



# Dia a Dia

# 32

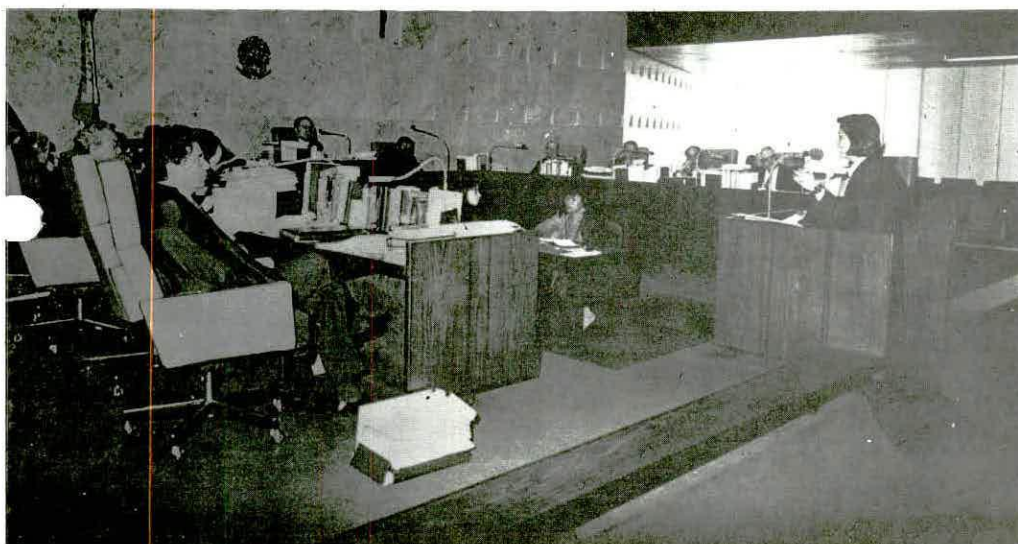
ANO I  
30 DE AGOSTO DE 1991

Sindicato Nacional dos Aeronautas

filiado à **CUT**

## SNA X SINPAC

Fotos Sérgio Seiffert/Opção



Ao lado, panorâmica da sessão do julgamento no STF; Dr<sup>a</sup> Cristina faz defesa oral do SNA. No alto, (E) Dr. Haddock Lobo - Consultor do SNA; João Carlos e Lavorato, respectivamente diretor e presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas

# Justiça inicia julgamento

Na última quarta-feira, 28 de agosto, em sessão plenária do Supremo Tribunal Federal, STF, o ministro-relator Marco Aurélio Mendes de Farias Mello foi favorável ao recurso impetrado pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, a fim de destituir o registro do Sindicato Nacional de Pilotos da Aviação Civil, Sinpac. Os ministros Carlos Maria Velloso e José Celso de Mello também votaram a favor, porém Sepúlveda Pertence, o quarto ministro na ordem de votação, pediu vista regimental interrompendo, assim, a sessão de julgamento.

Tanto o parecer do Ministro Relator como o Subprocurador Geral da República, Dr. Arthur de Castilho Neto foi fundamentado no oitavo artigo, inciso II, da Constituição que

prevê a unidade sindical. Por este princípio constitucional, o parecer aponta para cassação do ato do Ministro do Trabalho que reconheceu o registro do Sinpac, porque os pilotos não constituem uma categoria mas sim uma função profissional.

É impossível prever quando o Tribunal se reunirá novamente

para continuar a votação. O STF é composto por onze ministros, portanto, ainda faltam oito se pronunciarem para encerrar definitivamente a polêmica gerada em relação a representatividade dos aeronautas. De qualquer forma, como o sindicato havia informado, a Justiça dará a

palavra final, porém, é muito importante que as suas lideranças e a categoria passem a cuidar das reivindicações dos aeronautas independente do andamento e do resultado do julgamento.

O SNA foi representado na audiência por seu presidente, José Caetano Lavorato, pelo diretor João Carlos Pessoa, acompanhados do consultor Jurídico da entidade, Dr. Haddock Lobo, e da Dr<sup>a</sup> Cristina Irigoyen Peduvi, advogada do SNA em Brasília, que além de usar a palavra para formular a defesa jurídica, informou ao Tribunal o resultado do Plebiscito (veja quadro ao lado).

Os diretores do Sinpac não compareceram ao julgamento; a entidade foi representada por sua advogada.

### RESULTADO DO 2º PLEBISCITO

A favor da manutenção da unidade no SNA	74,02%
A favor da criação de outro sindicato	21,06%
Votos nulos	4,17%
Votos brancos	0,21%
<b>TOTAL DE VOTANTES:</b>	<b>1.413</b>

# Reestruturação de salários na Varig

VASP**Comissários: operação-padrão à vista**

A partir do próximo dia 10, os comissários da Vasp iniciam uma operação-padrão, que incluirá a distribuição de um manifesto aos usuários denunciando as más condições de trabalho na empresa e até mesmo o não atendimento de passageiros quanto ao serviço de bordo. Essa decisão foi tomada em assembleia realizada no Rio e em São Paulo, no último dia 27, depois da diretoria da Vasp se recusar a responder três ofícios e inúmeros pedidos de reunião para discutir com a ACV um acordo coletivo, o quadro de carreira e a equiparação da tabela salarial dos comissários.

**Aeronautas ganham ação no TST e são ameaçados com demissões**

Os aeronautas conquistaram uma importante vitória jurídica sobre as companhias. O TST julgou procedente o pedido do SNA para que o local de apresentação dos tripulantes que voam de São Paulo não seja transferido de Congonhas para Guarulhos, o que vem ocorrendo desde 1987.

A ação que o TST julgou, encaminhada pelo departamento jurídico do SNA, engloba 16 aeronautas da Vasp. Como retaliação à sentença, já em fase de execução, a Vasp está pressionando os aeronautas a renunciarem ao direito conquistado até o próximo dia 10. Senão, ameaça demiti-los. Há uma série de outras ações correndo nas juntas da Justiça de São Paulo, reivindicando a apresentação em Congonhas.

No dia 09, a ACV realiza assembleia simultaneamente no Rio e em São Paulo, às 15h, em conjunto com SNA. Ali serão decididas as formas de preparação e mobilização para a operação-padrão. Serão entregues os cargos de instrutores, os comissários não aceitarão qualquer solicitação por parte da empresa e amadurecerão a decisão - já tomada na assembleia passada - de não fazer o serviço de bordo. Essa assembleia será aberta a toda a categoria.

A direção da ACV enviou dois ofícios ao vice-presidente, Ulysses Canhedo e um ao

presidente Wagner Canhedo. Tentou, também, inúmeros contatos para a realização de uma reunião. A Vasp chegou a acenar com a possibilidade de uma reunião para o dia 26 passado. Mas apenas acenou. Os comissários também estão reivindicando o fim da desorganização na instrução e de uma série de desrespeitos praticados pela Vasp em relação à regulamentação profissional do Aeronauta. Hoje, a Vasp paga os piores salários da aviação comercial nacional, apesar da promessa do Sr. Canhedo de pagar 10% acima do mercado ao assumir a companhia.

**Empresa transfere tripulante mas não arca com a mudança**

A Vasp está tentando convencer os tripulantes da base Rio a aceitarem "por livre e espontânea vontade", a se transferirem para a base SAO. Como não bastasse, "rasga" a regulamentação profissional do aeronauta: ou seja, quer transferir o profissional de sua cidade - por conveniência própria, é bom que se diga - mas não arca com o ônus da mudança, previsto em lei.

Segundo a regulamentação profissional, a empresa deve assegurar ao aeronauta, acomodação, alimentação, transporte a serviço e ainda transporte aéreo de ida e volta no caso da transferência provisória (deslocamento entre 30 e 120 dias). Quando a transferência é permanente (deslocamento por período superior a 120 dias, com mudança de domicílio), o aeronauta deve receber uma ajuda de custo não inferior a quatro vezes seu salário mensal, transporte aéreo para si e familiares, translação de bagagem,

dispensa de oito dias e caso a transferência provisória se torne permanente, o profissional deve ser notificado com antecedência mínima de 60 dias.

Tem mais. De acordo com a cláusula 30 do dissídio de 89, o aeronauta ainda tem direito a estabilidade de um ano após a transferência permanente.

A Vasp quer transferir tripulantes do Rio para São Paulo mas não quer ter o ônus dessa mudança. "Isso implica até mesmo em abrir mão da regulamentação profissional, criando um precedente que poderá afetar a todos os tripulantes da empresa. Assim sendo, aconselhamos a todos o fiel cumprimento da legislação, garantindo os benefícios da lei alertamos que sua inobservância traria reflexos danosos às garantias do CAM e do Seguro de Carteira", explicou o presidente da Apvasp, cmte. Hermini.

**Quanto pior, melhor na Transbrasil**

Circula entre os aeronautas da Transbrasil um comentário atribuído a diretores da empresa, que em reunião com o grupo, teriam dito "que quem estiver insatisfeito com as mudanças no quadro de promoções, recorra a justiça".

De duas uma: ou a Transbrasil ainda está na Idade da pedra-lascada em termos de relações trabalhistas ou seus representantes mentem nas reuniões de negociação no Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias, SNEA, quando gastam o verbo sustentando que a melhor forma de solucionar pendências trabalhistas é exatamente através do diálogo entre as partes.

Para se precaver, o Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, está analisando juridicamente o quadro de promoções para entrar com ações na justiça caso seja necessário. PS: aguardamos esclarecimento da empresa.

**Líder mantém co-pilotos sem simulador**

A Líder Táxi Aéreo se gaba por estar no topo do ranking de empresas de táxi aéreo operando no país. A relação com seus funcionários, no entanto, é a pior possível. Tanto que cerca de 30% do grupo já pediu demissão ao longo desse ano, devido a pressão, baixos salários e más condições de trabalho.

Por falar em condições de trabalho, é bom esclarecer como a empresa encara a segurança de voo. A Líder está mantendo co-pilotos sem treinamentos simulados e a maioria sequer tem ground school das aeronaves que voam. Alguns até são admitidos sem habilitação de instrumento, adquirindo-a já trabalhando em aeronaves de alta performance. Dessa forma a Líder lidera o mercado de táxi aéreo e o desrespeito ao aeronauta também.

**É** interessante que não faz muito tempo, para não dizer da prática dos últimos anos, a Varig como todas as empresas lamentava que dificuldades econômicas e financeiras impediam um reajuste de salários dos trabalhadores aeronautas e aeroviários. Agora, de forma surpreendente, a Varig apresenta tabelas de reestruturação de salários para comissários, mecânicos de voo e pilotos que, mesmo considerando as injustiças contidas nas mesmas, no conjunto, aparentemente, deverão resultar em maior gasto com a massa salarial paga aos aeronautas. O que mudou? Por que tão recentemente era impossível pensar em reajuste salarial e agora está a empresa disposta a fazê-lo?

Foi uma surpresa para os comissários a tabela que caiu como um meteoro, causando divergências, "aumentando os salários" e propondo uma nova ordem. Ninguém havia discutido com a empresa que, unilateralmente, mudava as condições contratuais, principalmente no que se refere à forma de pagamento das horas de voo noturnos, diferenciava o critério de reajuste entre os diversos grupos de comissários e incorporava ao salário gratificação já pago. Tudo para "melhor", é claro!

Mal começamos a analisar a repercussão para os comissários e os pilotos e mecânicos de voo já recebem o seu scud. Como é incomum nas relações trabalhistas os empregadores fazerem reestruturação salarial ou promover reajuste somente porque acham que ganhamos pouco, é bom analisar o outro lado desta moeda.

Há muitos anos o sindicato vem alertando para a atenção a estruturação do salário do aeronauta e sua repercussão no ordenamento da carreira profissional e o risco do precedente criado já há alguns anos com a aceitação de equiparação de equipamentos. Não pensem

# VARIG

## O outro lado da reestruturação salarial

por José Caetano Lavorato Alves \*

que as empresas aéreas querem apenas fazer uma grande maldade com os aeronautas ou que seja apenas perseguição da alta direção da empresa. Trata-se, na verdade, de uma política de

crescimento, racionalidade e da busca de maior aproveitamento do trabalho profissional organizado, visto pela ótica empresarial. Portanto, muito mais sério e profundamente estudado como política de longo prazo. Para isso, é necessário garantir a flexibilidade no deslocamento e na mudança de tripulantes de equipamentos que, eventualmente, um quadro de carreira baseado na lista de senioridade, com regras estáveis e rígidas por antiguidade, não dê à empresa.

Para quem ainda não compreendeu, quero que saiba que a Justiça só entende preterição salarial e não preterição técnica. Isto faz com que a condição necessária para que a empresa inviabilize as ações na Justiça em defesa do acesso profissional baseado na an-



tigüidade seja a equitação de salários.

Por que somente agora recebemos o nosso Scud? Não o daqueles antigos, usados por Sadam na Guerra do Golfo Pérsico como já

perceberam. Este é um míssil visivelmente mais elaborado, com moderna técnica de resolução e objetivos bastante definidos. Durante anos, prepararam o terreno e agora a situação é mais propícia.

Embora no aspecto da necessidade do nosso trabalho, da disputa entre as empresas e a situação do mercado seja para nós potencialmente favorável, o quadro, no que diz respeito a nossa organização, mobilização e baixos salários, dá a eles uma vantagem.

Ao longo dos anos nos impuseram uma política de achatamento salarial tão grande que agora à mingua podemos nos apressar a aceitar um reajuste que por direito já devia estar conosco. E, ao contrário, as empresas podem propor reajustes de salários com o que

acumularam durante este tempo e, com isto, atingir seus objetivos. Não é por acaso que a tabela é diferenciada. Pois, caso contrário, não divergiríamos, preocupados com as injustiças nelas contidas e melhor olhariamos o outro lado da moeda. Ao mesmo tempo, e pelas mesmas razões, trabalharam todo este período para nos desorganizar, apoiando a tese da "nova organização da categoria" com a criação de outros sindicatos. Tudo para impedir que nos entendessemos. Com salários achatados e se estamos desorganizados, somos presas fáceis.

Volto a dizer que não é por pura maldade e sim pela estrita visão empresarial que eles têm, antes, o compromisso com seus próprios objetivos de curto, médio e longo prazo, do que com a garantia de ordenamento profissional ou manutenção do salário real de seus empregados. O que fazer? Inicialmente, discutir e esclarecer a todos os aeronautas - mecânicos de voo, pilotos e comissários - os dois lados desta moeda. Não aceitar qualquer mudança unilateral da estrutura salarial, como definiu a assembléia da Apvar e propor um processo de negociação organizado entre os aeronautas e a Varig que resulte em um acordo assinado entre a empresa e o sindicato.

Aí sim, discutindo uma reestruturação salarial que evite as injustiças criadas pelas tabelas apresentadas e garantindo ao mesmo tempo e por instrumento de acordo próprio um ordenamento profissional estabelecido de forma conjunta. Caso contrário, é absolutamente inócuo culpar a insensibilidade dos dirigentes da empresa porque agem com objetivos que não permitem ingenuidades.

Não tenham ilusões. É pé no chão, organização, deixar de lado as pequenas divergências e agir com unidade.

\* Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas e da FNTTA.

## REGULAMENTAÇÃO PROFISSIONAL

# A LEI ACIMA DE TUDO

Poucas categorias no Brasil conseguiram elaborar uma Regulamentação Profissional como a Lei 7.183, de 5 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta. Contudo, embora ela seja avançada no que diz respeito a proteger e determinar os direitos e deveres profissionais da categoria, ainda precisa ser modificada como constatou uma pesquisa organizada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, e a experiência prática de convívio com sua vigência. Além disso, as empresas deixam a desejar em relação a seu cumprimento mesmo diante da constante vigilância do Sindicato, das associações e dos aeronautas.

Segundo o Cmte. Collares, diretor do SNA e coordenador da Comissão de Alterações na Regulamentação Profissional - composta pelo sindicato e pelas associações - a entidade tem feito o que está ao alcance para impedir que as empresas infrinjam a lei, e destaca que ela tem que ser respeitada por todos individualmente. No caso do comandante do avião, o Código Brasileiro de Aeronáutica deixa claro que é de sua responsabilidade fiscalizar e respeitar os limites de jornada, limites de voo, intervalo de repouso e fornecimento de alimentos durante a viagem. Os infratores estão sujeitos a multa de até 1.000 valores de referência.

Collares também lembra que o sindicato reduz muito seu poder de fogo para combater as infrações se os aeronautas não encaminham à entidade as denúncias. De acordo com ele, quando o SNA recebe uma denúncia ela é imediatamente encaminhada às empresas e ao Departamento de Aviação Civil, Dac. Todavia, as infrações demoram a serem corrigidas pela morosidade das autoridades

competentes - denuncia Collares.

Ainda, segundo o dirigente sindical, é preciso que os aeronautas conheçam profundamente o texto da lei, e que participem das discussões a respeito do assunto. "Um bom começo, é entrar no debate em torno das mudanças que a categoria pretende empreender" - lembra ele. A Comissão que está trabalhando as propostas de mudanças reúne-se todas as quartas-feiras, às 14h, na sede do SNA no Rio de Janeiro e as associações estão facilitando ao máximo o acesso ao debate. A Associação dos Pilotos da Vasp, por exemplo, mandou a todos os seus associados um formulário onde eles podem anotar sugestões para serem encaminhadas a comissão.

A partir de iniciativas semelhantes a da Apvasp, da pesquisa elaborada pelo sindicato (mais de 300 aeronautas responderam o questionário) e com a experiência de sete anos de convívio com a atual Regulamen-



Cmte. Collares voa B737/300 - Varig

tação, é que a Comissão elaborará o ante-projeto a ser submetido ao Congresso Nacional. Antes da sua formulação, porém, ele será divulgado capítulo a capítulo para incentivar a polêmica sobre as propostas de mudança.

Para entender o método adotado pela Comissão, veja o seguinte exemplo: o capítulo II

(Regime de Trabalho) trata da Escala de Serviço, Jornada de Trabalho, Sobreaviso e Reserva, Viagens, Limites de Voo e de Pouso, Períodos de Repouso e Folga Periódica. Caso a Comissão conclua que qualquer artigo que regula estes assuntos deva ser alterado - sua redação será publicada, já na forma de artigo e com destaque na alteração ao lado da redação atual. Esse mecanismo proporcionará um amplo debate com as mudanças já sistematizadas. Terminado o processo, a Comissão terá o ante-projeto a ser levado ao Congresso.

É bom lembrar que apesar do SNA desconhecer projetos de mudança na Regulamentação elaborados pelas empresas, neste trajeto fatalmente os aeronautas esbarrarão em dificuldades criadas pelas companhias. Segundo a direção do sindicato, a categoria tem que estar atenta porque na elaboração da atual lei a pressão dos empresários para incorporarem suas propostas foi muito forte. Há nove anos, a estratégia deles passou por tentar desarticular o encaminhamento adotado pela categoria. Nada impede que a história se repita mesmo que com cores diferentes.

## Pilotos agrícolas entram no debate

A Comissão de Alterações na Regulamentação Profissional já está analisando as propostas e sugestões enviadas ao SNA pelo grupo de Pilotos Agrícolas. As propostas, encaminhadas à sede do Sindicato pela Representação Regional de Porto Alegre, são frutos de diversas assembleias onde os pilotos agrícolas debateram questões específicas de sua atividade profissional.

A preocupação deste grupo de aeronautas é de incluir no projeto de Regulamentação Profissional, que está sendo elaborado itens específicos que contemplem os pilotos agrícolas e coloquem por terra argumentos como "não existe profissão de piloto agrícola" ou de que não pode haver dissídio coletivo para o grupo porque "existem centenas de empresas agrícolas no Brasil". Com relação a este último, vale lembrar que em julho passado, as empresas constituíram um Sindicato Patronal.