



NEGOCIAÇÃO AVANÇA

Empresas mudam proposta salarial

Os principais obstáculos para fechar a Convenção Coletiva deste ano começaram a ser demolidos em reunião ocorrida na última quinta-feira, 05 de dezembro, entre o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, SNEA, e a Comissão Negociadora dos aeronautas e aeroviários. As empresas pagarão o INPC integral (data-base a data-base) descontadas as antecipações. Pela proposta das empresas o abono incorporado ao salário em setembro último não será compensado, garantindo uma produtividade mínima de 4%. Ressaltamos que aquelas empresas que não incorporaram o abono em setembro fariam isso agora.

Também foi marcada uma nova reunião para esta segunda-feira, 09 de dezembro, com o Comitê dos Aeronautas para prosseguir a negociação em torno das cláusulas sociais, já que no encontro da última quinta-feira só se tratou dos itens sociais dos aeroviários e da questão salarial. Lavorato, presidente do SNA, coordenou mais essa rodada de negociação pela representação dos trabalhadores. No próximo dia 10, às 15 hs, o SNA realiza assembleias na sede RIO e nas Representações Regionais.

FOTO JORGE NUNES



Reunião de negociação no Sindicato das empresas

Novas regras do IR

O SNA havia solicitado a Dra. Cristina Irigoyen Peduvi, advogada da entidade em Brasília, que entrasse com um mandado de segurança contra o Ministério da Economia, em nome da categoria, para garantir a correção da tabela de imposto de renda. Como o Presidente Collor deu ao Ministro da Economia, Marcílio Marques, 48 horas para resolver a questão, o Sindicato resolveu esperar os novos acontecimentos.

Na quinta-feira passada, dia 5, ficou enfim decidido a correção da tabela: salários até Cr\$ 250 mil ficam isentos de impostos; salários entre Cr\$ 250 mil e Cr\$ 750 mil descontam 10% com isenção de Cr\$ 25 mil; e salários acima de Cr\$ 750 mil descontam 35% de imposto de renda. O reajuste foi de aproximadamente 30%. O Departamento Jurídico do Sindicato mantém-se atento para a questão e os seus desmembramentos.

PAN AM

Em reunião realizada na última quinta-feira, dia 5, na sede do SNA, os comissários da PAN AM decidiram entrar na Justiça, através do Departamento Jurídico do Sindicato, tendo em vista os valores devidos ao grupo pela empresa, referentes a Dissídios Coletivos não cumpridos e demais direitos trabalhistas. Para isso, os comissários associados ao SNA devem comparecer ao Jurídico, até o próximo dia 10, terça-feira, para entregar a documentação a fim de proceder a postulação em juízo dos direitos de cada um.

O grupo de comissários da PAN AM fará assembleia na sede do SNA/RIO, no próximo dia 20/12, às 15 horas, para discutir o andamento das questões jurídicas provenientes da suspensão de atividades da empresa e, caso necessário, dar novos encaminhamentos ao problema.

Sinpac é ilícito segundo a Lei

Saúde: reflexo do trabalho

Por Nelson Cirtoli

O artista ao criar sua obra encontra a si mesmo, retratando, através da sua arte-ofício, o seu mundo, a sua espiritualidade, o seu ser.

É esse viver criativo, esse encontro de si mesmo, que lhe permite prazerosamente dedicar-se a sua atividade durante muitas horas por dia.

Infelizmente, o trabalho em geral não dá a quem o realiza o mesmo retorno, a mesma integração que existe entre a arte e o seu criador.

Até a época moderna, o trabalho era sinônimo de penalização, dor, sofrimento, esforço, cansaço extremo e pobreza. A própria origem etimológica da palavra, nos mais variados idiomas, nos leva a essas expressões.

LOCKE foi o primeiro a definir que "o trabalho era a fonte de toda a propriedade". Muitos anos depois, **ADAM SMITH** substituiu a expressão "propriedade" por "riqueza", redefinindo o trabalho como sendo a origem de toda a riqueza.

Finalmente, **KARL MARX** o conceituou como sendo a fonte de toda a produtividade e expressão do próprio homem.

Recentemente, numa visão ergonômica o trabalho é entendido em três diferentes aspectos que estão sempre inter-relacionados: a carga física, a carga cognitiva ou mental e a psíquica.

A carga física está ligada ao consumo de energia mecânica, pela postura ou esforço muscular, pela má iluminação, pelo excesso de ruído, pela baixa pressão atmosférica ou de oxigênio, pela baixa umidade relativa do ar, etc.

A carga cognitiva ou mental é a que está ligada com a memória, com a percepção, com a decisão, concentração, etc. Como exemplo de ofícios que salientam o uso cognitivo temos: os professores, as telefonistas, os trabalhadores em informática, os que lidam com o público, etc.

Já a carga psíquica é o resultado dos efeitos nocivos sobre a afetividade do trabalhador, pelos processos de trabalho. Um exemplo típico é o sofrimento das telefonistas, que, ao ser estudado por **LE GUILLANT** (1956) foi denominado por ele de "Neurose das Telefonistas".

Essa síndrome apresenta uma sintomatologia polimorfa representada por: alterações do sono, do caráter e do humor, as mesmas sensações da fadiga nervosa, manifestações somáticas, etc.

Graças a essas observações de pesquisadores, a jornada de trabalho das telefonistas foi reduzida, em reconhecimento a excessiva penosidade desse trabalho.

Entre os aeronautas, a intimidade existente entre o comandante e o avião, a sensação de domínio sobre a máquina, de fazê-la subir ou descer, de conduzi-la para o destino desejado, o reconhecimento e a admiração tanto de especialistas quanto de leigos, faz com que esse trabalhador seja o

durante o efetuar de uma tarefa, outras informações além do simples efetuar, como por exemplo: o prazer de efetuar e o do sofrimento de efetuar.

Ao começar uma viagem descansado, o trabalho tende sempre para o prazeroso. Conforme a jornada vai se alongando, o prazer vai se deslocando para o lado do sofrimento.

Depois de trabalhar até 21hs ininterruptas lidando com o público, com apenas 24hs de repouso, podendo, por lei, ser utilizado pela empresa por mais 39hs de trabalho em uma semana, é de se supor que fica difícil, depois de alguns anos, começar algum voo fazendo tarefas com prazer.

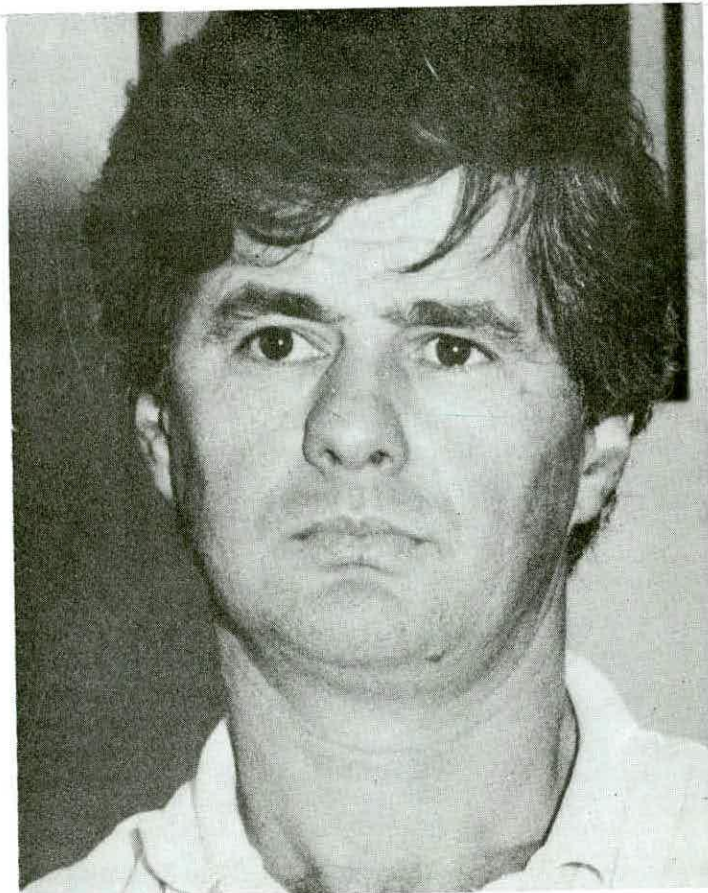
Não existe profissão mundo, que o trabalhador fique até (21)h atendendo ao público, descance 24hs e volte para o trabalho. A falta de local a bordo para repouso horizontal nesses voos de longa duração, acelera ainda mais o deslocamento do prazer pelo trabalho para o sofrimento pelo trabalho dos comissários.

Repensar uma regulamentação humana, tomando a vida dos aeronautas e seus familiares saudável não é obrigação só dos tripulantes, também o é das empresas e em especial do DAC/CEMAL, que são os órgãos responsáveis pelo controle da organização do trabalho e dos aeronautas.

Quando um aeronauta não tem condições físicas e psíquicas para voar, o CEMAL o reprova para o voo. Entendemos que quando o número de aeronautas reprovados para o voo for elevado, o DAC/CEMAL têm a obrigação e responsabilidade ética de verificar, em conjunto com os tripulantes, os motivos desse ele-

vado número de afastamento do voo, e exigir a correção das causas pela empresa responsável por essa organização do trabalho.

Numa sala de aula, quando um aluno é reprovado, provavelmente a culpa será dele, mas, quando um elevado percentual de alunos for reprovado, com certeza a culpa não será de cada aluno individualmente e sim do sistema de ensino. Só que nesse caso, os alunos e seus pais têm conhecimento do abuso ou erro deste sistema e com isso, têm a oportunidade de discuti-lo e corrigi-lo com os responsáveis pela escola.



Nelson Cirtoli médico, aeronauta e diretor do SNA

tripulante que mais se aproxima da relação existente entre a arte e o artista. Essa integração com o avião e com o que o cerca faz com que ele tenha mais facilidades de enfrentar as adversidades, as noites mal-dormidas, as longas jornadas, etc., que os demais companheiros de bordo.

Já entre os comissários, que também adoram a profissão e também não a trocariam por outra, existem postos cuja relação com o trabalho é muito difícil.

O cérebro humano não é estático como um computador, ele é dinâmico e recebe

Sinpac é ilícito segundo a Lei

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, encaminhou na última quinta-feira, ao Tribunal Superior do Trabalho, TST, uma petição solicitando o prosseguimento do julgamento do Dissídio Coletivo de 1990. O julgamento foi suspenso no dia 13/11, porque o ministro Ursulino dos Santos Filho, baseado em argumento da advogada do Sinpac, solicitou o adiamento alegando que o Acórdão da decisão do Supremo Tribunal Federal, que tornou ilegítima a existência do Sinpac, ainda não havia sido publicado.

Como o Acórdão foi publicado no Diário Oficial na última sexta-feira, dia 29/11, o SNA, junto com a petição de prosseguimento do julgamento, está enviando ao TST, não só o Acórdão como também a íntegra dos votos de todos os juizes, composta de 62 folhas.

FIM DAS PUNIÇÕES

Apvasp envia carta ao presidente da Vasp

A Associação de Pilotos da Vasp enviou correspondência ao presidente da empresa, Sr. Wagner Canhedo, a respeito do afastamento dos comissários diretores da ACV e do SNA, que continuam fora de escala. A Apvasp reitera mais uma vez, na carta que publicamos a seguir na íntegra, o pedido de reintegração dos profissionais.

São Paulo, 27 de novembro de 1991.

Ilmo. Sr.
Wagner Canhedo Azevedo
DD.Presidente
Viação Aérea São Paulo S/A - VASP
Nesta

Prezado Senhor,

Face à permanência do afastamento de alguns diretores, comissários da ACV (Associação dos Comissários da VASP) e SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas), vimos através desta reiterar o nosso pedido de cancelamento de tais punições.

A VASP de hoje, uma empresa que avança, com passos gigantescos, rumo à modernidade e conquista de uma posição de vanguarda no mercado internacional, não pode permanecer com uma política ultrapassada no campo das relações de trabalho.

Tendo nossa entidade participado de várias reuniões com V.Sa., temos a certeza de seu elevado conhecimento sobre as relações humanas, que o bom nível destas, além de trazer um ambiente saudável em nossa casa é fator decisivo para o aprimoramento profissional de seus trabalhadores e prosperidade de nossa empresa.

Permita-nos, mais uma vez, com base no empresário moderno que é o homem de alta formação humana, solicitar a normalização do trabalho desses valorosos companheiros, legítimos representantes de nossa categoria profissional.

Atenciosamente.
Associação dos Pilotos da Vasp - APVASP
Cmte. Ivan Barbosa Hermine
Presidente.



Supremo Tribunal Federal
SERVIÇO DE JURISPRUDÊNCIA
D.J. 29.11.91
EMENTÁRIO Nº 1644 - 1

93

17.10.1991

TRIBUNAL PLENO

RECURSO EM MANDADO DE SEGURANÇA Nº 21.305-1 DISTRITO FEDERAL

RECORRENTE: SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

RECORRIDOS: MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO

LITISCONSORTE PASSIVO: SINDICATO DOS PILOTOS DA AVIAÇÃO CIVIL

SINDICATO - CRIAÇÃO POR DESMEMBRAMENTO - CATEGORIA DIFERENCIADA. A organização sindical pressupõe a representação de categoria econômica ou profissional. Tratando-se de categoria diferenciada, definida à luz do disposto no § 3º do artigo 511 da Consolidação das Leis do Trabalho, descabe cogitar de desdobramento, por iniciativa dos interessados, consideradas as funções exercidas pelos sindicalizados. O disposto no parágrafo único do artigo 570 do referido Diploma aplica-se às hipóteses de existência de categorias similares ou conexas e não de categoria diferenciada, muito embora congregando trabalhadores que possuem funções diversas. A definição atribuída aos trabalhadores e empregadores diz respeito à base territorial do sindicato - artigo 8º, inciso II, da Constituição Federal e não à categoria em si, que resulta das peculiaridades da profissão ou da atividade econômica, na maioria das vezes regida por lei especial, como ocorre em relação aos aeronautas. Mostra-se contrária ao princípio da unicidade sindical a criação de ente que implique desdobramento de categoria disciplinada em lei como única. Em vista da existência do Sindicato Nacional dos Aeronautas, a criação do Sindicato Nacional dos Pilotos da Aviação Civil não subsiste, em face da ilicitude do objeto. Segurança concedida para cassar-se o ato do registro no Ministério do Trabalho.

A C Ó R D ã O

Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Ministros do Supremo Tribunal Federal, em sessão plenária,

RMS Nº 21.205-1-DF

23

na conformidade da ata de julgamento e das notas taquigráficas, por maioria de votos, em rejeitar a preliminar, vencido o Relator que a acolhia. Votou o Presidente. No mérito, por maioria de votos, o Tribunal deu provimento ao recurso, para deferir o mandado de segurança, vencidos os Ministros Sepúlveda Pertence e Célso Borja, que lhe negavam provimento. Votou o Presidente.

Brasília, 17 de outubro de 1991.

SYDNEY SANCHES

PRESIDENTE

Marco Aurélio

RELATOR

Entrevista / Cmte Fochesato

Apvar acredita em negociações internas para a revisão das demissões na Varig

O presidente da Apvar, Cmte. Fochesato, foi ouvido pelo Dia-a-Dia, dando prosseguimento a série de entrevistas com dirigentes de associações de aeronautas e aviários sobre a retomada do movimento de reintegração dos pilotos demitidos da Varig após a greve de fevereiro de 88. Embora a direção do SNA divirja de vários aspectos da abordagem defendida pelo Cmte. Fochesato na entrevista, a entidade entende que o direito saudável e democrático de expressar seu ponto de vista deve ser sempre preservado como ocorreu com todos os dirigentes sindicais aeronautas e aviários anteriormente entrevistados para este boletim.

Dia-a-Dia: O SNA pretende retomar o Movimento Nacional de Reintegração dos Demitidos da Varig. O sr. acha isso viável?

Cmte. Fochesato: Essa é a grande preocupação. Durante esse um ano e meio da gestão do Cmte. Souza, da qual eu participei, esse movimento foi forte e, no nosso entendimento, tinha se esgotado. A Varig não aceitava mais discutir o assunto. Então, achávamos que sem encerrar o movimento - para nós ele continua - ele deveria acontecer de outra maneira.

Dia-a-Dia: De que maneira?

Cmte. Fochesato: Em vez de ser aberto ao público, ele agora continua como um movimento interno. A diretoria da Apvar insistentemente está tentando negociar com a empresa a revisão das demissões. Acho correto o Sindicato retomar esse movimento - a greve saiu do Sindicato e não da Apvar. E quem liderava esse movimento no passado era a Apvar. O movimento era nacional, com diversas entidades participando, mas quem estava na ponta de lança era a Associação dos Pilotos. Eu não concordava com isso: o correto é o Sindicato estar na ponta porque a greve saiu dali. Inclusive não temos só pilotos na Varig demitidos. Temos na Vasp, um comandante diretor do Sindicato, demitido na greve de 88. Me causa surpresa: por



Cmte. Fochesato, presidente da Apvar, voa DC-10 / Varig

que se insiste nos sete da Varig e se esquece um da Vasp?

Dia-a-Dia: A empresa está aberta ao diálogo?

Cmte. Fochesato: Quase que semanalmente estou na companhia e procuro a Operações ou o Recursos Humanos para tentar sensibilizar a administração que a revisão das demissões é necessária e urgente para o bom andamento do clima de trabalho na empresa. Não é só com a parte salarial que vamos ter um clima de colaboração total com a empresa. Sempre fica aquela ferida aberta dentro de nós em relação às demissões, que entendemos serem injustas porque foi uma greve que todos participaram; então ou todos ficam fora ou dentro. Não se pode escolher pessoas para isso.

Dia-a-Dia: Qual é a perspectiva de se reverter as demissões?

Cmte. Fochesato: Acho que é real porque tem setores na empresa que sentem que isso é importante para a coletividade Varig. Mas alguns administradores não aceitam isso. Temos que, com paciência e diálogo, tentar mudar a posição dessas pessoas, digamos, intransigentes.

Dia-a-Dia: Seria importante - ou mesmo necessário - retomar o Movimento originalmente como foi criado?

Cmte. Fochesato: Acho que retomar esse movimento agora poderá inviabilizar as negociações internas. Poderá - não estou dizendo que vai. Tenho medo, me preocupo com isso.

Dia-a-Dia: Exatamente por quê, Comandante?

Cmte. Fochesato: Porque falando de Varig, quanto mais a gente tocar nesse assunto externamente, mais eles vão se fechar. Então pode até haver a possibilidade deles readmitirem por causa do movimento. Mas vai ser algo muito mais a longo prazo do que uma tentativa de negociação interna. Essa é a minha expectativa. A Apvar trabalha com essa hipótese. Acredito nela e não temos a menor dúvida de retomar o movimento oficialmente, como vinha sendo feito, comparecendo no Congresso Nacional, nos Ministérios do Trabalho e da Justiça e em todos os setores. E usando efetivamente como deve chamar o "Movimento Nacional de Reintegração" porque na verdade de nacional o movimento só tem o nome.

Dia-a-Dia: Como assim?

Cmte. Fochesato: Quem realmente trabalhava era a Apvar e, em parte, o SNA. As demais associações não participavam efetivamente. Isso ficou bem claro na busca do abaixo assinado.

Dia-a-Dia: O presidente da Acvar, Jim Pereira, disse, neste boletim, que o SNA e a Apvar deveriam estar na ponta do movimento. O sr. concorda?

Cmte. Fochesato: Concordo. Os dois, trabalhando. E as demais associações juntas porque foi uma greve nacional. Acho que a Taba, a Rio Sul, Vasp, a Transbrasil, etc, todas têm que participar disso efetivamente. Isso não só na teoria, mas na prática, ajudando no pagamento do auxílio dos demitidos. E nós achamos - os pilotos da Varig - que esse ônus financeiro deve ser repartido por todos. Não foi uma greve da Apvar, foi nacional. Então é justo que os comissários, flights e pilotos de todas empresas entrem nesse rateio.

Dia-a-Dia: Qual seria o papel do SNA?

Cmte. Fochesato: Temos que sentar juntos, a Apvar e o SNA, para se bolar a estratégia do movimento. Mas não pode ser como tinha sido feito, de uma maneira totalmente centralizada na Apvar, com todos os custos com a gente. Isto não é correto. Todas as despesas que vierem a existir devem ser custeadas por todos. Isso é realmente um Movimento de Reintegração Nacional. Todo mundo junto só no papel, mas na hora de arcar com as despesas somente, não. Não é correto, justo, ético e moral. E sabemos que tem um piloto da Vasp fora dessa.

Dia-a-Dia: Qual é a importância de se retomar o movimento e de se reverter as demissões?

Cmte. Fochesato: É a recuperação de nossa dignidade. A reintegração dos demitidos e, principalmente, do presidente do Sindicato é a recuperação da nossa dignidade profissional. Enquanto eles estiverem fora não dá para nos olharmos um para o outro de cabeça erguida. Na Varig a empresa reviu a demissão do vice-presidente do Sindicato. Então tem uma incoerência muito grande, das empresas e do grupo - de reintegrar o vice e não o presidente e do grupo aceitar que seu presidente continue fora.

Dia-a-Dia

É uma publicação semanal do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sede: Av. Marechal Câmara, 160-Ed. Orly, Grs. 1611/26, CEP 20020, Rio de Janeiro, RJ. Tel: (021) 532-1163, Fax: (021) 220-6693; Presidente: José Caetano Lavorato Alves; Diretores Responsáveis: José Alencar de Castro e João Gentina; Editor: Fernando Pereira; Redação: Regina Quintanilha, Fernando Pereira, Ilan Wettreich; Projeto Gráfico: Dionísio Bezerra; Secretária: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Waterloo Delambert; Impressores: Celso Monteiro e Eustáquio F. da Silva; Fotolito: Luiz Francisco de Araújo; Impressão: Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000 exemplares.



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Av. Marechal Câmara, 160 gr. 1611/26 - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20020 - Tel.: (021) 532-1163

IMPRESSO

PORTE PAGO
DR/RIO
ISR - 52.237/89

