

Pedidos do MP	Alegações da LATAM
<p>→ INTRANET</p> <p>a) LIBERAR <i>na intranet, mensalmente</i>, a “Planilha Quilometragem Diária Voada por TRECHO” de <b>cada</b> aeronauta juntamente com o holerite mensal, atendendo-se ao disposto no art. 7º, X e ss. da CF, princípio da transparência, art. 9º e ss. da CLT e Precedente Normativo nº 93 do C. TST, a fim de possibilitar a <b>conferência</b> da remuneração mensal por cada aeronauta;</p> <p>b) ADEQUAR seu sistema de <i>intranet</i> a fim de permitir o <b>pleno acesso</b> às escalas de trabalho, inclusive <b>TODAS as respectivas ALTERAÇÕES</b> ao longo do mês, considerando-se o princípio da transparência;</p>	<p>→ INTRANET</p> <p>O artigo 5º da CF/88 garante o princípio da legalidade, sendo certo que a Ré está submetida à legislação, não sendo obrigada a cumprir mais do que prevê a lei, salvo se agir por mera liberalidade.</p> <p>Portanto, considerando que não existe previsão na legislação, falta causa de pedir com relação a tais pedidos, na medida em que não há fundamento que os sustente, não podendo haver a imposição seja pela Autora, seja pelo Judiciário, de regras não previstas em lei, pois este cenário evidenciará um descompasso na atividade econômica da Ré, pois estará obrigada ao cumprimento de regramentos não aplicáveis às outras empresas do mesmo ramo de atuação, em nítida ofensa ao artigo 170 do Constituição Federal.</p>
<p>→ <b>BASE E TRANSPORTE ENTRE OS AEROPORTOS DE CONGONHAS E GUARULHOS</b></p> <p>c) FIXAR e respeitar a <b>BASE</b> de todos os seus aeronautas do Estado de São Paulo <b>em um dos aeroportos</b>, ou CONGONHAS, ou GUARULHOS, nos termos dos arts. 20, § 1º, § 2º, 27, 33, 37, 39, 45, 51 e ss. da Lei n. 7183\84;</p> <p>d) FORNECER transporte <b>gratuito, com regularidade</b> em <b>TODOS</b> os <b>horários</b> em que <b>houver VOOS</b> da empresa, entre os <b>aerportos de Congonhas e Guarulhos</b>, ou, caso o fornecimento seja <i>insuficiente</i>, que a Ré seja condenada à obrigação de <b>RESSARCIR integralmente o transporte pago pelo empregado</b> entre o <b>aeroporto</b> e seu <b>local de repouso</b> e <b>vice-versa</b>, nos termos do art. 33 e ss. da Lei n. 7183\84;</p>	<p>→ <b>BASE E TRANSPORTE ENTRE OS AEROPORTOS DE CONGONHAS E GUARULHOS</b></p> <p>A LATAM alega que deve-se pontuar sobre as alegações de que a base seria São Paulo e há alteração da forma como convém à Ré, nada mais absurdo.</p> <p>Que desde a admissão é informado ao aeronauta que a Base São Paulo compreende os aeroportos de Congonhas e Guarulhos, podendo os empregados serem acionados para ambos os aeroportos; que não há como fixar um local; que não existe base Congonhas. Que fornece o transporte gratuito, no entanto, em locais de difícil acesso ou não servido pelo transporte regular público, ao que preceitua a CCT; que não é o caso de CGH e GRU; que o empregado pode se deslocar em veículo próprio; que a imensa maioria dos voos não partem da madrugada, quando os aeroportos do Brasil estão fechados; que não pode ser responsabilizada pelo trajeto do empregado que se deslocará até o trabalho, ademais eles tem a opção de requerer o vale transporte;</p>
<p>→ <b>DO INTERVALO INTERJORNADA. DOS PERÍODOS DE REPOUSO</b></p> <p>e) COMPUTAR o período de <b>REPOUSO</b> tão somente a <b>PARTIR</b> da colocação de <b>transporte à DISPOSIÇÃO</b> da tripulação, “quando não houver disponibilidade de transporte ao <b>término da jornada</b>”, para que não haja</p>	<p>→ <b>DO INTERVALO INTERJORNADA. DOS PERÍODOS DE REPOUSO</b></p> <p>A LATAM alega que não há meios de ser contada a folga a partir da colocação de transporte, especialmente considerando que o transporte é benefício não compulsório fornecido pelo</p>

supressão do período interjornada, nos termos dos arts. 33, 34, 35, 36 e ss. da Lei n. 7183/84;

#### → DAS VERBAS SALARIAIS

f) EFETUAR o pagamento de **TODAS** as verbas salariais até o **5º dia útil do mês subsequente** ao laborado (artigos 459, 461, 464, 465 e ss. da CLT), sendo que todas as parcelas devem estar devidamente descritas nos holerites e na “Planilha Quilometragem Diária Voada por TRECHO”;

g) ABSTER-SE de **reduzir** o salário de seus empregados, seja por meio de redução nominal do valor, seja através de mudança na forma de cálculo, ou por meio de inclusão ou exclusão de parcelas (rubricas) que compõem a remuneração;

h) até que haja referida alteração do padrão remuneratória Ré para HORAS de voo, pleiteia-se a condenação da Ré na obrigação de **PAGAR o adicional noturno** sobre os **KM VOADOS** no período noturno com, no mínimo, **20%** ou **adicional convencional**, caso mais benéfico (art. 73 e ss. da CLT c/c art. 41 da Lei n. 7183/84), *pois vedado o pagamento complessivo*, cujo cálculo correto deverá considerar a **hora noturna reduzida de 52 minutos e 30 segundos** (art. 41, § 2º, da Lei n. 7183/84).

#### → DA UTILIZAÇÃO DE PARÂMETRO ÚNICO PARA PAGAMENTO DAS HORAS DE VOO, HORAS DE SOBREVISO E HORAS DE RESERVA

i) ABSTER-SE de qualquer ato que importe em **redução** do valor quitado por **km voado** por trecho e\ou impor **alteração** das aeronaves com **rebaixamento** de função que represente redução salarial;

empregador, sendo que este não pode ser responsabilizado por atrasos ou trânsito.

Mais do que isso, não são todos os empregados que utilizam o transporte fornecido pelo empregador, podendo haver a escala dirigida, na qual os empregados permanecem em suas residências ou de parentes.

#### → DAS VERBAS SALARIAIS

A LATAM alega litispendência, não rebatendo, no mérito, tais pedidos.

Sempre considera o maior trecho para fins de pagamento, especialmente em caso de necessidade da alteração da rota inicialmente traçada pelo sistema de navegação da aeronave.

Com relação à disponibilização da tabela de km voado por trecho, conforme acima já ressaltado, a Ré disponibiliza aos seus empregados a consulta ao documento, por meio de sistema interno denominado “AIMS”.

Os valores são alterados para fins de atualização monetária, para ajustar os valores à realidade, acompanhando as atualizações havidas no dissídio da categoria

Sempre considera o maior trecho de voo. Por exemplo, caso haja mais de uma rota para ir à alguma cidade, a Ré sempre irá considerar o cenário referente à maior rota para fins de cálculo dos quilômetros voados

Com relação aos quilômetros que são voados no período noturno, cumpre destacar que tais valores são pagos em dobro, pois é aplicado o adicional de 100% com relação à hora noturna, em situação muito benéfica ao empregado.

#### → DA UTILIZAÇÃO DE PARÂMETRO ÚNICO PARA PAGAMENTO DAS HORAS DE VOO, HORAS DE SOBREVISO E HORAS DE RESERVA

Não é atribuição da Autora e tampouco tal legitimidade lhe é conferida pela lei, de ditar a forma como deve ser feito o pagamento dos salários dos empregados, especialmente considerando que a forma como é paga a remuneração da Ré é essencialmente mais vantajosa aos empregados.

j) ABSTER-SE de alterar de forma **unilateral** a forma de **cálculo** do salário variável dos aeronautas **sem prévia aprovação** em **assembleia dos empregados**, com anuência do Comitê de Empregados da TAM e acompanhamento pelo Sindicato da categoria profissional;

k) EXPLICAR e se **REUNIR** obrigatoriamente com o Conselho de Representantes dos Empregados da Empresa (Comitê de Empregados da TAM) cada vez que for **ALTERAR a forma de cálculo** de **qualquer parcela remuneratória** do salário dos aeronautas;

#### → DA JORNADA DOS AERONAUTAS

l) ADEQUAR a escala de trabalho de todos os seus empregados, respeitando-se os **limites de jornada** fixados na Constituição Federal, arts. 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31 e ss. da Lei n. 7.183/84 e legislação complementar;

A Ré paga maior remuneração em comparação a outras companhias aéreas.

Neste sentido, os pedidos aqui deduzidos poderiam caracterizar queda no patamar remuneratório dos empregados, com o aval da Autora.

O sistema de cálculo da remuneração considera uma parte variável, que se refere ao período em que o empregado está em voo, e para tanto, são levados em consideração as distâncias percorridas, por meio de cálculo de quilometragem e também há a remuneração do período que o empregado está fazendo atividades em solo, como por exemplo se encontra nos períodos que antecedem o início da decolagem (apresentação), sucedem o término do voo (pós corte dos motores), treinamento, períodos em solo e cursos em terra.

Este sistema de remuneração pleiteado pela Autora (média de horas de reserva) não encontra qualquer fundamento jurídico, já que a cláusula 3.2.7 da CCT possui disposição específica e devidamente cumprida pela Ré.

#### → DA JORNADA DOS AERONAUTAS

A LATAM informa que respeita toda a jornada de trabalho do empregado aeronauta e seus correspondentes limites, não havendo extrapolação dos horários de trabalho.

Não há nenhum período de trabalho que não esteja contabilizado nas escalas dos empregados e pago.

A LATAM é fiscalizada pela ANAC com relação aos limites de horas trabalhadas pelos seus empregados, sendo certo que não há qualquer penalidade sofrida pela Ré, no que se refere ao trabalho em jornada extraordinária.

Portanto, pode haver situações em que o empregado possa trabalhar até 20 horas, sem que isso caracterize jornada extraordinária.

Não há nenhum período que não conste das escalas e, neste sentido, caberá ao Ministério Público apontar diferenças que entenda pendentes de pagamento.

Requer, ainda, seja julgado improcedente o pedido constante do item m na inicial, referente à contratação de empregados, sendo que tal pedido não se inclui dentre as hipóteses de legitimidade do Ministério Público.

m) VERIFICAR a necessidade de **umentar** o quadro de empregados na requerida, face à necessária segurança de voo, considerando-se os limites de jornada previstos nos arts. 18 e ss. da Lei n. 7.183/84, Lei n. 7.565/86 e Constituição Federal, afim de evitar **alterações constantes** nas **escalas** de trabalho **publicadas**;

n) RESPEITAR os **limites** de jornada previstos para os períodos destinados a **sobreaviso** (art. 25 Lei n. 7183/84) e **reserva** (art. 26 Lei n. 7183/84), restando **vedada** a possibilidade de se *SOMAREM os períodos previstos na Lei do Aeronauta*;

o) ABSTER-SE de ACIONAR os tripulantes para realizar VOOS que estejam **FORA** do período destinado ao sobreaviso ou à reserva;

p) ABSTER-SE de convocar ao labor o tripulante que esteja em período de **gozo** de **intervalo interjornada** e/ou **folgas/repouso**, nos termos dos arts. 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39 da Lei n. 7.183/84;

**→ DAS HORAS DE SOBREAVISO E DAS HORAS DE RESERVA. DO PAGAMENTO DOBRADO SOBRE AS HORAS LABORADAS EM SOBREAVISO E RESERVA NOS DOMINGOS E FERIADOS**

q) PAGAR o **adicional noturno** sobre as **horas de reserva** e **de sobreaviso** dos aeronautas no período noturno com, no mínimo, **20%** ou **adicional convencional**, caso mais benéfico (art. 73 e ss. da CLT c/c art. 41 da Lei n. 7183/84), cujo cálculo correto deverá considerar a **hora noturna reduzida de 52 minutos e 30 segundos** (art. 41, § 2º, da Lei n. 7183/84).

r) PAGAR de forma **dobrada** as horas de **sobreaviso** e de **reserva** laboradas aos **DOMINGOS**, conforme disposto nos arts. 59 e 67, *caput*, da CLT, art. 1º da Lei 605/49, arts. 25, 26 e ss. da Lei n. 7183/84 e Súmula n. 146 do C. TST.

s) PAGAR de forma **dobrada** as horas de **sobreaviso** e de **reserva** laboradas nos **FERIADOS**, conforme dispõe os arts. 67, 68, 70, 385 e ss. da CLT, Súmula 146 do C. TST, arts. 25, 26 e ss. da Lei n. 7183/84 e art. 9º da Lei 605/49, com os reflexos legais;

Com relação aos períodos de reserva e sobreaviso, todas as oportunidades em que o empregado cumpre tais períodos, estes constam expressamente de suas escalas e são contabilizados de acordo com a previsão da legislação, em especial o artigo 23 da lei do aeronauta.

Eventual realização de horas extras além do que é permitido pela CLT, de modo esporádico, é plenamente justificável diante da atividade-fim da TAM, que se vê frequentemente refém das condições climáticas.

A TAM respeita o limite geral e constitucional (diário e semanal) da carga horária de seus empregados, sendo que as eventuais prorrogações da jornada normal são casos absolutamente pontuais e excepcionais, pelo que requer-se, portanto, a improcedência do pedido referente à obrigação de respeitar os limites de jornada para os períodos de sobreaviso e reserva, restando vedada a possibilidade de se somarem os períodos previstos na legislação, bem como para que a Ré se abstenha de acionar os tripulantes para voos que estejam fora do período destinado a reserva e sobreaviso.

**→ DAS HORAS DE SOBREAVISO E DAS HORAS DE RESERVA. DO PAGAMENTO DOBRADO SOBRE AS HORAS LABORADAS EM SOBREAVISO E RESERVA NOS DOMINGOS E FERIADOS**

Alega litispendência destes pedidos (“q” e “t”) com a ACP 0001734-78.2014.5.02.0045.

Os quilômetros noturnos voados são pagos com adicional de 100% pela empresa. Não se aplica ao aeronauta o mesmo sistema geral do artigo 73 da CLT, pois em legislação específica (Lei 7.183/84), há previsão expressa de condição muito mais benéfica na medida em que o horário noturno foi amplamente estendido nos moldes do consenso internacional de parametrizar o horário noturno em voo entre o nascer e o pôr do Sol.

Basta compulsar as escalas de voos dos empregados, em conexão com as fichas financeiras e holerites para verificar que há o correto pagamento da jornada de trabalho, inclusive no que se refere aos trabalhos em domingos e feriados, reserva e sobreaviso.

De toda forma, o primeiro depoimento indicado pela Autora compromete todo o seu pedido.

Sobre o trabalho aos domingos e feriados, no que se refere à reserva e sobreaviso, há quitação regular dos períodos, inclusive do período noturno, na forma

t) QUITAR **todas** as horas laboradas em **período extraordinário**, com adicional convencional, caso mais benéfico, com fornecimento de planilha de cálculo para respectiva **conferência** por cada empregado, principalmente quando **extrapolados** os **limites** fixados na Constituição Federal e na Lei n. 7.183/84, cuja **informação é encaminhada à ANAC inclusive** (arts. 22, § 1º, 29, 30 e ss. da Lei n. 7.183/84 e § único, do art. 25, da Portaria Interministerial n. 3.016/88);

(...)

#### → REABILITAÇÃO PROFISSIONAL

w) ATENDER os pedidos de **reabilitação profissional** e envidar esforços para a **efetiva readaptação** dos empregados dentro da empresa, inclusive com **alteração de funções/cargo**, com intuito de *amenizar agravamento* no quadro clínico dos empregados submetidos a *tratamento médico*, inclusive com **treinamento** e **reabilitação** em **conjunto** com o INSS;

y) FORNECER funções *compatíveis com o cargo anterior* para os empregados que retornem de **reabilitação profissional** ou **licença médica**;

(...)

#### → TRATAMENTO ISONÔMICO E ASSÉDIO MORAL

aa) APLICAR tratamento isonômico quanto ao padrão estético para os tripulantes, tanto pilotos e copilotos, como para os comissários de bordo, considerando-se o princípio da dignidade da pessoa humana, o respeito à liberdade de expressão religiosa, e a razoabilidade nas exigências;

bb) ABSTER-SE de **submeter**, **permitir** ou **tolerar** que seus empregados sofram **assédio moral** e/ou **tratamento discriminatório**, proibindo a exposição destes a **qualquer constrangimento moral**, em especial decorrente de humilhações, **intimidações**, **restrições** à liberdade de expressão **religiosa**, **ameaças veladas**, atos vexatórios ou agressividade no trato pessoal e de qualquer tipo de **perseguição**, coação para pedido de demissão, dispensando-lhes tratamento digno e compatível com sua condição humana;

como determina a legislação. Aos domingos e feriados, com aplicação do adicional de 100%.

Deverá o Ministério Público apontar detidamente os dias em que os empregados não tiveram folga compensatória pelo trabalho aos domingos e feriados, de forma a justificar seu pedido

O pedido é completamente absurdo e em desacordo com a Lei nº 605/49, regulamentada pelo Decreto nº 27.048/49, que trata da autorização para trabalho nos dias de repouso semanal remunerado e nos feriados.

Nos termos do artigo 7º, anexo, item III. 5, do Decreto nº 27.048/1949, as atividades de “*Serviço de transportes aéreos (excluídos os departamentos não ligados diretamente ao tráfego aéreo)*” **possuem autorização permanente para manter empregados trabalhando em domingos e feriados.**

#### → REABILITAÇÃO PROFISSIONAL

A LATAM alega inépcia da Inicial quanto aos pedidos “w”, “y”, “aa”.

Não há causa de pedir e tampouco narração dos fatos. A LATAM alega que nenhum desses pedidos tem base na legislação ou na norma coletiva aplicada à Ré. Ou seja, todos os pedidos acima listados foram deduzidos à revelia da legislação, não havendo qualquer fundamento que os sustente

Sequer o MPT conseguiu explicar as razões pelas quais inseriu tais pedidos em seu rol de pedidos, dada a falibilidade da causa de pedir correspondente.

#### → TRATAMENTO ISONÔMICO E ASSÉDIO MORAL

Sobre o pedido constante do item “aa” da exordial, não houve a comprovação de qualquer caso em que a Ré tenha procedido a alguma discriminação com relação à padrão estético.

É evidente que a Ré utiliza uniforme fornecido aos empregados, bem como recomenda que estes se apresentem de acordo com os manuais internos da Ré, em razão da atividade desempenhada.

Além disso, não há situações de assédio moral institucionalizado pela Ré, sendo inverídica as alegações lançadas na exordial.

Portanto, requer a Ré a improcedência do pedido de condenação da Ré à obrigação de fornecer igualdade de oportunidades aos empregados, condições de trabalho justas e favoráveis, incluindo igual remuneração por trabalho de igual valor.

cc) ABSTER-SE de **ameaçar** os trabalhadores com aplicação de punição disciplinar caso se *recusem a aceitar mudanças* nas escalas de trabalho que **violem** os limites de jornada previstos na Lei n. 7183/84;

dd) ABSTER-SE de promover rescisão contratual e/ou aplicar punição disciplinar, como **represália** aos empregados que exercerem seu **direito** de **ação** e/ou **denúncia** aos órgãos públicos;

ee) ABSTER-SE de **perseguir** e/ou **ameaçar** trabalhadores, principalmente face ao exercício do direito constitucional de ação e/ou de denúncia (art. 5º, XXXV, da CF);

ff) TRATAR com urbanidade e respeito todos os empregados, abstando-se de práticas **retaliatórias**, dentre elas aplicação de punições disciplinares indevidas;

gg) OBSERVAR o necessário rodízio entre empregados, afim de evitar **alterações constantes** na de trabalho de *um mesmo empregado* com intuito intimidatório\persecutório;

A Ré é empresa que cumpre com os dispositivos legais, sendo que atualmente, somente na categoria de aeronautas, emprega quase 7.000 empregados, sendo que no total emprega mais de 29.000 pessoas.

Nunca houve discriminação em razão de religião, pressão para os empregados aceitarem alterações de escala, perseguição, ou qualquer outra situação que possa dar fundamento para o pedido deduzido pela Autora.

Com relação à necessidade de controle por meio das escalas de trabalho, a legislação do aeronauta (lei 7183/84), prevê que:

Art. 18 A escala deverá observar, como princípio, a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.

As escalas de voo são próprias para controle da jornada de trabalho, pois preveem o horário de apresentação para início da jornada de trabalho, as horas de solo, os cursos, os períodos de reserva e sobreaviso, afastamentos previdenciários, etc., o que não ocorre com os diários de bordo, que, novamente, contém informações apenas referentes à aeronave.