



Diesat

Desde 1980





OBJETIVO DO TRABALHO

Entidades sindicais representantes dos trabalhadores e trabalhadoras **aeronautas, aeroportuários e aeroviários**

FENTAC filiada à CUT e FUSA filiada à Força Sindical

Analise risco das atividades e operações perigosas no abastecimento de aeronave e toda aérea de operação, anexo 2 da NR 16 – Atividades e Operações Perigosas.

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) define atividades e operações perigosas em seu art. 193:

*Art. 193. São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a:
(Redação dada pela Lei nº 12.740, de 2012)*

I – inflamáveis, explosivos ou energia elétrica; (Incluído pela Lei nº 12.740, de 2012)

FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

A Norma Regulamentadora nº 16 atividades e operações perigosas, editada pela Portaria MTb nº 3.214, de 08 de junho de 1978, estabelece os parâmetros sobre Periculosidade

“São consideradas atividades e operações perigosas as constantes dos Anexos desta Norma Regulamentadora - NR.”
Item 16.1 da NR 16

ANEXO 2 - ATIVIDADES E OPERAÇÕES PERIGOSAS COM INFLAMÁVEIS

1. 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:
 - c. **nos postos de reabastecimento de aeronaves. Todos os trabalhadores nessas atividades ou que operam na área de risco.**
3. São consideradas áreas de risco:
 - g. **Abastecimento de aeronaves Toda a área de operação.**

COMBUSTÍVEL PARA AVIAÇÃO

Para a aviação, existem dois tipos de combustíveis:

querosene e gasolina para aviação, a maioria dos combustíveis para aviação são derivados da gasolina usada em motores com velas de ignição como os motores a pistão ou Jet A1 (querosene de aviação) para motores a jato;

Riscos: a gasolina de aviação é um líquido volátil, que apresenta **muito baixo ponto de fulgor**, sendo, portanto, muito inflamável nas temperaturas normais de operação. **Seu manuseio deve ser cercado de cuidados para evitar acidentes, como incêndios e envenenamentos.**

COMBUSTÍVEL PARA AVIAÇÃO

Existem vários tipos de querosene, mas basicamente apenas três tipos são utilizados na aviação civil:

- **Jet-A:** Esse tipo de querosene atualmente só é oferecido no mercado nos Estados Unidos e em alguns aeroportos canadenses, como Toronto e Vancouver;
- **Jet-A1:** Diferindo do Jet-A principalmente pelo **ponto de congelamento mais baixo, -47°C** ao invés de **-40° do Jet-A**, é o querosene **mais utilizado no mundo**, disponível em todos os países do mundo. No **Brasil**, o maior distribuidor desse combustível, a **Petrobrás**, denomina esse combustível de **QAV1**;
- **Jet-B:** Querosene bem mais volátil e com ponto de congelamento bem mais baixo que os **Jet-A** e **Jet A-1**, é utilizado apenas em regiões extremamente frias,

COMBUSTÍVEL PARA AVIAÇÃO

- **Fogo/Explosão:** Líquido e vapor inflamáveis em presença de fonte de ignição ou aquecimento. Os recipientes podem explodir com o calor do fogo. **Ponto de fulgor = 40 °C.** Limite superior de inflamabilidade ou explosividade - (LSE): 5,0% - Limite inferior de inflamabilidade ou explosividade - (ISE): 0,7%. **Manter afastado do calor, faísca, chama aberta, superfícies quentes.**
- **Ponto de Fulgor (Flash Point),** é a menor temperatura na qual uma substância libera vapores em quantidades suficientes para que a mistura de vapor e ar logo acima de sua superfície propague uma chama, a partir do contato com uma fonte de ignição.

PROPRIEDADES DA GASOLINA

As propriedades mais importantes da gasolina são: **o poder calorífico, a volatilidade e o poder antidetonante.**

Poder Calorífico – É a quantidade de calor liberada pela queima de uma determinada quantidade (1 kg ou 1 libra) de combustível. A gasolina é um dos combustíveis líquidos de mais alto poder calorífico.

Volatilidade – A gasolina é uma mistura de vários líquidos combustíveis denominados hidrocarbonetos. Alguns deles têm alta volatilidade e tornam possível dar partida ao motor em baixas temperaturas.

Poder Antidetonante – É a capacidade de gasolina resistir à detonação.

PROPRIEDADES DA GASOLINA

Para aumentar o índice de octano (é um número atribuído a cada tipo de gasolina, servindo para indicar o seu poder antidetonante.), a gasolina recebe um aditivo chamado chumbo tetraetila (ou tetraetil chumbo).

Chumbo tetraetila: extremamente tóxico a cancerígeno. Este composto tem uso limitado no mundo hoje.

No Brasil e na União Europeia, **é proibida a adição de chumbo tetraetila à gasolina de veículos terrestres.** Em vez disso, o Brasil utiliza entre 20 e 27% de álcool anidro, que é estabelecido pelo Ministério da Agricultura (CARRETO, 2019).

FUNDAMENTAÇÃO À PERICULOSIDADE

Periculosidade vem do latim periculum e significando àquilo que se relaciona situação (**ação ou condição**) que possa causar dano a uma pessoa. Um trabalho perigoso é caracterizado por atividades que põem em perigo a vida do trabalhador e da trabalhadora.

A **OHSAS 18001** é uma norma internacional que define os requisitos de boas práticas em gestão de saúde e segurança ocupacional, e tem as seguintes definições sobre perigo e risco:

- **Perigo:** Fonte, situação, ou ato com potencial para provocar danos em termos de lesão, ou doença ou uma combinação destas
- **Risco:** Combinação da probabilidade de uma ocorrência de um evento perigoso exposição de uma lesão ou doença que pode ser causado ou exposto.

A **ABNT NBR ISO 31000**, Gestão de riscos — Diretrizes, é uma norma Nacional e traz as seguintes definições sobre fonte de risco e probabilidade:

- **Fonte de risco:** Elemento que, individualmente ou combinado, tem o potencial para dar origem ao risco.
- **Probabilidade:** Chance de algo acontecer

PROBRABILIDADE:
chance de algo
acontecer

AERON Notícias ▾ Variedades ▾ Exclusivas Colunas ▾

Aeroporto de Navegantes fica alagado de combustível após mangueira romper durante abastecimento

 **CARLOS FERREIRA** 30 DE NOVEMBRO DE 2022



Foto: Reprodução Twitter

Anúncio fechado pela **CRITEO**

Denunciar este anúncio

Ad choices

Veja outras histórias



Reunião aborda intervenções
pistas dos aeroportos de Rio
Grande

“Durante o abastecimento de uma aeronave, um problema com a bomba de combustível que causou o caos no pátio do aeroporto de Navegantes, nesta quarta-feira, 30 de novembro. ”

FONTE: <https://aeroin.net/aeroporto-de-navegantes-fica-alagado-de-combustivel-apos-mangueira-romper-durante-abastecimento/>

PROBRABILIDADE:
chance de algo
acontecer



PROBRABILIDADE:
chance de algo
acontecer

O registro da queda de um balão, próximo a aeronave e ao Caminhão Tanque Abastecedor (CTA) em atividade de abastecimento.



fevereiro de 2024, aeroporto de Congonhas/SP

Junho de 2024, aeroporto de Congonhas/SP

PROBRABILIDADE:
chance de algo
acontecer



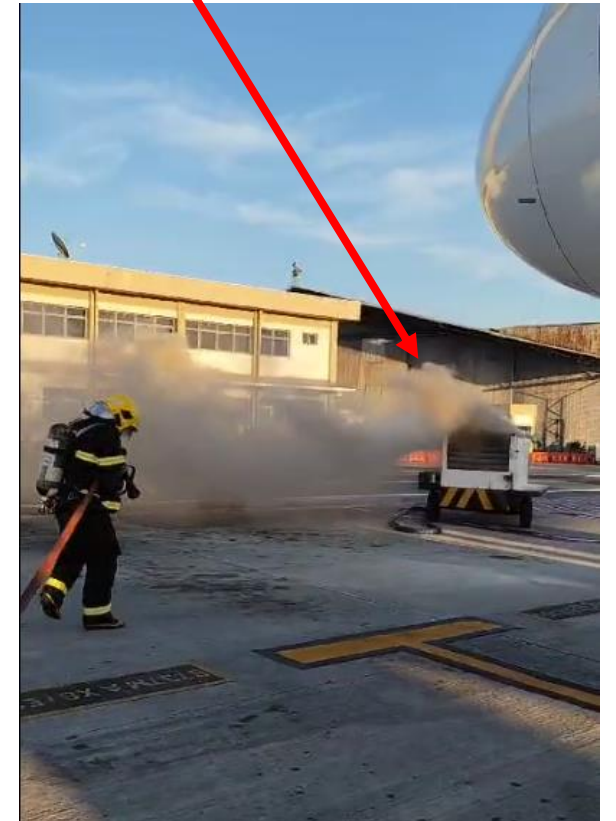
**O registro de vazamento de combustível
na válvula de abastecimento de aeronave**

Junho de 2024, aeroporto de Congonhas/SP

PROBRABILIDADE:
chance de algo
acontecer



O registro de incêndio em fonte externa de aeronave



UNIDADES DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES

As Unidades de Abastecimento de Aeronaves (UAA) Existem dois tipos principais de UAAs: o Caminhão Tanque Abastecedor (CTA) e o Servidor de Hidrantes (SRV).

O Caminhão Tanque Abastecedor (CTA)

Destinado a transportar combustível do parque de abastecimento de aeronaves (PAA) até a aeronave e efetuar seu abastecimento.

Esse veículo possui tanques de armazenamento com capacidade em torno de 10mil a 20mil litro.

Conforme Anuário do Transporte Aéreo de 2023 da ANAC, o País registrou mais de 911mil voos (domésticos e internacionais) o que representa uma média diária de 2.530 voos /abastecimentos.



UNIDADES DE ABASTECIMENTO DE AERONAVES

As Unidades de Abastecimento de Aeronaves (UAA) Existem dois tipos principais de UAAs: o Caminhão Tanque Abastecedor (CTA) e o Servidor de Hidrantes (SRV).

O Servidor de Hidrantes (SRV)

O SRV é outro tipo de veículo de abastecimento de aeronaves, que realiza mediação entre uma rede de hidrantes de combustível subterrâneas e o veículo aéreo.



foto - <https://rucker.ind.br/produto/servidor-de-hidrante/>

ABASTECIMENTO

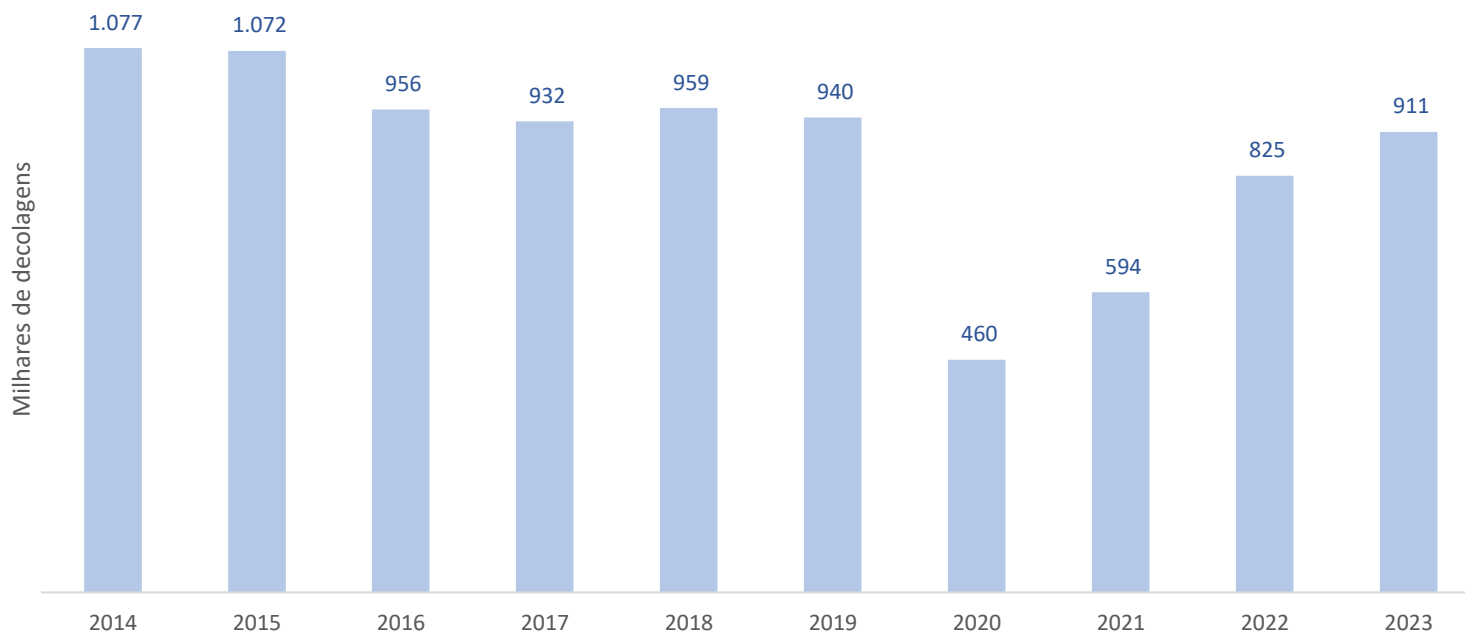
Para saber a quantidade de combustível necessária para o abastecimento de aeronaves, é necessário fazer um cálculo com base em uma série de variáveis, como:

- **Número de passageiros e tripulantes;**
- **Distância do voo (horas);**
- **Peso do veículo aéreo;**
- **Peso da carga total (carga normal, cozinha e alimentação).**

Além disso, é sempre importante adicionar uma quantidade de combustível de segurança, caso a aeronave não consiga abastecer na próxima parada esperada.

ABASTECIMENTO

Decolagens - mercados doméstico e internacional



911mil voos (domésticos e internacionais) o que representa uma média diária de 2.530 voos /abastecimentos.

FOTO: DIESAT

TEMPO DE AERONAVE EM SOLO

*Registro da rotina diária dos trabalhadores e trabalhadoras em atividades ou operações na área de risco, durante **reabastecimento de aeronaves**. Todos realizam suas atividades e operações de forma simultânea objetivando menor tempo da aeronave em solo.*



FOTO: DIESAT

REGISTRO

Registro da rotina diária dos trabalhadores e trabalhadoras em atividades ou operações na área de risco, durante reabastecimento de aeronaves. Todos realizam suas atividades e operações de forma simultânea objetivando menor tempo da aeronave em solo.



FOTO: DIESAT

REGISTRO

Registro da rotina diária dos trabalhadores e trabalhadoras em atividades ou operações na área de risco, durante reabastecimento de aeronaves. Todos realizam suas atividades e operações de forma simultânea objetivando menor tempo da aeronave em solo.





REGISTRO

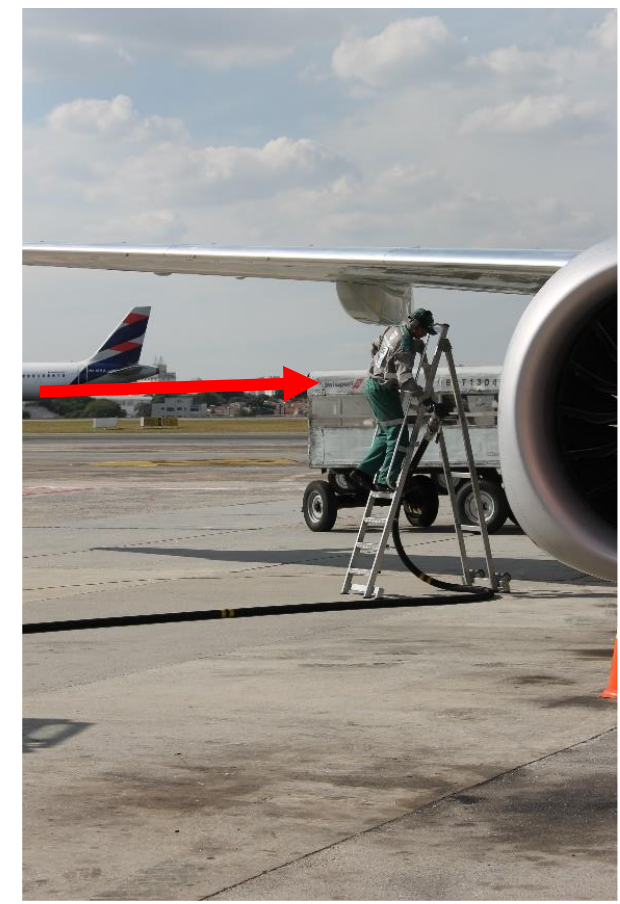
Registro da rotina diária dos trabalhadores e trabalhadoras em atividades ou operações na área de risco, durante reabastecimento de aeronaves. Todos realizam suas atividades e operações de forma simultânea objetivando menor tempo da aeronave em solo.



FOTOS: DIESAT

REGISTRO

Registro da rotina diária dos trabalhadores e trabalhadoras em atividades ou operações na área de risco, durante reabastecimento de aeronaves. Todos realizam suas atividades e operações de forma simultânea objetivando menor tempo da aeronave em solo.



REGULAMENTOS BRASILEIROS DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC) DA ANAC AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL



A ANAC, editou um MANUAL SOBRE CRITÉRIOS DE MOVIMENTAÇÃO NO SOLO E SOCMS, que foi revisado em agosto de 2022, na qual descreve a Seção 153.125 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 153 emenda nº 07 que regulamenta os requisitos referentes ao abastecimento e transferência de combustível da aeronave, com objetivo de auxiliar os operadores de aeroportos.

O abastecimento e transferência de combustível da aeronave é cercado de cuidados, por ser considerada perigosa, conforme podemos identificar na rigorosidade do processo que envolve o monitoramento contínuo e a análise crítica periódica do processo de gestão de riscos e seus resultados

MANUAL SOBRE CRITÉRIOS DE MOVIMENTAÇÃO NO SOLO E SOCMS

REQUISITOS DE SEGURANÇA PARA O ABASTECIMENTO DE AERONAVES

- (1) é necessário existência de trajetória livre de fuga imediata no solo a partir das saídas das aeronaves;
- (2) procedimentos de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave devem ser realizados somente em áreas abertas e ventiladas, fora da vizinhança imediata de equipamentos de radar em teste ou em uso na aeronave ou nas instalações em terra;
- (3) é vedada a realização de procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave dentro de hangares ou em áreas fechadas;

MANUAL SOBRE CRITÉRIOS DE MOVIMENTAÇÃO NO SOLO E SOCMS

REQUISITOS DE SEGURANÇA PARA O ABASTECIMENTO DE AERONAVES

(4) é exigida a verificação, pelo responsável pelo procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave, da operacionalidade das ligações e aterramentos quanto à dissipação de energia elétrica estática antes de conectar as linhas de abastecimento;

(5) é vedado o posicionamento do motor do Carro Tanque Abastecedor (CTA) abaixo das asas da aeronave em procedimento de abastecimento;

(6) é vedado o uso de lâmpada de flash fotográfico, equipamento de flash eletrônico, isqueiro, fósforo e qualquer outra ferramenta que possa produzir faíscas ou arcos voltaicos durante a execução de procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave no interior da área delimitada para a posição de estacionamento;

(7) é proibida a instalação ou remoção de baterias da aeronave durante a execução do procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave;

MANUAL SOBRE CRITÉRIOS DE MOVIMENTAÇÃO NO SOLO E SOCMS

REQUISITOS DE SEGURANÇA PARA O ABASTECIMENTO DE AERONAVES

(b) O operador de aeródromo deve assegurar a interrupção das atividades de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave durante a incidência de raios ou tempestades elétricas nas imediações do aeródromo.

(c) O operador de aeródromo deve garantir que o motorista do CTA posicione o veículo de forma que a equipe de contraincêndio tenha fácil acesso à aeronave durante o atendimento a emergências;

(2) O responsável pelo abastecimento ou transferência de combustível de aeronave deve suspender a execução da atividade quando qualquer parte do trem de pouso da aeronave estiver superaquecido, devendo acionar imediatamente a equipe contraincêndio.

GRUPO BRASILEIRO DE SEGURANÇA OPERACIONAL DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – BAIST



Organizações Governamentais:

Agência Nacional de Aviação Civil
(ANAC)

Centro de Investigação e Prevenção de
Acidentes Aeronáuticos (CENIPA)
Departamento do Controle do Espaço
Aéreo (DECEA)

Secretaria Nacional de Aviação Civil
(SAC) - Ministério de Portos e
Aeroportos

Operadores Aeroportuários:

Aena Brasil
Aeroportos Brasil (Viracopos)
BH Airport
CAZM
CCR Aeroportos
Fraport Fortaleza
Fraport Porto Alegre
GRU Airport
INFRAERO
Inframérica
Prefeitura Municipal de Governador Valadares
RIO Galeão
São Paulo Catarina Aeroporto Executivo
SINART
Terminais Aéreos de Maringá SBMG S.A.
Vinci Airports (Salvador)

Manual para Monitoramento da Segurança Operacional nos Serviços Auxiliares pelos Operadores de Aeródromos.

1ª edição publicada em maio de 2018 e 2ª edição publicada em setembro de 2022, com o objetivo de atender aos Operadores de Aeródromo, durante os procedimentos de supervisão das atividades desempenhadas pelas Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo - ESATAs junto à Área Operacional. Tais procedimentos de supervisão, **visam garantir os níveis aceitáveis de segurança operacional, durante as atividades cotidianas.**

Manual para Monitoramento da Segurança Operacional nos Serviços Auxiliares pelos Operadores de Aeródromos.

Todos os veículos de reabastecimento devem conter o pictograma INFLAMÁVEL, sinalizado em cor que contraste com o veículo, em local e tamanho adequado, de acordo com padrões ABNT e seus operadores devem utilizar o equipamento de proteção individual (EPI) específico para esse tipo de operação, bem como realizar o treinamento específico.

Os veículos e equipamentos que operam com mangueiras não podem ser movimentados enquanto as mangueiras estiverem conectadas.

É proibido o tráfego de outro veículo ou equipamentos na área do reabastecimento de aeronaves.

Os prestadores de serviços auxiliares devem isolar o local com equipamentos de proteção coletiva (EPC), tais como cones de P.V.C., correntes plásticas ou fitas de segurança, a fim de manter o isolamento durante a operação, além de manter rota de fuga.

**Manual para
Monitoramento da
Segurança
Operacional nos
Serviços Auxiliares
pelos Operadores de
Aeródromos.**

Durante todas as operações de reabastecimento ou destanqueio de combustível de uma aeronave, deve haver um sistema de aterramento funcional entre a aeronave e o equipamento de transferência ou de transporte de combustível e um ponto de potencial elétrico nulo, visando eliminar a possibilidade de ignição eletrostática do combustível.

Outros acessórios envolvidos na operação devem estar aterrados, bem como estarem disponíveis e acessíveis os extintores de incêndio específicos e de capacidade adequada fornecidos pelo prestador de serviços auxiliares.

Em caso de destanqueio de combustível, uma guarnição da Seção Contra Incêndio deverá acompanhar o procedimento.

O reabastecimento de aeronaves com passageiros a bordo somente poderá ser realizado com ponte acoplada ou portas abertas e escada posicionada.

Manual para Monitoramento da Segurança Operacional nos Serviços Auxiliares pelos Operadores de Aeródromos.

O deslocamento de caminhão tanque abastecedor (CTA) deve ser realizado de forma ordenada e supervisionada pelo responsável pelo parque de abastecimento de aeronaves (PAA), assim como disponibilizar equipamentos contra incêndio na área, de acordo com as normas vigentes.

As atividades de abastecimento ou transferência de combustível de aeronaves devem ser interrompidas durante a incidência de raios ou tempestades elétricas nas imediações do aeródromo.

É vedado o uso de lâmpada de flash fotográfico, equipamento de flash eletrônico, isqueiro, fósforo e qualquer outro instrumento que possa produzir faíscas durante a execução do procedimento de abastecimento ou transferência de combustível de aeronave no interior da área delimitada para a posição de estacionamento.

**DA NORMA
REGULAMENTADORA
Nº1 DE SEGURANÇA
E SAÚDE
OCUPACIONAL DO
MINISTÉRIO DO
TRABALHO**

1.5.3.1. A organização deve implementar, por estabelecimento, o gerenciamento de riscos ocupacionais em suas atividades.

1.5.3.2 A organização deve: e) implementar medidas de prevenção, de acordo com a classificação de risco e na ordem de prioridade estabelecida na alínea "g" do subitem 1.4.1; e f) acompanhar o controle dos riscos ocupacionais.

1.5.5.1.1 A organização deve adotar medidas de prevenção para eliminar, reduzir ou **controlar os riscos sempre que:**
a) exigências previstas em Normas Regulamentadoras e nos dispositivos legais determinarem;

**DA NORMA
REGULAMENTADORA
Nº17 DE SEGURANÇA
E SAÚDE
OCUPACIONAL DO
MINISTÉRIO DO
TRABALHO**

17.4.1 A organização do trabalho, para efeito desta NR, deve levar em consideração:

- a) as normas de produção;
- b) o modo operatório, quando aplicável;
- c) a exigência de tempo;**
- d) o ritmo de trabalho;**
- e) o conteúdo das tarefas e os instrumentos e meios técnicos disponíveis; e**
- f) os aspectos cognitivos que possam comprometer a segurança e a saúde do trabalhador.

O QUE DIZEM OS TRABALHADORES E AS TRABALHADORAS

“Nós temos vazamento no mês de três a quatro vazamentos de combustível e isso pode colocar numa situação de risco enorme, mesmo porque, tem carreta soltando do trator e fazendo faísca, você tem caminhão colidindo com motor do avião e o mecânico técnico não pode ficar a menos de 1,5 m da aeronave.”

“O caminhão de abastecimento ele é colocado em uma posição estratégica dado que o nosso aeroporto na realidade não comporta esse caminhão de abastecimento ele é colocado no jeitinho brasileiro (que a gente acaba fazendo porque o aeroporto não vai parar por falta de espaço físico), ou seja, você coloca um caminhão, a carreta na frente do caminhão e você tem que ir para o abastecimento.”

O QUE DIZEM OS TRABALHADORES E AS TRABALHADORAS

“Então é tudo uma engrenagem só, tem trabalhador, tem equipamento, está abastecendo tem trabalhador próximo e assim sucessivamente. No caso aeroportuário é próximo por questões de fiscalização, no caso dos trabalhadores está próximo porque está abastecendo, ou está carregando bagagem, ou está carregando carga, ou está dirigindo um trator, ou está limpando próxima área, se for mecânico está mexendo na aeronave, se for tripulante está perto da aeronave esperando todos esses procedimentos, então a engrenagem ela é única.”

O QUE DIZEM OS TRABALHADORES E AS TRABALHADORAS


“Quando efetuamos abastecimento no avião e, abastecemos também ao lado de um ponto de calor que é o motor, caso haja qualquer vazamento nesse momento esse combustível pelo ângulo da asa ele vai seguir em cima do motor e Isso pode vir a causar um incêndio.”

“O caminhão de abastecimento ele é colocado em uma posição estratégica dado que o nosso aeroporto na realidade não comporta esse caminhão de abastecimento ele é colocado no jeitinho brasileiro (que a gente acaba fazendo porque o aeroporto não vai parar por falta de espaço físico), ou seja, você coloca um caminhão, a carreta na frente do caminhão e você tem que ir para o abastecimento.”

O QUE DIZEM OS TRABALHADORES E AS TRABALHADORAS

“A fonte começou a pegar fogo do nada, começou aumentar o fogo gradativamente, aí a gente desligou, tiramos da aeronave a fonte e afastamos ela, aí o rapaz da Aena chegou e acionou os bombeiros, porque a gente estava preocupado do fogo atingir a aeronave e quem estava próximo, a gente já tinha utilizado o único extintor que tinha!”

DAS DECISÕES JUDICIAIS


Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região


Ação Trabalhista - Rito Ordinário
1001601-04.2017.5.02.0016

Tramitação Preferencial
- Idoso

Processo Judicial Eletrônico

Data da Autuação: 14/09/2017
Valor da causa: R\$ 100.000,00

Partes:
RECLAMANTE: SINDICATO NACIONAL DOS EMPREGADOS EM EMP ADM DE AEROPOR
ADVOGADO: CAROLINA CARVALHO LEMOS
ADVOGADO: AFONSO RODRIGUES LEMOS JUNIOR
RECLAMADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA -
INFRAERO
ADVOGADO: THAIS REGINA DE SOUZA
ADVOGADO: EVELISE CRISTINA BALHESTEROS BERGAMO
ADVOGADO: IVAN REIS SANTOS
ADVOGADO: DANIELA DE OLIVEIRA STIVANIN
ADVOGADO: PATRICIA LANZONI DA SILVA
ADVOGADO: GRAZIANE DE OLIVEIRA AVELAR
PERITO: JOHN HIROSHI IANO


Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região


Recurso Ordinário - Rito Sumaríssimo
0000866-71.2022.5.09.0095


Relator: ARION MAZURKEVIC

Processo Judicial Eletrônico

Data da Autuação: 21/06/2023
Valor da causa: R\$ 46.000,00

Partes:
RECORRENTE: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA -
INFRAERO
ADVOGADO: FELIPE QUADROS DE SOUZA
ADVOGADO: OSLON DO REGO BARROS
RECORRIDO: LUCIANO CESAR DOS ANJOS
ADVOGADO: CAROLINA CARVALHO LEMOS
ADVOGADO: AFONSO RODRIGUES LEMOS JUNIOR
CUSTOS LEGIS: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO


Diesat
Desde 1980


FRANCISCO JOSÉ DA SILVA
PERITO JUDICIAL
CREAMS 3295

LAUDO TÉCNICO PERICIAL

EXCELENTÍSSIMO (A) SENHOR (A) DOUTOR (A) JUIZ (A) DA 5ª VARA DO TRABALHO DE CAMPO GRANDE – MS

LAUDO PERICIAL DE PERICULOSIDADE

Autos: 0024460-93.2019.5.24.0001

EDSON MASAYOSHI MATSUDA E OUTRAS X EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA - INFRAERO.

APRESENTAÇÃO

Este Perito Judicial **FRANCISCO JOSÉ DA SILVA**, Engenheiro de Segurança do Trabalho com atuação em Perícias Técnicas na Cidade de Campo Grande/MS, nomeado por Vossa Excelência no processo em pauta, é portador do CPF nº 579.065.568-87, RG nº 6.107.406 SSP/SP e CREA/MS Nº 3295. Graduado em Engenharia Elétrica pela FESP (Faculdade de Engenharia São Paulo) e Pós Graduado em Engenharia de Segurança do Trabalho pela UNIDERP. Também é Especialista em Saúde do Trabalhador pela UFBA (Universidade Federal da Bahia), possui o certificado de participação no curso de "Perícias Trabalhistas", realizado pela ASBEST - Associação Sul-mato-grossense de Engenharia de Segurança do Trabalho em conjunto com o CREA/MS. Atua ainda como Professor nos cursos de Pós Graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho da Faculdade Estácio de Sá, em Campo Grande/MS, da FEF - Fundação Educacional de Fernandópolis, na cidade de Fernandópolis/SP e na Uni-salesiano em Araçatuba/SP. Uma vez nomeado por Vossa Excelência como Perito Judicial no presente Processo de Ação Trabalhista, completado seus trabalhos, vem respeitosamente apresentar o Laudo Pericial em anexo, totalizando 23 (vinte e três) páginas, que compreendem introdução à perícia, laudas e anexos, requerendo sua juntada aos autos.

Considerando a importância do presente Laudo, a complexidade do trabalho de pesquisa, leitura e análise dos Autos, somados ao custo do deslocamento até o local a periciado, vem respeitosamente requerer a Vossa Excelência, o arbitramento do HONORÁRIO PROFISSIONAL no valor de R\$ 3.910,00 (três mil novecentos e dez reais), conforme está detalhado no capítulo 11 deste laudo.

Campo Grande, 20 de Setembro de 2019.

FRANCISCO JOSÉ DA SILVA
PERITO JUDICIAL

Francisco J. Silva - Engenheiro de Segurança do Trabalho

1

CONCLUSÃO

Pelo exposto, reafirmamos da existência de periculosidade na atividade de abastecimento de aeronaves, afastando qualquer razão para requerer a revisão do anexo II da NR 16 – Atividades e Operações Perigosas.

Considerando que não identificamos, qualquer providência que efetivamente elimine ou mitigue o risco grave.

Entretanto as empresas têm se limitado no cumprimento normativas, apenas em implementar a Gestão de risco, através do controle de engenharia e controle administrativo. A eliminação e a substituição atuam na fonte do perigo. Os controles de engenharia, a sinalização, os alertas, os controles administrativos pretendem decrescer a exposição ao evento perigoso;

CONCLUSÃO

Não houve eliminação ou substituição dos fatores risco, critério prioritário para se considerar um ambiente seguro, pois as fontes (**o combustível e procedimento de abastecimento**) continuando presentes com potencial para provocar danos à saúde, a integridade física e podendo levar a óbitos quem estiver em sua área de operação;

Destacamos que o risco com inflamáveis durante efetiva vazão de combustíveis no procedimento de abastecimento da aeronave, e tendo em vista, o volume de combustível envolvido na respectiva operação é sem dúvida alguma um risco acentuado, quando há a presença do fator perigo, a probabilidade de ocorrer, a qualquer momento, um sinistro, um acidente grave, configura o risco acentuado;

CONCLUSÃO

Por fim, as Normas Regulamentadoras (NR) ainda são os dispositivos legais básicos para a aplicação de técnicas e estratégias para prevenção de doenças e acidentes nos mais diversos locais de trabalho no Brasil.

E sua existência, assim como a contemporaneidade de seu conteúdo (à realidade do trabalho) são alicerces para colocar em prática medidas de proteção que salvaguardem saúde, integridade física e dignidade dos trabalhadores e trabalhadoras.

Portanto, dado seu alcance e finalidade, é necessária a manutenção da NR 16 e seus anexo, para que não se amplifique as desigualdades que favorecem a precarização do trabalho.

Equipe Técnica

e-mail: adm@diesat.org.br e diesat@diesat.org.br

OBRIGAD@!

