



Dia a Dia

29

ANO I
9 DE AGOSTO DE 1991

Sindicato Nacional dos Aeronautas

filhado à **CUT**

PILOTO

Quanto mais pilotos votarem, menos dúvida sobre a organização sindical dos aeronautas. Todos devem comparecer às urnas para encerrar definitivamente a polêmica gerada pelo Sinpac. Vamos desemperrar a Convenção Coletiva, garantir nossos direitos e decolar para vôos mais altos.

SEGUNDO

PLEBISCITO

DE 11 A 20 DE AGOSTO

CAMPANHA

Sindicato pede a aeronautas cardápios dos restaurantes para demonstrar às empresas que diárias estão defasadas

Peça uma cópia do cardápio, no restaurante onde faz suas refeições e encaminha-a o mais rápido possível para o Sindicato. A entidade vai levá-los às reuniões de negociação com as empresas para demonstrar, na prática, que os valores das diárias estão completamente defasadas em relação ao custo real das refeições. Os valores atuais são irrisórios. Basta verificar que

apenas um sanduíche americano mais um suco, no aeroporto Santos Dumont, Rio, custam Cr\$ 1.500,00 enquanto a maioria das empresas paga Cr\$ 3.200,00 de diária.

No próximo dia 21, às 14 horas, o Sindicato se reunirá com SNEA - Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias - através da Federação - onde discutirá o assunto.

Reunião no DAC

Vasp abusa da Regulamentação

O SNA, em conjunto com a Associação de Comissários da Vasp (ACV) e com a Associação de Pilotos da Vasp (APVASP) está solicitando reunião com o Brigadeiro Carlos Sérgio de Sant'Ana César, do DAC, para mais uma vez, alertar o Departamento para que tome providências em relação ao constante descumprimento da Regulamentação profissional por parte das empresas aéreas.

A APVASP também irá se reunir com os comandantes iugoslavos que estão operando em território nacional, para que eles passem a cumprir nossa Regulamentação, evitando assim que se repitam problemas como os ocorridos durante as férias de junho, com o DC-10 da Vasp nos vôos para Miami.

A tripulação do DC-10 foi submetida a

excesso de trabalho e redução do horário de descanso. Como os vôos saíam do Brasil constantemente atrasados e retornavam de Miami no horário previsto, além de ultrapassar às 11 horas determinadas para tripulação simples, o horário de repouso ficava diminuído.

O descumprimento de nossa Regulamentação Profissional é uma afronta a toda categoria e somente uma posição firme poderá coibir esta prática. Para isto, é preciso que todos repudiem abertamente posições como as dos responsáveis pelo Setor de Operações da Vasp, que ameaçam o tripulante que se negar a voar fora da Regulamentação, como no caso dos vôos do DC-10, que não deveriam sair do chão já que era patente que as horas de vôo estavam estouradas.

Responsabilidade de todos

A responsabilidade pelo cumprimento da regulamentação profissional não é só das empresas, mas sim, de todos os tripulantes individualmente. Durante a viagem, porém, além de cada aeronauta ter que cumprir a regulamentação, o código brasileiro de aeronáutica regula que o comandante da aeronave deve fazer cumprir a regulamentação. Veja a seguir as atribuições e penalidades:

à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional, no tocante a:

- I - limites da jornada de trabalho;
- II - limites de vôo;
- III - intervalo de repouso;
- IV - fornecimento de alimentos.

DAS INFRAÇÕES

Art. 302- A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

II- Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:
j) não observar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão.

De acordo com o artigo 299 do código brasileiro de aeronáutica, quem infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão pode ser multado em até 1.000 Valores de Referência.

DO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

Da responsabilidade do Comandante de aeronave:

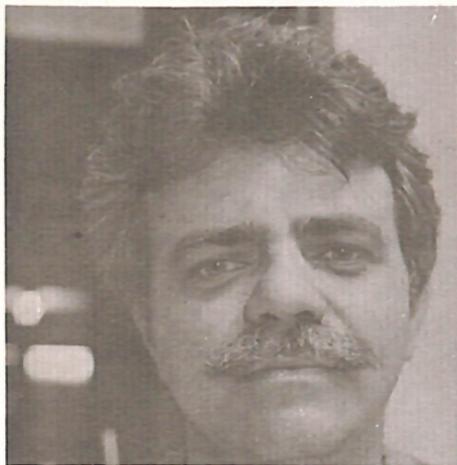
Art. 166- O comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave:

Parágrafo 3º. Durante a viagem, o comandante é responsável, no que se refere

Pilotos votam de 11 a 20 de agosto

SILVANO

Cmte. 733 - Varig



Acredito que a maior conquista que obtivemos como categoria profissional, foi a consolidação de um único sindicato dos que trabalham em um avião, sem o fracionamento que vemos com tanta frequência, em outras categorias. Se ainda não conseguimos tirar o melhor proveito desta condição, vivemos o melhor momento para entender melhor esta circunstância política, sem incorrer no erro grosseiro de uma separação, que nos fará retroceder ao começo de toda luta, desconsiderando o que conquistamos no passado.

GROSSI

Cmte. DC-10 - Varig



Sou contra esta divisão desde o início e considero até uma ofensa tocar neste assunto. Não pode haver outro sindicato - esse é o meu ponto de vista. Recebi uma correspondência do Sinpac lá em casa e nem abri. Achei uma ofensa me mandarem uma carta do Sinpac porque eu não admito a divisão do meu sindicato. O Sindicato dos aeronautas é o SNA e acabou. Sou contra a divisão porque isso já foi tentado outra vez e nunca vingou. O SNA é quem tem a representatividade da categoria. O máximo que posso admitir é a mudança da diretoria, é claro, em processo eleitoral e democrático.

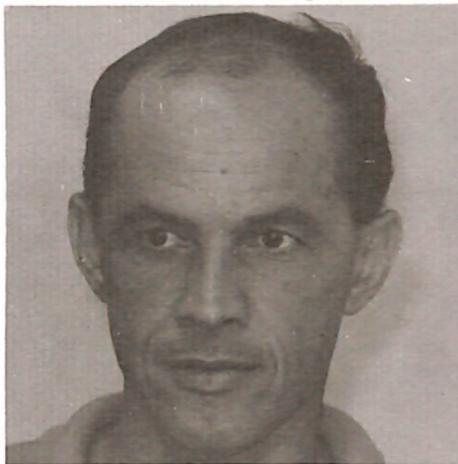
RONALDO

Cmte. 737 - 300 - Vasp

Eu sou contra a divisão do SNA. Votei contra no primeiro plebiscito, pelo correio, e agora vou votar de novo, só que pessoalmente. Já vi a divisão não dar certo, na Associação dos Tripulantes da Vasp. Os pilotos criaram uma associação só para eles, preocupados em encaminhar exclusivamente as suas reivindicações. Diziam que as decisões eram tomadas pelos comissários. É lógico: se são mil comissários e somente 300 pilotos e esses pilotos não participam... Os pilotos criaram sua associação e, mesmo assim, não participam dela. De que adianta? A última assembléia não foi realizada por falta de quorum. Por que se repetir essa experiência no SNA? Daqui a pouco irão propor que se faça um sindicato para comandantes, outro para co-pilotos, outro para comandante não ativo, etc.

ELIOMAR

Cmte. 727 - Varig



Fazendo parte do ex-grupo SC, sei muito bem as consequências da palavra "desunião" quando da fusão dos grupos Varig/Cruzeiro. Por isso sou contra a criação do Sinpac pois eles já pecaram na sua origem, quando pregam a desunião dos grupos. Na hora em que a classe trabalhadora brasileira passa por sua mais grave crise sócio-econômica, acho uma tática suicida e elitista pregar o desmembramento do SNA. Enganam-se aqueles que pensam que os patrões estão desunidos. Pois essa "aparente" desunião que vemos na mídia resume-se apenas na luta de cada grupo por seus interesses econômicos e cada vez maiores lucros financeiros. A prova disso é que as nossas reivindicações continuam em sua maioria sem serem atendidas pelo sindicato patronal. Por tudo isso, conclamo a todos os pilotos a dizerem "não" no plebiscito de 11 a 20 de agosto, lembrando também que é na união da tripulação que conseguimos vencer sem destemor os "CBs" nas nossas rotas. E modificando um pouco o ditado popular: um é pouco (pilotos), dois é bom (comissários) e três é o ideal (FEs) pois a união faz a força. Vamos lá, companheiros, digam não mais uma vez.

DINIZ

Cmte. 767 - Transbrasil



Sou terminantemente contra a divisão do SNA. Acho que todo profissional deveria parar, que fossem cinco minutos, e refletir com sensatez. Se houver o mínimo de sensatez, tenho certeza que o aeronauta chegará a conclusão que a divisão é um péssimo negócio para toda a categoria - para qualquer profissional. Especificamente falando dos pilotos, acredito que eles deveriam tentar voltar ao tempo e ver quantos profissionais se sacrificaram para a criação do SNA. Quanta gente não foi presa, torturada, perdeu seu emprego... para defender a categoria e criar o SNA. Agora, uma minoria está tentando fazer esta divisão, criando o Sinpac, apenas cuidando de interesses das empresas. Lá na frente, se eles chegarem - tenho certeza que a categoria dirá não à divisão - eles vão notar o péssimo negócio que foi feito. As empresas fazem a cabeça desse pessoal através de interesses pessoais. Nós vamos ficar ainda mais fracos se nos dividimos.

PILOTO

Mantenha nossa tripulação unida. Divisão prejudica a todos. Só ajuda às empresas. Vote contra a divisão do SNA.

SEGUNDO

PLEBISCITO

DE 11 A 20 DE AGOSTO

Desregulamentação: pilotos desempregados nos EUA

Os principais convidados do 1º Seminário de desregulamentação na Aviação Civil Brasileira - promovido pelo SNA e pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, na quarta-feira passada - gastaram seus 30 minutos de exposição para condenar o processo de desregulamentação. Enquanto o Chefe do Sub-Departamento de Planejamento do DAC, Brigadeiro-do-Ar Carlos Sérgio de Sant'Anna, listou uma série de medidas que o governo vem tomando que, segundo ele, apenas flexibilizam o mercado, o diretor administrativo da USALPA, Cmte. Robert J. Hammerley foi enfático: "não tenho nada de positivo a falar sobre o assunto. Apenas vir aqui para lhes aconselhar a não adotá-la".

Cerca de cem aeronautas, aeroviários e convidados participaram do Seminário, realizado no Rio, que organizou ao final um grande debate sobre o tema. As palestras do representante do DAC e da USALPA, no entanto, foram o ponto alto do encontro. O Cmte. Hammerley condenou a experiência norte-americana, desfilando um rosário de críticas à desregulamentação, como por exemplo a cartelização do setor. O piloto norte-americano falou de falências, suicídios, desemprego, aumento de preços de passagens e que a preocupação com a segurança do voo decaiu. "Evitem isso. Lembrem como a Pan Am era uma empresa forte e o que ela é hoje. Pensem nos pilotos que hoje trabalham em postos de gasolina nos EUA", pediu Hammerley.

O representante do DAC, Brigadeiro-do-Ar Sant'Anna César, apresentou uma série de medidas que o governo vem tomando como "um processo de flexibilização". Antes, atacou a desregulamentação: "Se os americanos não agüentam com uma economia soberba, imagina por aqui?" questionou, lembrando que "até em uma pelada de futebol há regras" e que "não vamos deixar que aventureiros participem desse mercado". Sant'Anna César garantiu que a atuação do Ministério da Aeronáutica é a de assegurar a livre-concorrência sem desregulamentar o mercado. "Não podemos estar alheios às mudanças do cenário internacional. Mas em momento algum pretendemos desregulamentar o mercado da aviação civil", garantiu.

Para o presidente do SNA e da FNTTA, Lavorato, "a discussão desse Seminário pretende iniciar a passagem dos problemas do setor da aviação civil brasileira para as mãos da sociedade civil". Ele confessou que a categoria ainda não tem uma posição definida sobre as normas da flexibilização brasileira, mas acredita que seu papel é exatamente este: discutir exaustivamente o tema. Mas certamente somos contra qualquer processo que venha conduzir a uma desregulamentação.

Estiveram presentes ao seminário representantes das companhias aéreas e das associações da categoria. Também, presente ao encontro, o Deputado Federal Francisco Rodrigues do PTB, garantiu que irá propor a Comissão de Transporte uma reunião com o Presidente do SNA e o Brigadeiro Sant'Anna para expor aos parlamentares as preocupações do setor com as mudanças na política do transporte aéreo e suas consequências para a segurança de voo, empresas, usuários e para os trabalhadores da área.

REGULAMENTAÇÃO

Comissão apresentará ante-projeto para sugestões e críticas da categoria

Na última reunião da Comissão de Regulamentação seus integrantes (representantes do sindicato e das associações) decidiram elaborar um ante-projeto, a partir da pesquisa e da atual Lei, capítulo a capítulo, e divulgá-lo semanalmente para críticas e sugestões da categoria. Segundo a comissão, este critério possibilita um amplo debate sobre os aspectos que a categoria quer mudar na Regulamentação e é a

base para o novo projeto a ser encaminhado ao Congresso Nacional.

Além de tomar esta decisão, a comissão enviará carta a todas as associações solicitando que elas indiquem tripulantes para receber as sugestões da categoria nas empresas. Os nomes desses companheiros serão divulgados nas publicações das entidades e neste Dia-a-Dia semanalmente.

INSPAC Inspetor de Aviação Civil

O grupo de INSPAC é designado pelo DAC, por indicação direta do órgão ou das empresas. Tem a prerrogativa de inspecionar todos os setores da aviação civil, levantando eventuais irregularidades, informando ao DAC para providências ou tomando-as imediatas em caso de urgência. O SNA solicitou ao DAC, em reunião com o Brigadeiro César, que o SNA pudesse também indicar membros para o INSPAC.

No Seminário de Desregulamentação, o Brigadeiro comprometeu-se a adequar as normas para que a categoria, através de suas entidades de classe, também possa propor nomes para ser INSPAC. Ficou claro que poderão ser pilotos, mecânicos de voo ou comissários.

Justiça garante a aeronauta reembolso de exame médico

A categoria conseguiu uma importante vitória sobre as empresas, no que diz respeito ao cumprimento da regulamentação profissional. Na semana passada, uma das Juntas de Conciliação e Julgamento do estado de São Paulo determinou que uma companhia aérea reembolse um aeronauta pelo pagamento de exame médico realizado no Cemal - Centro de Medicina Aeroespacial - para atualização da carteira de saúde. Por motivos óbvios, preservamos os nomes e a localização do processo.

Pela Portaria Interministerial do Aeronauta, as empresas devem reembolsar o trabalhador após a realização de exame no Cemal para atualização de carteira de saúde. Dependendo da função e da idade do profissional, são feitos até dois exames anuais, que atualmente custam Cr\$ 13 mil. O exame inicial sai por Cr\$42 mil. Nenhuma das empresas, a exceção da Transbrasil, cumprem com a lei: jamais reembolsam o aeronauta. Vários processos estão em andamento na Justiça, exigindo o cumprimento do reembolso. A decisão favorável de um dos processos abre novas perspectivas. Exija o reembolso. É seu direito.

Convenção Coletiva ainda sem data de julgamento

Continua no Tribunal Superior do Trabalho - TST, sem data marcada para julgamento, a Convenção Coletiva dos Aeronautas.

A discussão da representatividade do SNA ou Sinpac em relação aos pilotos, deverá ser decidida para que caminhe o processo de Dissídio Coletivo.

Como existe no STF - Superior Tribunal Federal - um recurso à decisão do STJ - Supremo Tribunal de Justiça - onde o Sindicato Nacional dos Aeronautas procura demonstrar a inconstitucionalidade do registro de um sindicato de pilotos, quando de fato e de direito não houve o desmembramento do Sindicato Nacional dos Aeronautas, tudo indica que o TST aguardará a decisão do Supremo Tribunal Federal (que é a instância máxima da Justiça). Ao contrário do que têm publicado os representantes do Sinpac em seus boletins, o fato do TST não julgar o dissídio coletivo deixa claro que a definição de quem representa os pilotos, ainda é uma pendência judicial que só será encerrada com a decisão do Supremo Tribunal Federal.

Varig atrasa publicação da escala

A Varig também está desrespeitando a regulamentação profissional do aeronauta quando o assunto é escala de voo. Ao contrário do que prevê a lei, a empresa está publicando a escala mensal com atraso, tanto para comissários de voo nacionais e de 767. A escala de agosto, por exemplo, deveria ser divulgada no máximo até o dia 29 de julho (dois dias antes de começar o mês) mas a Varig só o fez no dia primeiro de agosto. A postura é sempre a mesma: se descumpra a regulamentação e nenhuma justificativa é dada.

Aos pilotos da Aviação Civil

por Fábio Goldenstein *

Estamos passando por um momento dos mais graves das últimas décadas. Aliás, a história dos aeronautas brasileiros é pontilhada de momentos graves, tendo em vista a importância do nosso trabalho dentro do país. Não é a toa que um sindicato mobilizado como o nosso, foi um dos primeiros a sofrer a intervenção militar no período de 1964.

O quadro geral do país mudou. A sociedade civil está novamente se reorganizando e, da mesma maneira, os profissionais de cada setor tentam buscar a melhor forma de encaminhar a busca da solução dos seus problemas. Contudo, sentimos muita falta da experiência que não nos foi permitida adquirir durante o período do autoritarismo. Este é um dos maiores desafios à sociedade brasileira.

Se fizermos uma retrospectiva franca da nossa história dos últimos anos, nós vamos concluir que "crescemos" de uma maneira tão marcante entre 1980-1988, que apenas durante estes anos nós tivemos muito mais conquistas que no período de 1964-1980. Mudamos a nossa regulamentação, começamos a discutir nossos acordos coletivos em cada empresa, discutimos a criação do Departamento Civil de Aviação dentro do Congresso, iniciamos um trabalho projetado para o futuro na discussão das nossas questões referentes às condições de trabalho, saúde e segurança, e começamos a nos inserir dentro da comunidade internacional da aviação civil.

Este nosso "crescimento" preocupou muita gente, principalmente aqueles que ainda acham que a sociedade civil deve ser tutelada e que os sindicatos devem ter uma função meramente social; algo como um clube, digamos assim. Em vista disso nós assistimos à repressão que veio em consequência da nossa última greve. Não quero me deter aqui na análise da greve em si, se ela foi ou não foi oportuna, etc... O fato é que o nosso processo precisava ser "cortado na mistura". E as nossas lideranças mais lúcidas e combativas tinham que ser afastadas a qualquer custo, inclusive com o ônus da reprovação da comunidade internacional.

Passada a euforia da eleição do primeiro presidente, após a realização do primeiro pleito em 29 anos, o país começa a despertar para a dura realidade que tem pela frente. Sob a alegação de uma política "liberalizante" nós estamos começando a viver um dos maiores apertos salariais, e a deterioração crescente das nossas condições de trabalho. Ao mesmo tempo, nós da aviação civil, estamos assistindo o DAC evitar as discussões sob a alegação de que o mercado deve se equilibrar por si mesmo. Hoje, este discurso convém ao espírito dos "novos tempos", ontem, a sociedade civil ainda não estava preparada para discutir os seus próprios problemas.

E as nossas condições de trabalho se deterioram cada vez mais rápido, os casos de incapacitação física e psíquica crescem a olhos vistos, e os acidentes são de uma clareza cada vez mais gritante da nossa realidade. Hoje, as conquistas do último acordo coletivo passaram a ser a salvação de muitos, haja visto a diária corrida - principalmente no exterior - e as horas voadas nos domingos e feriados.

Em compensação nossa aviação está "acompanhando" a evolução mundial. Nós já estamos voando ETOPS (você sabe qual é o Inflight Shut Down Rate da Varig?) e já se fala de biquilificação para pilotos; a automação está sendo introduzida dentro do nosso país sem a menor discussão com os profissionais diretamente afetados a ela. Já se fala, inclusive, em mudar a regulamentação profissional para atender às "novas" necessidades econômicas das empresas aéreas, só que ninguém quer discutir conosco a natureza dos nossos "velhos" problemas de fadiga, stress e dificuldades familiares.

Pensando em dar um encaminhamento mais consequente a estas questões dentro da nossa sociedade, o SNA se filiou a uma central sindical; aquela que naquele momento pareceu ser a mais aberta ao estabelecimento de todas as discussões. Esta filiação não é um processo irreversível, ela é tão somente uma decisão nossa, de assembleia, de uma forma de atuação mais envolvida com outros segmentos profissionais brasileiros.

Muitos de nós não conseguiram entender direito esta questão; para muita gente o sindicato precisa se ocupar apenas com as questões diretamente relacionadas aos tripulantes. Esta é uma discussão que sempre deve haver dentro de um sindicato, pois este debate representa o questionamento do papel da entidade profissional dentro da sociedade em que vivemos. O fato é que pouca gente acompanhou as assembleias onde estas discussões foram realizadas. Talvez a direção do SNA devesse ter esperado mais; por outro lado nós estávamos no período após a greve, necessitávamos de um apoio político mais forte que a nossa representação para encaminhar a luta pela reintegração dos demitidos. As eleições para a Câmara se aproximavam e nós tínhamos ou, pelo menos, acreditávamos na possibilidade de eleger um representante nosso pela primeira vez...

Esta nova variante do nosso movimento sindical tinha que ser combatida a qualquer custo em vista do perigo potencial que isto poderia representar. E não valeria a pena aguardar a evolução do próprio processo interno para ver se os profissionais da aviação civil iriam continuar querendo se manter filiados a uma central sindical. A "central sindical" das empresas, e o poderoso lobby que elas exercem junto às autoridades responsáveis não podiam aguardar tanto, pois o risco poderia ser muito grande. Em vista disso, foi feito um enorme trabalho de propaganda, inicialmente sub-reptício e depois francamente aberto, apelando para aquele sentimento mais mesquinho e, por que não dizer, reacionário que sempre foi cultivado dentro do nosso meio. Aquela sentimento que mistura orgulho profissional e brio com egoísmo e elitismo. Aquela falsa sensação de respeito e prestígio; algo que sempre foi muito bem manipulado pelas administrações das empresas com relação àqueles nossos colegas que foram aliciados para os postos administrativos. Aquela sentimento que só acaba, quando por um motivo ou outro o indivíduo se afasta do voo e percebe a realidade em volta, onde nem o padreiro nem muito menos a administração da empresa estão realmente preocupados com o seu status ou estão dispostos a reconhecer a importância de um trabalho tão dedicado.

A vaidade e o oportunismo exarcebado de alguns, o apelo de uma proposta "só para pilotos", a falta de conhecimento de uma grande parcela do grupo que se profissionalizou recentemente e não conhece ainda toda a nossa história, e, os erros cometidos pelas lideranças do SNA no encaminhamento de determinadas questões, acabaram servindo como uma luva para a solução mais imediata ao nosso crescimento como entidade - a criação de um outro sindicato. E assim vai ser toda vez que o sindicato crescer. Hoje é o SINPAC, amanhã, se o SINPAC crescer demais, estará na hora de criar uma outra dissidência até, quem sabe, criarmos sindicatos por funções a bordo e dentro de cada empresa.

O fato é que nós estamos parados e as dificuldades são enormes de todos os lados. Algumas das nossas propostas mais sérias e consistentes ainda não receberam um número

de adesões suficiente para realizarmos um trabalho consequente no dia-a-dia. Falo aqui, particularmente, da nossa proposta de criarmos uma comissão, um comitê, de estabelecermos enfim uma discussão sobre as nossas condições de saúde e de trabalho; de acompanharmos efetivamente de perto tudo o que está sendo feito e aquilo que não está sendo feito em relação a nossa segurança de voo e à prevenção de acidentes. Na minha opinião, nós ainda estamos sendo tutelados na prática, embora muitos de nós já conheçamos o início da estrada.

Agora que está se aproximando a hora de você votar no plebiscito SNA X SINPAC, é bom que você reflita um pouco mais sobre tudo isto. É importante que você tenha consciência do seu papel dentro de todo este processo e, principalmente, das suas responsabilidades. Você não vai poder dizer depois que não sabia, ou ainda, que este era um problema que só estava afetando aos mais antigos. Ainda que estas questões possam lhe parecer distantes, elas tem uma influência decisiva no nosso dia-a-dia; e é por isto que você deve avaliar cuidadosamente estas considerações. Ainda que você não queira ou pense o contrário, o seu destino está inexoravelmente ligado ao de todos os demais colegas. E é por isso que eu votarei não à divisão.

* Cmte. de DC-10 - Varig



BR. SNA. 6 PA. COM. COI. DOS. 250

DIA-A-DIA

É uma publicação semanal do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sede na 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 Weltreich; Projeto Gráfico: Dionísio Bezerra; Secretária: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Rita Diirr e Simone Pereira; Produção Gráfica: Aód José de Barros; Impressão (Celso Monteiro e Eustáquio F. da Silva) e Fotolitos (Luiz Francisco de Araújo); Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000.