Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) - R\$ 1.742,04(um mil setecentos e quarenta e dois vinte e oito reais e quatro centavos) ;

2-Mecânico de Voo - Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) - R\$ 2.613,07(dois mil seiscentos e treze reais e sete centavos) ;

3 -Copiloto-Piso Salarial (salário base e compensação orgânica) -R\$ 3.484,09 (três mil quatrocentos e oitenta e quatro reais e nove centavos) ;

4-Comandante -Piso Salarial (salário base e compensação orgânica - R\$ 4.119,69 (quatro mil, cento e dezenove reais e sessenta e nove centavos) .

Parágrafo único - Os salários normativos acima estabelecidos serão corrigidos na mesma época e nos mesmos percentuais em que forem corrigidos os demais salários.

2.3.Diárias

2.4.Vale alimentação

3. Itens Sociais

3.1. Da Empregabilidade

3.1.1. Garantia de emprego, por três anos, às vésperas da aposentadoria por tempo de contribuição, junto à Previdência Social.

Parágrafo único - A presente disposição somente produzirá efeito após comunicação do aeronauta dirigida à empresa de ter atingido esta condição.

3.1.2. Normas em caso de necessidade de redução da força de trabalho

3.1.3. Garantia de emprego ao acidentado

3.1.4. Salário substituição

3.1.5. Recrutamento interno

3.1.6. Dispensa por justa causa

A demissão por justa causa deverá ser comunicada, por escrito, ao aeronauta , com especificidade de motivos.

3.1.7. Garantia no retorno da licença previdenciária

3.1.8. Estabilidade após transferência por iniciativa do empregador

3.1.9. Garantia à aeronauta gestante

3.1.10. Complementação do benefício previdenciário

3.1.11. Comunicação de acidente de trabalho

3.2. Da remuneração

3.2.1. Cálculos do variável para fins de férias e de décimo terceiro

Ressalvadas as condições mais favoráveis, a remuneração das férias e do décimo - terceiro salário do aeronauta será calculada pela média das horas ou quilômetros voados no período aquisitivo, aplicando-se-lhe o valor na data da concessão.

3.2.2. Compensação orgânica

Para todos os efeitos legais, identifica-se .na composição da remuneração fixa do aeronauta, como parcela dela integrante, 20% (vinte por cento) de seu valor, sob o título de indenização de "Compensação Orgânica" pelo exercício da atividade aérea, sem que isso modifique o valor original da remuneração fixa para qualquer fim.

3.2.3. Correção das verbas estimadas em valores fixos

As gratificações e outros componentes da remuneração, estimadas em valores fixos, serão reajustados, nas mesmas épocas e pelo mesmo índice de correção salarial.

3.2.4. Indenização

As empresas pagarão a remuneração correspondente ao trabalho não realizado quando o aeronauta não exercer sua atividade prevista, por motivo alheio à sua vontade, se outra equivalente não lhe for atribuída no lugar daquela não realizada dentro do mesmo mês.

O valor a ser pago pela parte variável não poderá ser menor que aquele resultante do planejamento da escala ao iniciar o mês.

3.2.5. Domingos e feriados

Ressalvadas aquelas empresas que, por força de acordo coletivo, estabelecerem condições diferenciadas do aqui acordado, as horas voadas nos domingos e nos feriados (os feriados na base domiciliar do aeronauta) serão pagas em dobro.

Parágrafo único - Para efeito de definição de domingos e feriados, as empresas poderão adotar o horário internacionalmente utilizado na aviação, conhecido como UTC - Universal Time Coordinates (Coordenadas de Horas Universal).

3.2.6. Reserva e sobreaviso

Os aeronautas terão as horas de trabalho na situação de reserva e sobreaviso remuneradas da seguinte forma: -As horas na situação de reserva serão pagas pelo mesmo valor atribuído à hora de voo normal e as de sobreaviso serão remuneradas na base de 1/3 (um terço) do valor da hora normal e serão computadas no cálculo da garantia mínima de 54 (cinquenta e quatro) horas por mês, ressalvadas as condições mais favoráveis.

3.2.7. Valor da parte variável da remuneração

A parte variável da remuneração será calculada com base no valor do quilômetro ou hora de voo do mês anterior ao da data do pagamento.

Exemplificativamente: a parte variável correspondente às horas ou quilômetros realizados no mês de setembro terá que ser paga com os valores correspondentes ao mês de outubro, até o 5º (quinto) dia útil de novembro.

3.2.8. Desconto por faltas ao trabalho

O desconto por falta injustificada ao trabalho será igual a 1/30 do valor da parte fixa da remuneração.

3.2.9. Discriminação e comprovação do pagamento da remuneração

As empresas fornecerão comprovantes de pagamento que contenham a identificação da empresa, as parcelas pagas e a discriminação dos descontos, assim como total de horas voadas, horas de trabalho diurnas e noturnas e número de reservas e sobreavisos pagos.

3.3. Do regime de trabalho

3.3.1. Da ampliação da jornada

Nos casos de necessidade de ampliação de jornada, previstos no artigo 22 e suas letras "A", "B" e "C" da Lei 7.183/84, esta hora será remunerada com adicional de 50% (cinquenta por cento).

3.3.2. Afastamento da escala de aeronautas grávidas

3.3.3. Dispensa de reserva

3.3.4. Escala de tripulantes

A empresa fixará em local de fácil acesso a Escala de Serviço de seus tripulantes com a antecedência prevista na Lei 7183/84.

3.3.5. Horário da condução fornecida pela empresa

As empresas que fornecem condução de e para o local de trabalho, divulgarão em local adequado, para conhecimento dos aeronautas, os horários e locais em que a mesma possa ser apanhada.

3.3.6. Horário *In Itinere*

O tempo despendido pelo empregado, em condução fornecida pelo empregador, até o local de trabalho de difícil acesso ou não servido por transporte regular público, e para o seu retorno, é computável na jornada de trabalho.

3.3.7. Jornada Semanal

O limite semanal de 44 (quarenta e quatro) horas será observado para todos os aeronautas. Superado o limite previsto nesta cláusula, a hora excedente será objeto de compensação ou de pagamento.

3.3.8. Prazos durante o sobreaviso - local de apresentação

Acionado em sobreaviso em GRU, CGH, GIG, SOU, CNF e PLU, o aeronauta deverá se apresentar no aeroporto ou outro local determinado, até 150 minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

Parágrafo primeiro: será respeitado o tempo de repouso mínimo legal após programação de sobreaviso quando o aeronauta não for acionado para programação de voo ou reserva.

3.4. Das folgas

3.4.1. Dos dias de inatividade

Se, a pedido do aeronauta, a empresa, a seu critério, marcar dia determinado para a inatividade, esse dia não será descontado nas férias ou dos salários.

3.5. Do deslocamento

3.5.1. Tripulante extra

Não será vedado ao tripulante extra, da própria empresa, que viajar por motivo particular, assento na cabine de passageiros, em havendo disponibilidade de lugar.

3.5.2. Passe livre

Observadas as regras estabelecidas em Comissão Paritária Intersindical de 2014, os aeronautas com contrato de trabalho ativo poderão utilizar voos domésticos entre as empresas aéreas atendendo as seguintes premissas:

- Utilização máxima de 5 (cinco) assentos por voo, sem reserva (Stand by);
- Necessidade de viajar uniformizado e identificado pelo crachá funcional;
- Último ranking de priorização.

3.6. Das férias

3.8. Da saúde do aeronauta

3.9. Dos uniformes

4. Da Organização Sindical

5. Das penalidades

6. Das disposições transitórias

São Paulo, 29 de janeiro de 2015.

SNEA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS

Diretor - Presidente

SNA - SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Presidente

EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA 114ª VARA DO TRABALHO DO RIO DE JANEIRO - RJ.

Processo: 0010000-22.2013.5.01.0114

ALAN DA CONCEIÇÃO, Perito do Juízo na presente Reclamação Trabalhista em que são partes ORLANDO BATISTA e CÉU DE BRIGADEIRO TRANSPORTES AÉREOS LTDA., pós concluir as diligências pertinentes vem perante V.Exa. apresentar o seu Laudo Técnico Pericial de Periculosidade.

Aproveitando a oportunidade, mui respeitosamente, solicita a liberação de alvará para pagamento de honorários periciais, que serão suportados pela parte sucumbente ao final, de acordo com o ATO 015/2014.

Nestes Termos, Pede deferimento.

LAUDO PERICIAL

I - INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Como de praxe, independentemente da notificação feita pelo TRT, o Perito notificou as partes do início da diligência, o que ocorreu no dia 23.09.14, às 10h., no pátio de estacionamento de aeronaves do Aeroporto SANTOS DUMONT.

Foram entregues ao Perito os seguintes documentos: PPRA, PCMSO, FICHA DE EPI, FICHA DE REGISTRO e DESCRIÇÃO DOS CARGOS.

Foram entrevistados na oportunidade os Srs. Antonio Augusto Mariano e José da Cunha, ambos Agentes de Bagagem e Rampa, o primeiro desde maio de 2013 e o segundo desde abril de 2009 na empresa Ré, de forma que foram tomados como paradigmas. Eles confirmaram o exercício da função de Agente de Bagagem e Rampa, durante os abastecimentos das aeronaves, sob exposição a inflamáveis.

Cumpra informar que a função Auxiliar de Rampa, passou a ser chamada de Agente de Bagagem e Rampa.

O Perito na diligência presenciou o seguinte procedimento: Início do processo de abastecimento com a chegada da aeronave AIR BUS, A 319, pertencente à empresa aérea Reclamada e que ficou estacionada no Finger 1. Às 11:40 horas teve início à operação de transferência de combustível feita pela empresa SNOW, através do veículo abastecedor de placa FGJ-9247 operado pelo Motorista SÉRGIO ALCIDES, que concluiu a operação de abastecimento às 11:50 horas, com a transferência de 5.174 litros de combustível QAV. No momento do abastecimento, vários equipamentos estavam estacionados no pátio, dentre estes Tratores, Pranchas, Escadas, Push Back, Carretas.

II - DO ENQUADRAMENTO LEGAL

O Presente LAUDO TÉCNICO PERICIAL visa realizar um levantamento técnico para caracterização da ambiência e condições de trabalho, de modo a identificar fatores de riscos ambientais, que sejam capazes de configurar como Elementos Técnicos, Contemplados e acolhidos nas normalizações legais, segundo o estabelecido na NR 16, Anexos 2, item 1, Alínea "c" e Anexo 2, Item 3, Alínea "g" e Art. 193, da CLT.

III - DO AUTOR - ORLANDO BATISTA

De 7/8/2007 até 31/10/2011 - FUNÇÃO: AUXILIAR DE RAMPA E AGENTE DE BAGAGEM E RAMPA;

De 01/11/2011 até 11/6/2013 - FUNÇÃO: AUXILIAR DE DESPACHO DE BAGAGEM.

IV - DAS ATIVIDADES DO RECLAMANTE

Auxiliar de Rampa ou Bagagem e Rampa:

Abastecer aeronave com bagagens e retirar as mesmas quando de sua chegada ao aeroporto, fazer balizamento de aeronaves, colocar cones ao redor da aeronave conforme MPR, encostar escadas não motorizadas na aeronave, fazer a triagem de bagagens e cargas, considerando conexões e destinos, estender tapete vermelho e colocar pedestal, limpar, lavar e polir os equipamentos de rampa motorizados, relacionar bagagens danificadas vindas de outros destinos, relacionar bagagens não identificadas pelo Check-in como danificadas, apoiar a equipe de Check-in.

Auxiliar de Despacho de Bagagem: Auxiliar a liberação de voos nacionais e internacionais. Trabalhar no setor de Check-in, dar apoio aos passageiros do desembarque ou embarque, adentrar no pátio externo (pista) somente eventualmente, de acordo com as necessidades dos passageiros (cadeirantes, necessidades especiais, etc.)

V - DA JORNADA DE TRABALHO

Total de 48.00 horas semanais.

VI - DO LOCAL DE TRABALHO

O local de trabalho do Reclamante era o TERMINAL DE EMBARQUE do Aeroporto Santos Dumont.

VII - RISCOS LEVANTADOS

No tocante à exposição a produtos inflamáveis existe a identificação junto ao produto "inflamável - QAV " - no ambiente de trabalho, ou seja, o Autor na função de AUXILIAR DE RAMPA OU AGENTE DE BAGAGEM E RAMPA cabia efetuar o procedimento de transporte de carga e bagagens no momento do abastecimento de aeronaves, conforme se observou no local, onde foi feita a operação de abastecimento da aeronave de propriedade da reclamada.

VIII - DAS CONDIÇÕES PERIGOSAS DE TRABALHO

As "atividades e operações perigosas são aquelas enquadradas nas delimitações impostas pela NR 16 e Anexos" - Portaria 3214/78 Mtb. A NR 16, em seu Anexo 2, item 1, alínea "c" e no Anexo 2, item 3, alínea "g", determina o pagamento do adicional de periculosidade a todos os trabalhadores envolvidos nas atividades de abastecimento de aeronaves ou que laboram na área de operação.

Entende-se por área de operação, segundo o Ministério da Aeronáutica , toda a área em torno do avião onde se realizam as atividades necessárias à continuidade do voo, tais como limpeza, carregamento de carga, descarregamento de carga, comissaria, serviço auxiliar de rampa e fiscalização de pátio.

A NR 16 não menciona tempo de exposição no local e distâncias a que possa estar alguém dos produtos inflamáveis na área de operação de abastecimento de aeronaves e que participa direta ou indiretamente do abastecimento de aeronaves. Neste aspecto a NR 16 não aborda operações aeroportuárias e sim o abastecimento.

Pelo que foi demonstrado ao Perito do Juízo durante as diligências, a frequência do abastecimento é variável de acordo com os planos de voos das aeronaves, onde se define a quantidade de combustível a ser transferida a qualquer dia e hora. O tempo médio de abastecimento acompanhado pelo Perito foi de 10 (dez) minutos.

Área de Risco é o local onde se opera sob exposição a um agente perigoso, existindo ainda as condições de Risco Acentuado, que são aquelas em que se manuseiam produtos com os quais, a qualquer tempo, pode ocorrer um inesperado sinistro que expõe a vida do operário em exercício neste local.

No entendimento do Perito do Juízo, o que caracteriza a ÁREA DE RISCO e as CONDIÇÕES DE RISCO ACENTUADO é o fato de o Autor estar presente no local de abastecimento da aeronave no momento quando são transferidos milhares de litros de combustível QAV, que é um agente inflamável.

A NR 16, Anexo 2, Item 1, Alínea "c" e Anexo 2, Item 3, Alínea "g" é suficientemente clara ao afirmar que todos que permanecem no local onde a aeronave está estacionada para receber o abastecimento (ÁREA DE OPERAÇÃO) fazem jus ao adicional, pois estes operam em condições de risco acentuado, expostos a inflamáveis.

De fato, os locais onde as aeronaves estacionam para serem abastecidas e receberem o carregamento e descarregamento de cargas, são considerados como áreas de risco e nestes locais, conhecidos como envelopes, permanecem inúmeras pessoas e equipamentos durante o procedimento. Além do carro abastecedor outros veículos permanecem no local e são muitos operários envolvidos na operação, tais como: Tratoristas, Agentes de Carga, Mecânicos, Supervisores e outros que a empresa aérea julgar necessário. O fator determinante da presença do Autor durante as operações de abastecimento é a necessidade de se fazer o carregamento e descarregamento das aeronaves, alimentar com energia secundária e abastecer com água e remover o esgoto.

Para dirimir a dúvida a respeito, a ANAC atendeu ao pedido feito pelo MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, via Ofício e editou o PARECER TÉCNICO Nº 12, assinado à época pelo, Engenheiro José Marques, CREA RJ 901024717/D, cedido à ANAC naquela oportunidade. O Parecer Técnico mencionado considera a área de estacionamento e abastecimento de aeronaves, delimitada nos pátios de aeronaves, como área de risco.

São consideradas atividades ou operações perigosas, conferindo aos trabalhadores que se dedicam a essas atividades ou operações, bem como aqueles que operam na área de risco adicional de 30 (trinta) por cento, as realizadas, dentre outras, nos postos de reabastecimento de aeronaves. Todos os trabalhadores nessas atividades ou que operam na área de risco.

Continuando, são consideradas áreas de risco, dentre outras, abastecimento de aeronaves, toda a área de operação.

IX - PPRA E PCMSO

O PPRA e o PCMSO não abordam, e nem sequer mencionam o risco de exposição à inflamáveis, se omitindo de descrever as tarefas exercidas pelo Autor no momento dos abastecimentos das aeronaves e se limitando apenas em descrever a exposição ao agente agressivo ruído aeronáutico, e no caso do PCMSO, os exames clínicos obrigatórios e a audiometria.

X - PERFIL PROFISSIONAL PREVIDENCIÁRIO - PPP

A empresa Reclamada entregou ao Perito do Juízo o Perfil Profissional Previdenciário constando somente os fatores de risco ambientais do risco físico ruído.

XI - RESPOSTAS AOS QUESITOS

A- Quesitos Gerais:

1 - Queira o Sr. Perito informar e descrever detalhadamente a evolução funcional do Reclamante com datas de início e fim e informando ainda quais as atividades exercidas em cada função.

Resposta: Resposta nos itens III e IV da primeira parte do Laudo.

2 - Queira o Sr. Perito descrever detalhadamente o(s) local(is) e ambiente(s) em cada uma dessas funções.

Resposta:Consta na primeira parte do Laudo.

3 - Querira o Sr. Perito informar quais os EPIs que o Reclamante utilizou em cada uma dessas funções.

Resposta: A Ré entregou ficha de EPI informando o uso de protetor auricular tipo concha, cinturão lombar e luvas.

4 - Os EPIs fornecidos são hábeis a elidir eventuais agentes perigosos?

Resposta: No caso de exposição a inflamáveis existe o risco de explosão, neste caso não existem EPI'S.

5 - O Reclamante recebeu treinamentos operacionais e de segurança do trabalho para executar suas funções?

Resposta: Não foi comprovado pela Reclamada através de documentos.

B - Quanto à periculosidade:

1- Esclareça o Senhor Perito qual o local de trabalho do reclamante.

Resposta: Já respondido na primeira parte do Laudo.

2 - Como agente de bagagem e rampa, informe se o reclamante desenvolvia alguma tarefa de cunho administrativa. Em caso positivo, informe qual atividade era desenvolvida, bem como o local onde era realizada.

Resposta: Não. Somente quando exerceu o cargo de Auxiliar de Despacho de Bagagem.

3 - Informe quem realizava o abastecimento das aeronaves no aeroporto onde o(a) reclamante labutava. Os veículos de reabastecimentos possuem equipamentos de segurança?

Resposta: No momento da perícia, um funcionário da empresa Snow. Sim, válvula do homem morto, retentores de fagulhas e fio terra.

4 - Indique qual a distância compreendida entre o(s) local(is) de trabalho do(a) Reclamante e os estoques de combustíveis das concessionárias abastecedoras e o local de abastecimento.

Resposta: Segundo o Sr. Reinaldo Oliveira, Técnico de Segurança do Trabalho da Reclamada, os estoques de combustíveis das concessionárias ficam na cabeceira da pista. Mas o caminhão abastecedor fica dentro da área de risco, envelope, ao lado da aeronave, na qual transferiu em apenas dez minutos a quantidade de 5.174 litros de querosene de aviação.

5 - Informe o Sr. Perito se a área onde ocorre o abastecimento da aeronave é devidamente isolada. É o funcionário da companhia abastecedora quem isola a área?

Resposta: Sim. Sim, e era dentro do envelope.

6 - Queira o Sr. Perito esclarecer se o(a) reclamante tinha ciência que não poderia ingressar na área considerada de risco, haja vista que é realizado o isolamento da área.

Resposta: O Autor tinha ciência de que não podia entrar na área demarcada pelo funcionário da empresa abastecedora, mas essa área era menor que a área do envelope, ou seja, ela fica dentro do envelope, onde também atuava o Autor.

7 - Esclareça o Sr. Perito se o sistema de abastecimento é subterrâneo ou através de caminhão tanque.

Resposta: Caminhão Tanque.

8 - Informe o Sr. Perito se os passageiros permanecem dentro das aeronaves durante a operação de abastecimento. Este é um procedimento permitido pela própria INFRAERO?

Resposta: Não.

9 - Quanto tempo dura o abastecimento?

Resposta: Este abastecimento no momento da perícia durou aproximadamente dez minutos.

10 - Informe se a reclamada utiliza 'QUEROSENE DE AVIAÇÃO -1" ou "Jet A1" abastecer as aeronaves. Qual seu ponto de fulgor?

Resposta: Sim. De acordo com a Ficha de Informação de Segurança de Produto Químico - FISPQ do Querosene de Aviação, o ponto de fulgor é de 40°C (vaso fechado).

11 - Esclareça se tal combustível foi desenvolvido pela NASA, bem como se esta classificado como combustível classe II.

Resposta: O querosene de Aviação está classificado, de acordo com a FISPQ - FICHA DE INFORMAÇÕES DE PRODUTOS QUÍMICOS, como CLASSE III, ALTAMENTE INFLAMÁVEL.

12 - O abastecimento da aeronave obedece às normas internacionais de segurança? Existem normas expedidas pelo DAC - Departamento de Aviação Civil, relacionadas à proibição de isqueiros e cigarros acesos no perímetro da pista?

Resposta: Sim, em todos os aeroportos do País.

13 - Quantos acidentes já foram registrados no Aeroporto envolvendo o abastecimento de aeronaves, causando vítimas?

Resposta: O Perito do Juízo não possui esta estatística.

14 - Em caso de constatação da existência de agentes perigosos, queira o Sr. Perito determinar o a frequência, bem como o tempo de exposição da reclamante a tais agentes, em razão da Súmula 364 do TST.

Resposta: A NR 16 não menciona tempo de exposição no local e distâncias a que possa estar alguém dos produtos inflamáveis na área de operação de abastecimento de aeronaves e que participa direta ou indiretamente do abastecimento de aeronaves. Neste aspecto a NR 16 não aborda operações aeroportuárias e sim o abastecimento.

XII - PARECER CONCLUSIVO:

O Reclamante laborava exposto a inflamáveis exercendo a função de Auxiliar de Rampa/Agente de Bagagem e Rampa, em condições de risco acentuado, perfeitamente enquadrado na NR 16 e no ART. 193 DA CLT. O agente era o QAV inflamável, do qual as aeronaves são abastecidas. Existia periculosidade na tarefa exercida pelo Autor e esta é definida por um único percentual de 30%.

Rio de Janeiro, 03 de Outubro de 2014.

EXMO. SR. JUIZ DA 115ª VARA DO TRABALHO DO RIO DE JANEIRO

PROCESSO Nº.0012555-09.2015.5.01.0115

CÉU DE BRIGADEIRO TRANSPORTES AÉREOS LTDA., nos autos da ação trabalhista acima epigrafada, em que contende com ANGILITA JULITA, vem apresentar a V. Exa. CONTESTAÇÃO, na forma dos fatos e fundamentos a seguir expostos:

Preliminarmente, a reclamada argui a inépcia do pedido de pagamento de diferenças de horas extras, porque não informado o horário, o valor e nem a quantidade de horas extras pagas e postuladas. O processo merece ser extinto sem resolução do mérito, na forma do artigo 295, 1, do CPC.

Argui a prescrição, na forma do artigo 11 da CLT e artigo 7º da CF.

A reclamante exerceu a função de comissária de voo e recebeu por último o salário fixo de R\$ 2.000,00, já incluída a compensação orgânica postulada, conforme estipula a norma coletiva da categoria.

A reclamante não recebia gratuitamente passagens da empresa. Como praxe na atividade aérea, havendo disponibilidade de vagas em determinados voos, o empregado pode solicitar a viagem, o que depende da apreciação e aprovação do setor operacional. No caso da autora, o uso de passagens foi eventual, por ocasião de algumas férias anuais, não alcançando o valor pretendido, ora impugnado.

A reclamada jamais ajustou ou pagou qualquer comissão à reclamante em virtude das vendas alegadas na exordial, ressaltando que as atividades por ela descritas se inserem no conjunto de atribuições próprias de uma comissária de voo, sem exigência de acréscimo de jornada ou responsabilidade que justifique qualquer adicional, nem mesmo por acúmulo de funções.

Quanto ao adicional de periculosidade, indevido. A reclamante não estava exposta aos riscos do artigo 193 da CLT, muito embora, por liberalidade, a reclamada pagasse adicional por risco de explosão, no percentual de 30% sobre o salário base, apenas como medida de proteção aos seus empregados.

Ademais, as condições perigosas deverão ser necessariamente objeto de perícia, na forma do artigo 195 da CLT, a ser custeada pela reclamante, desservindo o laudo juntado, relativo a outro empregado, como prova do fato constitutivo do direito.

A reclamante foi dispensada por justa causa em 15.02.15, por ter se recusado injustificadamente a tripular a aeronave no dia anterior, em rota fixa regular, desfalcando a equipe necessária e trazendo transtornos de remanejamento de pessoal. O incidente ocasionou atraso na saída do voo e aplicação de multa pela ANAC, maculando a imagem da empresa, além de ter gerado reclamações e litígios judiciais por parte dos passageiros, o que tornou inviável a manutenção do vínculo empregatício.

Em razão do prejuízo causado, requer a condenação da reclamante ao ressarcimento do valor da multa aplicada pela ANAC, no importe de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

A reclamada desconhece qualquer situação que tenha gerado constrangimento à reclamante em voo, especialmente em virtude de comportamento inadequado por algum dos passageiros. Os diários de bordo não retratam qualquer notícia dos fatos denunciados pela reclamante. De toda sorte, essa documentação de bordo não é de guarda obrigatória e nem serve para registros dessa natureza.

Não se constata ato ilícito praticado pelo empregador, nem a culpa ou o dano alegado. O pedido de indenização por dano moral deve ser julgado improcedente.

Por cautela, em caso de condenação ao pagamento da indenização, o valor a ser fixado deverá considerar critérios de proporcionalidade e moderação, observado o artigo 5º, V, da CF.

Em razão da justa causa, a reclamante não tem direito ao aviso prévio, férias proporcionais com 1/3 e décimo terceiro salário proporcional, assim como ao saque do FGTS, indenização de 40% e seguro desemprego.

Não existe parcela incontroversa a justificar a aplicação da multa do artigo 467 da CLT.

Não há parcela pendente que caracterize o atraso no pagamento de verbas rescisórias para a aplicação da multa do parágrafo oitavo do artigo 477 da CLT, tampouco se aplica a sanção nas hipóteses em que se alega justa causa.

Ultrapassada a preliminar de inépcia, afirma a reclamada que a reclamante cumpriu jornada regular, devidamente registrada em controles de frequência, dentro dos limites legais e dos fixados pela norma coletiva da categoria, inclusive durante os jogos da Copa, quando não houve aumento de demanda para voos nacionais. As eventuais horas extras estão registradas e foram pagas nos contracheques, nada sendo devido a tal título.

A solidariedade decorre da lei ou da vontade das partes, conforme artigo 265 do CCB, o que não é a hipótese nos autos, devendo ser rejeitada a pretensão. A reclamada destaca que a relação entre as empresas é de natureza estritamente comercial.

Os honorários advocatícios são indevidos porque não observados os requisitos previstos na Lei nº 5584/70.

A correção monetária das verbas eventualmente deferidas há de obedecer a época própria em que devido o crédito. Para a indenização por danos morais deverá ser observada a data da publicação da sentença ou de sua modificação.

Requer a improcedência dos pedidos deduzidos pela autora e sua condenação ao ressarcimento acima postulado.

Protesta por todo o gênero de provas em direito admitido, em especial documental e depoimento pessoal da autora sob pena de confissão.

Rio de Janeiro, 25 de agosto de 2015.

FORTUNATO QUINCAS BORBA OAB/RJ n ° 53333

Considere que acompanham a contestação da primeira reclamada os seguintes documentos:

- contrato social da primeira reclamada;
 - carta de preposição da primeira reclamada e
 - procuração com todos os poderes da cláusula adjudicia.
-

ATA DE AUDIÊNCIA

Aos 28 dias do mês de agosto de 2015, às 13h, na Sala de Audiências desta Vara, na presença do (a) MM Juiz(a) do Trabalho , foram apregoados os litigantes: ANGLITA JULITA, reclamante, CÉU DE BRIGADEIRO TRANSPORTES AÉREOS LTDA., primeira reclamada, e BRIGADEIRO ALIMENTOS LTDA., segunda reclamada.

Reclamante presente, assistida pela Dra. VIRGÍNIA BRÁS CUBAS, OAB/RJ nº 69.999.

Primeira reclamada presente, representada pelo preposto, Sr. Anibal dos Reis, CPF nº', assistida pelo Dr. FORTUNATO QUINCAS BORBA, OAB/RJ nº 53333 .

Ausente segunda reclamada, devidamente notificada, conforme comprovante de CE, neste ato juntado aos autos.

Conciliação recusada. Alçada fixada no valor da inicial.

Recebida a contestação da primeira reclamada, com documentos, retirado o sigilo neste ato.

Manifestação da parte autora para requerer o julgamento à revelia da segunda reclamada e reconhecimento da confissão, o que será apreciado na sentença.

A reclamante impugna os recibos porque não contém o pagamento de todas as horas extras prestadas. Refuta a alegação de justa causa porque sua recusa em tripular o voo foi motivada pelo assédio denunciado na petição inicial, sem qualquer providência por parte da empregadora, mesmo ciente de que o passageiro que causara o constrangimento estava embarcado. Quanto ao ressarcimento pretendido pela empresa, sustenta que decorre do risco da atividade econômica e a multa não pode ser repassada à autora.

Manifestação do patrono da primeira reclamada, opondo-se à declaração de revelia da segunda reclamada, porque foi informado que o preposto da Brigadeiro Alimentos encontra-se a caminho.

DEPOIMENTO DA RECLAMANTE: Inquirida, respondeu que fazia horas extras, anotadas ao embarcar e desembarcar, sem que fosse contado o tempo de deslocamento até a saída do aeroporto, o que demorava mais ou menos trinta minutos, pois tinha que fazer várias coisas na aeronave, como pegar sua mala, passar na administração etc; que durante os jogos da Copa do Mundo trabalhou quase o dobro do número de horas normais, o que aconteceu a partir de 20 de

junho de 2014 até 15 de julho de 2014, sem receber por esse trabalho; que só vendia os produtos da segunda reclamada, cobrava, dava troco, conferia o estoque e recebia um valor muito pequeno, já que era também vendedora; que não tinha contato com qualquer funcionário da segunda reclamada; que recebia comissões, em torno de R\$ 400,00 por mês, valor depositado em sua conta todo dia 20, sem constar nos recibos salariais; que também atendia passageiros, servindo, quando não realizavam compras; que o passageiro que a perseguia chamava-se Roberval e lhe dizia que ela era muito bonita e não devia estar trabalhando ali, que tinha coisa melhor para oferecer, comentava sobre seu cabelo e até a cor do seu esmalte; que era simpática com ele, porque tinha que ser com todos, mas ele sempre passava do limite, que esse passageiro viajava todas as segundas-feiras às 10 horas para São Paulo; que não via o Sr. Roberval fazer comentários com as outras comissárias; que cansou de comentar com o chefe da equipe que não estava gostando daquilo, mas nada foi feito; que no dia em que não embarcou estava nervosa e envergonhada e avisou ao comandante, mas ele disse para fazer o seu trabalho e ignorar o passageiro; que foi proibida por seu marido de tripular quando esse passageiro viajasse e o Sr. Roberval estava nesse voo; nesse dia seu marido queria tirar satisfações com o passageiro, mas ela própria não deixou, para evitar desavenças; que pediu aos chefes de equipe, várias vezes, para registrar no diário de bordo; que nunca procurou uma chefia superior porque não queria ser despedida; que sabe que o voo atrasou e que isso poderia trazer punição para a empresa, mas foi substituída por outra comissária; que no dia seguinte se apresentou e disseram que estava dispensada e para aguardar em casa; que as duas reclamadas são uma empresa só, embora não saiba bem como elas funcionavam; que utilizou todas as passagens que foram concedidas pela primeira reclamada, sem qualquer custo; que todas as passagens eram previamente solicitadas e não precisava esperar a aprovação.

DEPOIMENTO DO PREPOSTO: Inquirido, respondeu que a empresa de alimentação nada tem a ver com a reclamada, porque não são os mesmos donos; que a reclamante anotava todo o horário de trabalho nos controles de frequência que ficavam nas salas que a empresa tem nos aeroportos do Rio e de São Paulo, todos os dias, mesmo no período da Copa do Mundo, quando aumentou o movimento; que todas as horas extras eram pagas; que a venda dos produtos alimentícios em nada alterava a rotina do voo, porque se não houvesse a venda dos produtos, outros seriam servidos gratuitamente, que não sabe nada sobre o Sr. Roberval, que a reclamante nunca comunicou sobre o fato de ser incomodada ao setor de pessoal da empresa; que a reclamante se recusou a embarcar e recebeu justa causa no dia seguinte, porque a empresa foi obrigada a deslocar comissária de outro voo que seguiu viagem com tripulação menor, mas não sabe sobre a multa aplicada pela ANAC; que foi um corre-corre e ouviu muitas reclamações de passageiros por causa do atraso do voo; que a reclamante não precisava permanecer na aeronave durante o abastecimento, mas às vezes os comissários ficam por comodidade; que os diários de bordo não são guardados por muito tempo e não servem para registrar queixas da tripulação, mas apenas para anotações técnicas; que a primeira reclamada não pagava comissões.

DEPOIMENTO DA PRIMEIRA TESTEMUNHA DA RECLAMANTE

Joel Marinho dos Santos, CPF nº ..., residenteAdvertida e compromissada Interrogado, informa que era agente de serviço ao passageiro, trabalhava no check in, check out e embarque no aeroporto do Rio de Janeiro; que trabalhou de março de 2008 a julho de 2015, quando pediu demissão; que em fevereiro viu a reclamante sair chorando de uma aeronave, enquanto cuidava do embarque de dois passageiros; que não falou com ela, mas depois uma comissária do mesmo voo lhe disse que a reclamante largou o voo porque não queria viajar com um certo passageiro que estava na aeronave; que suas horas extras eram pagas de acordo com o que marcava no cartão, mas trabalhava além do horário e não recebia tudo; que comentavam entre si que sempre faltava alguma coisa; que não vendia produtos da empresa de alimentação e não recebia comissão, mas sabe que os comissários recebem pelas vendas, tipo R\$ 250,00 por mês e mais nada; que vê as aeronaves sendo abastecidas do seu local de trabalho e sabe que os comissários já estão em seu interior naquele momento, arrumando equipamentos e seus pertences; que não sabe o motivo da dispensa da reclamante.

DEPOIMENTO DA SEGUNDA TESTEMUNHA DA RECLAMANTE

Carolina dos Anjos Almeida, CPF nº, residenteAdvertida e compromissada.

Indagada, informou que trabalha para a primeira reclamada desde 2010, como comissária de voo; que já fez algumas viagens com a reclamante na Ponte Aérea Rio-São Paulo, mas não é fixa nessa rota; que não recebia por todo o tempo de trabalho, pois assinava o ponto e ainda tinha que resolver muitas coisas antes de deixar o aeroporto; que também já foi incomodada por passageiros, mas nunca passaram do limite; que a reclamante sempre comentava que o Sr. Roberval era inconveniente, porque a elogiava muito e só queria ser atendido por ela, que ouviu alguns elogios dirigidos à reclamante. Assim como "você hoje está mais bonita do que nunca", sobre a cor do cabelo e das unhas nunca ouviu nada; que estava perto da reclamante no dia em que o Sr. Roberval disse que ela merecia coisa melhor; que não é muito normal esse tipo de comentário e que acha que isso deixou a reclamante envergonhada; que soube pela própria reclamante que o marido dela não gostava dessas abordagens; que não sabe o motivo da dispensa da reclamante; que ouviu dizer que foi porque ela se recusou a tripular um voo, mas não estava presente no dia; que sabe que não tripular traz consequências para a empresa e é considerado muito grave; que quando vendem produtos estão sendo vendedoras, porque comissária não tem que vender, tem que atender os passageiros; que recebe comissão e o valor varia, em média R\$ 500,00 (quinhentos reais) por mês; que recebeu passagens e que nunca deixaram de aprovar as suas solicitações e que esse era o procedimento padrão.

DEPOIMENTO DA PRIMEIRA TESTEMUNHA DA PRIMEIRA RECLAMADA

Antonio Armando da Cunha, CPF nº residente.....Advertida e compromissada. Interrogado, informa que é piloto comandante da primeira reclamada desde 1999, que na ponte aérea Rio-São Paulo já voou com a reclamante, que estava comandando o voo no dia que a reclamante não tripulou, que foi abordado por ela e ela solicitou para ser remanejada em razão da presença de um passageiro que a incomodava, que disse à autora que não haveria condições de remanejamento e que ela permanecesse a bordo, que ela disse que ia embora, virou as costas e saiu da aeronave, que nunca soube de qualquer abordagem

desrespeitosa por parte do Sr. Roberval à reclamante ou a qualquer outra comissária, que conhece o Sr. Roberval porque ele é um passageiro habitual, que o Sr. Roberval é conhecido como um senhor brincalhão, que sabe que ele só queria ser atendido pela reclamante, mas isso é comum com passageiros habituais, que a reclamante não lhe solicitou qualquer registro no diário de bordo, que o diário é para o registro de condições de voo e não de ocorrências com passageiros e tripulantes, que a venda de produtos durante o voo faz parte da atividade do comissário, que não recebe comissões e não sabe se a venda é comissionada, que a reclamante foi dispensada por justa causa e que a recusa a tripular é considerada falta grave, que houve reclamações de passageiros no dia em razão do atraso, que sabe que houve multa da ANAC e não sabe o valor, que os comissários embarcam antes dele.

DEPOIMENTO DA SEGUNDA TESTEMUNHA DA PRIMEIRA RECLAMADA

Saura Mira dos Reis, CPF nº, residente.....Advertida a compromissada.

Interrogada , informa que não trabalha para as reclamadas, mas estava no voo de fevereiro de 2015 porque ganhou de presente do seu irmão uma passagem para São Paulo, que é arquiteta autônoma, que estava no primeiro assento da aeronave e viu a reclamante discutindo com o piloto na entrada , que ouviu quando a reclamante disse que não iria permanecer embarcada e que o piloto teria que "dar um jeito ", que a reclamante estava alterada e o piloto calmo.que o piloto falou para a reclamante que ela não podia se retirar porque era sua obrigação compor a equipe e que sua ausência traria consequências graves; que ouviu a reclamante solicita r ao piloto que ele retirasse um passageiro da aeronave, que não sabe quem seria esse passageiro, que viu a reclamante se retirar subitamente, que o voo atrasou bastante e o comandante informou que estavam aguardando a autorização para a saída do voo.

Colhidos os depoimentos da reclamante e do preposto da primeira reclamada, inquiridas quatro testemunhas, sem mais provas, encerrou-se a instrução.

Neste momento, a advogada da Reclamante informa que tomou ciência de que a segunda testemunha da primeira reclamada é irmã do preposto da primeira ré, pretendendo que seja desconsiderado o depoimento, o que foi confirmado pelo preposto. O requerimento será apreciado na sentença.

Em razões finais orais, as partes se reportaram aos elementos dos autos, aduzindo a patrona da autora que a nomenclatura das reclamadas denuncia a solidariedade.

Partes inconciliadas.

Autos conclusos para leitura de sentença em 27 de setembro de 2015.

Partes cientes.

E, para constar, eu, Analista Judiciário, lavrei a presente ata, que segue assinada na forma da lei.

Juiz(a) do Trabalho

