



VarigLog não é responsável solidária por ações trabalhistas da Varig

O Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (São Paulo) [decidiu](#) que a VarigLog não deve responder solidariamente nos processos trabalhistas oriundos do processo de falência da antiga Varig. Na quarta-feira (9/2), a desembargadora Maria Inês Ré Soriano, relatora do caso na 15ª Turma do TRT paulista, aceitou parcialmente o pedido da empresa em uma ação que envolvia outras cinco: Viação Aérea Rio-Grandense (Varig), Rio Sul, Nordeste Linhas Aéreas, FRB-Par investimentos e Fundação Rubem Berta.

O TRT paulista reformou decisão anterior. Mudou o entendimento sobre o adicional por periculosidade e a responsabilidade solidária. A VarigLog foi vendida em 2006, deixando de fazer parte dos ativos vinculados à antiga Varig.

A advogada da VarigLog, **Sandra Regina Solla**, explica que a decisão do TRT-2 lembra outra do Supremo Tribunal Federal. A corte julgou um caso de condenação solidária tendo como base a [Lei 11.101, de 2005](#), que regulamenta o processo de recuperação judicial. “Como esta lei acabou com a figura da concordata e introduziu a recuperação judicial, o STF passou a entender que o comprador de um ativo não é responsável pelos passivos anteriores, seja pela inexistência de sucessão ou grupo econômico”, explica.

A desembargadora Maria Inês Ré Soriano afirmou que sua decisão encontra amparo no voto do ministro do STF, Ricardo Lewandowski, também em julgamento sobre um caso de responsabilidade solidária. “Entendo que os artigos 60, parágrafo único, e 141, inciso II, do texto legal em comento, mostram-se constitucionalmente hígidos no aspecto em que estabelecem a inoccorrência de sucessão dos créditos trabalhistas, particularmente porque o legislador ordinário, ao concebê-los, optou por dar concreção a determinados valores constitucionais, a saber, a livre iniciativa e a função social da propriedade em detrimento de outros”, escreveu.

Também fez referência ao artigo 60 da mesma lei uma decisão do Tribunal Superior do Trabalho. No Recurso de Revista, o ministro Aloysio da Veiga já havia anotado que “é a Varig Logística parte ilegítima para figurar no feito, uma vez que por expressa disposição legal o objeto de alienação judicial está livre de qualquer ônus. Exegese do que dispõe o parágrafo único do artigo 60 da Lei 11.101/2005”.

De acordo com o artigo 60 em questão, “se o plano de recuperação judicial aprovado envolver alienação judicial de filiais ou de unidades produtivas isoladas do devedor, o juiz ordenará a sua realização, observado o disposto no artigo 142 desta Lei”.

O TRT paulista entendeu que “o interior da aeronave não pode ser compreendido como área de operação, posto que esta se refere somente ao local onde transita o carro bomba, e nas pontas das asas da aeronave”. Assim, os desembargadores resolveram que o local utilizado para abastecer a aeronave é o mais perigoso para aqueles que trabalham como aeronautas.



Com o entendimento, o colegiado excluiu o adicional por periculosidade e seus reflexos no Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, das férias acrescidas de um terço, do décimo terceiro salário e das verbas rescisórias.

“Quisesse a norma prever como perigosa toda a aeronave certamente não teria se referido à área de operação, mas sim a todo veículo como área de risco. Da mesma forma, qualquer mero transportador que utilizasse veículo com combustível estaria exposto ao perigo”, diz a decisão.

Gasta-se, em média, de 10 a 15 minutos para reabastecer uma aeronave. Para a desembargadora Maria Inês, “esse é um tempo muito reduzido para a configuração de exercício de atividade em área de risco de forma intermitente”. Além disso, ela lembrou que, pelo contrário, a realidade dos trabalhadores era outra: “o reclamante laborava a maior parte da jornada em condições normais e momentaneamente, por tempo extremamente reduzido, exercia atividades em áreas de risco”.

A advogada da VarigLog, ao comentar o caso, disse que “a legislação que rege as condições de periculosidade está obsoleta. Ela não está acompanhando o ritmo de mudanças tecnológicas empregadas na aviação comercial, que hoje seguem um padrão de segurança muito mais elevado”.

Há, inclusive, a Súmula 364 do TST, que trata do assunto: “Faz jus ao adicional de periculosidade o empregado exposto permanentemente ou que, de forma intermitente, sujeita-se a condições de risco. Indevido, apenas, quando o contato dá-se de forma eventual, assim considerado o fortuito, ou o que, sendo habitual, dá-se por tempo extremamente reduzido”.

Leia [aqui](#) a íntegra da decisão.

Date Created

20/02/2011