

DISSÍDIO COLETIVO

ADICIONAL POR TEMPO DE SERVIÇO

Tribunal

TST

**CONDUÇÃO DE VEÍCULOS NO PÁTIO DE MANOBRAS DAS AERONAVES — ÁREA DE RISCO
- DIREITO RECONHECIDO****RESUMO**

- Restou incontroverso nos presentes autos, conforme registrou o v. acórdão (fl.) "verbis": "O objeto do recurso é o adicional de periculosidade, que o MM. Juízo de 1º grau mandou pagar ao autor, o qual trabalhava, como supervisor, no pátio do aeroporto, com presença habitual na área de risco, definida no Anexo II, da NR 16, da Portaria n. 3.217/78". - Portanto, a hipótese discutida nos presentes autos é se os aeroviários (empregados de empresa de transporte aéreo que trabalham no pátio de estacionamento de aeronave, em atividade de supervisão de embarque e desembarque de bagagens, limpeza interna e outras tarefas), que são desempenhadas nas proximidades e no interior dos aviões, enquanto estes encontram-se estacionados e são abastecidos, têm ou não direito ao pagamento de adicional de periculosidade. - Ao exarar o seu Parecer de fl., o douto órgão do "Parquet" trabalhista regional registrou: "(... omissis ...) A situação é curiosa. O reclamante era supervisor, consistindo suas funções, basicamente, em controle de carga e descarga das bagagens nas aeronaves, bem como limpeza de bordo. A pretensão do autor é perceber adicional de periculosidade, tendo em vista que adentrava em área de risco delimitada pelo abastecimento das aeronaves. A curiosidade do tema surge das diversas interpretações que os srs. Peritos fazem acerca do referido trabalho. Confesso que já analisei diversas periciais afirmando que inexistente periculosidade, mas sim insalubridade, que não existe nem insalubridade nem periculosidade e outras afirmando coexistirem as duas situações". (Destaquei). - A constatação do Ministério Público do Trabalho restou evidenciada pelo v. acórdão paradigma autorizador do conhecimento da revista, que examinando a mesma questão concluiu que os empregados que exercem a atividade já acima descrita não têm direito ao recebimento do adicional de periculosidade. - Nesse contexto, entendo que a questão deixou de ser simplesmente técnica - já que os "expert" a cada hora chegam a uma conclusão - e está a merecer uma tomada de posição deste Tribunal Superior, cujo objetivo maior é o de uniformizar a jurisprudência e a regularidade da aplicação da norma jurídica, "y compris" o vai-e-vem dos julgados regionais. - As atividades ou operações perigosas a que alude o artigo 193 da CLT, são aquelas onde é possível e provável a ocorrência de eventos que, caso eclodam, acarretam acidentes de proporções consideráveis e até mesmo fatais, envolvendo as pessoas que circulam pela área considerada de risco. - O anexo II, da NR 16, em seus itens 1.,3."g", dispõe: "1. São consideradas atividades ou operações perigosas, conferindo aos trabalhadores que se dedicam a essas atividades ou operações, bem como àqueles que operam na área de risco adicional de 30% (trinta por cento), as realizadas: (... omissis ...) 3. São consideradas áreas de risco: Atividades "g" - abastecimento de aeronaves Área de risco Toda a área de operação". - A conclusão a que se chega é que a norma supra transcrita preceitua que toda a área de operação é considerada de risco no que tange à atividade de abastecimento de aeronaves, alcançando não apenas os trabalhadores envolvidos na faina do abastecimento ou reabastecimento, mas todos os laboradores que estejam em atividade na área de risco. - Portanto, não só neste caso, onde a presença do Recorrido na área considerada de risco restou comprovada por laudo pericial - como diz a Corte Regional -, entendo que todos os trabalhadores que exercem suas funções nos pátios de estacionamento de aeronaves, em área de perigo, encontram-se em condições definidas como sendo de risco, fazendo jus portanto à percepção do adicional de periculosidade. Ac. de 09-10-2002 DJ de 25-10-2002 Arquivo do EMFOR, TST/N 5732 EMENTÁRIO FORENSE. Dezembro, 2003. Ano LV. Nº 661

EMENTA

Os empregados de empresas de transporte aéreo que exercem suas atividades no pátio de estacionamento de aeronaves, considerada área de risco, nos termos da NR-16, Anexo 2, itens 1 e 3 e letra "g", fazem jus à percepção do adicional de periculosidade a que alude o artigo 193 da CLT.