

A BÚSSOLA

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS Nº 120A MARÇO/ABRIL 1977 ANO 26

ESPECIAL



COMPLEMENTAÇÃO DE APOSENTADORIA

Histórico do grupo

Em Reunião de Diretoria da APC de 06/2/76

Foi debatida e aprovada a criação de um Grupo de Trabalho junto ao SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS e todas as ASSOCIAÇÕES de CLASSE afim de estudar o assunto tornando viável a Complementação da Aposentadoria do Aeronauta.

Numa segunda etapa, foram expedidas correspondências e ofícios para

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS; ASSOCIAÇÃO DOS PILOTOS DA TRANSBRASIL; ASSOCIAÇÃO DOS PILOTOS DA VARIG; ASSOCIAÇÃO DOS TRIPULANTES DA VASP, em que se comunicava a criação do Grupo e pedindo a colaboração na forma de dois (2) membros e os subsídios necessários.

Na terceira e última etapa do primeiro nível à APC

Recebeu as correspondências e subsídios, organizou e programou a 1ª Reunião do Grupo, e com a devida antecedência as remeteu a todos os componentes do Grupo em organização.

Sendo marcada para os dias 19, 20 e 21 de maio de 1976 na Ass. de Pilotos da Cruzeiro a 1ª Reunião do Grupo.

Tomaram parte na Reunião do Grupo as seguintes Associações e Sindicatos com seus Representantes:

APC — Comtes. JOUVIN, BARROS e GODOY
APT — Comtes. TARRAGÓ e BARBOSA
ATV — Comtes. HAGEL e HEROMAR
SNA — Sr. Osmar Ferreira
APVAR — Comte. YANKO

Os trabalhos foram abertos pelo Comte. CUNHA, Presidente da APC.

A Complementação da Aposentadoria do Aeronauta é de relevante importância para a Classe, para o público e para o País, pelos seguintes motivos que enumeramos abaixo, cuja finalidade será a de orientar nossos trabalhos iniciados hoje com a 1ª Reunião do Grupo.

I — FATOR SEGURANÇA:

- 1) Substituição nos quadros atuais de vôo das Empresas dos pilotos aposentados ou em idade de aposentadoria, impossibilitados de deixarem seu trabalho em virtude da falta de "STATUS" de sobrevivência (condições monetárias, sociais, etc.) quando inativos;
- 2) Melhoria das condições psicológicas de trabalho (renovação do material humano, visão futura)
- 3) PESQUISAS E ESTUDOS PARA O SIPAER

II — FATOR ECONÔMICO:

- 1) Dado a crise atual de combustível como consequência o reescalonamento necessário das linhas e consequente diminuição do tráfego, a fusão das Cias e a padronização do equipamento, acarretando a dispensa de tripulantes.

III — FATOR SOCIAL:

- 1) Dos fatores acima expostos conclui-se que haverá a insegurança em nosso meio, com as dispensas e crises inevitáveis que surgirão, casos medidas urgentes e objetivas não sejam tomadas.

COMO CONSEQUÊNCIA DAS MEDIDAS QUE FOREM TOMADAS, HAVERÁ PARA:

- 1) O Min. Aeronautica DAC
 - a) Renovação do elemento humano em benefício da segurança do vôo
 - b) PESQUISAS E ESTUDOS PARA O SIPAER.
- 2) Min. Trab. e Prev. Social
 - a) Solução dos problemas sociais da classe, sem a interferência total, do mesmo.
- 3) Empresas
 - a) Facilidade da solução da crise atual para as Cias evitando dispensas onerosas e problemas sociais.

4) Usuário (pesquisa de opinião)

- a) Segurança do vôo e aprimoramento dos serviços.

PELO EXPOSTO SUGERIMOS QUE:

- 1) Seja estudado um percentual a ser descontado das passagens aéreas nacionais com a Criação de uma Fundação ou Caixa que administre esses bens, empregando-os na Complementação da Aposentadoria e obrigações do governo e pesquisas sobre segurança de vôo.
- 2) Caso inviabilidade da primeira alternativa seja estudada a Criação de uma Fundação ou Caixa mediante desconto e planificação, com a participação de todos aeronautas Brasileiros e contribuição das Empresas.

TRIPULANTES APOSENTADOS ATÉ A PRESENTE DATA:

CRUZEIRO DO SUL
AERONAUTAS — 505; APOSENTADOS — 40

VASP
AERONAUTAS — 274; APOSENTADOS — 0

TRANSBRASIL
AERONAUTAS — 178; APOSENTADOS — 14

VARIG
TOTAL APOSENTADOS 54/TOTAL AERONAUTAS 957

OBS.: Dados não atualizados

Aos dezenove dias do mês de maio de mil novecentos e setenta e seis, na sede da Associação dos Pilotos da Cruzeiro — APC, sita à Avenida Franklin Roosevelt, trinta e nove, grupos mil cento e dezenove e mil cento e vinte, teve lugar a primeira reunião do GRUPO DE TRABALHO criado para tratar da COMPLEMENTAÇÃO DA APOSENTADORIA DO AERONAUTA, com a participação dos Representantes do Sindicato Nacional dos Aeronautas, da Associação dos Pilotos da Cruzeiro, da Associação dos Pilotos da Transbrasil, da Associação dos Pilotos da VARIG e da Associação dos Tripulantes da Vasp, todos constantes do LIVRO DE PRESENCAS para esse fim instituído.

Os trabalhos foram abertos as quatorze horas e quinze minutos pelo CMTE. Moacyr CUNHA dos Santos, presidente da APC, Associação anfitriã, que discorreu sobre a importância da Reunião e sua singularidade, por ser a primeira vez que se tem notícia em que as Associações de Pilotos das várias Empresas, e o Sindicato Nacional dos Aeronautas, se reúnem somando esforços para atingirem um fim comum. O fim mais nobre não poderia ser senão o da COMPLEMENTAÇÃO DA APOSENTADORIA, sentida aspiração da classe.

Em seguida passou o CMTE. CUNHA a palavra do CMTE. Pedro Carlos JOUVIN, coordenador do GRUPO pela APC, o qual leu um breve resumo do histórico da criação do GRUPO, discorrendo sobre as correspondências enviadas às Associações congêneres e SNA, o ofício de convocação da presente Reunião e o Organograma dos Trabalhos, preliminar para que os debates se iniciassem. Após a leitura do roteiro dos trabalhos previamente fixado, passou a palavra ao CMTE. Edmundo Paes de BARROS, que secretariou os trabalhos. Posto em debates os temas apresentados no Roteiro de Trabalho, o CMTE. YANKO, representante da APVAR disse ser, em tese, contrário a que se destinem subsídios financeiros ao SIPAER, ficando esclarecido que era apenas uma idéia, tudo dependendo do que o GRUPO resolver, em final discussão. O CMTE. HAGEL, representante da ATV fez ver aos presentes que embora a VASP até 1973, fizesse a complementação de salário, em face de Lei Estadual, os beneficiários dessa medida mesmo assim sofriam deterioração em seus salários, uma vez que eles se aposentavam com o Salário do equipamento que voavam na época, e esse Salário não acompanhou a evolução tecnológica porque passou a aviação comercial, justificando salários mais altos para as aeronaves mais sofisticadas. Isso considerado, o CMTE. JOUVIN expõe seu ponto-de-vista de que se

deveria postular, no estudo da Complementação, por um SALÁRIO-BASE, que seria função do SALÁRIO-MÍNIMO, por hipótese quarenta (40) vezes o Maior Salário Mínimo vigente no país. Expôs ser necessária a constituição de um FUNDO que poderia ter por base a incidência de um percentual a ser determinado, sobre o valor das passagens aéreas Nacionais, devendo para tanto se obter a autorização das Empresas para que se processe uma pesquisa de opinião junto aos usuários com vistas a posicionamento dessa questão. O Sr. OSMAR FERREIRA representante do SNA e Presidente da Associação Brasileira de Aeronautas, entidade que congrega um elevado número de tripulantes aposentados, em aparte, historiou que foi convidado pela Diretoria do SINDICATO para nele trabalhar, cuidando da área da Previdência Social. Disse que em virtude de sua atividade no SNA teve oportunidade de fazer várias viagens e de contatar com várias autoridades, já então pretendendo uma solução para a Complementação da Aposentadoria. Ao ensejo, leu tópicos de extenso relatório que desenvolveu para o SINDICATO, relativo ao assunto, inclusive abordando a faculdade conferida por lei ao INPS no sentido de coordenar esse tema, conforme dispõe o DECRETO Nº 77.077, de 24/01/76, em seu artigo Nº 05. Disse ainda que, espelhando a preocupação governamental com esse grave, problema social, que não é só dos Aeronautas mas dos grandes executivos e homens de Empresa do país, foi baixada pelo MINISTÉRIO DA FAZENDA a PORTARIA Nº 41, que faculta as Empresas contabilizar como despesas operacionais as importâncias investidas para seguridade social de seus funcionários. Concluindo, disse o representante do SNA que nas suas andanças buscando uma solução para o problema chegou a seguinte conclusão: que é da maior importância captar-se a simpatia das autoridades e, dentre estas, particularmente do DR. MARCELO PIMENTEL, Consultor Jurídico do Ministério do Trabalho e voz ressonante em todos os trabalhos que envolvem previdência social; do próprio Ministro do Trabalho, DR. ARNALDO PRIETO; do MINISTRO DA FAZENDA, DR. MARIO HENRIQUE SIMONSEN; do MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, Brigadeiro ARARIPE MACEDO; do Brigadeiro DEOCLECIO LIMA SIQUEIRA; do Brigadeiro DELIO JARDIM DE MATOS e do Brigadeiro SYLVIO GOMES PIRES Diretor do Departamento de Aviação Civil.

Entende ser de maior importância que se lance os seguintes e imediatos objetivos:

- a — que para a constituição do FUNDO DE RESERVA se reivindique os 2% cobrados sobre as passagens aéreas nacionais durante algum tempo, a partir de 1953;
- b — que se procure situar o fato de que entre 1963 e 1967 se contribuía, para aposentadoria, sobre 17 SALÁRIOS MÍNIMOS, tendo vários Pilotos se aposentado naquela época com esse valor.

O CMTE. HAGEL, representante da ATV aparteu sugerindo que se estudasse a viabilidade de uma proposição no sentido de se criar o FUNDO DE RESERVA com a incidência de um percentual de 1% sobre o valor das passagens aéreas nacionais e mais 1% como contribuição das Empresas de Aviação, estas louvadas no benefício da Portaria Nº 41 do Ministério da Fazenda, já citada. O representante da APVAR, CMTE. YANKO, aparteu dizendo que em sua Empresa, quando por ocasião de estudo feito pela APVAR, a Diretoria indagou por que não estender tal benefício à todos os funcionários da Empresa, ao invés de destiná-lo só aos aeronautas? A pergunta é oportuna e vale para o presente estudo. O Representante do SNA disse que, pela experiência que tinha colhido sobre o assunto, o primeiro passo a ser dado era contatar com o Ministério da Aeronáutica, a fim de sensibilizar e capitalizar simpatia. Reiterou o Sr. Osmar Ferreira que, conforme dito acima, as autoridades a serem contactadas preliminarmente, são pela ordem: BRIGADEIRO DEOCLECIO LIMA DE SIQUEIRA, BRIGADEIRO DÉLIO JARDIM DE MATOS, BRIGADEIRO SYLVIO GOMES PIRES, Ministro MARIO HENRIQUE SIMONSEN, com os quais há facilidades de aproximação. Após esses contatos, é só formular a equação que, resolvida, nos dará a solução final. Justificou

esse seu ponto-de-vista lendo trecho de carta dirigida ao Diretor do SNA. Por proposição do CMTE. JOUVIN, o integral texto dessa carta, como o do Relatório que fez ao Presidente do SNA sobre o assunto, fosse distribuídos aos membros do GRUPO DE TRABALHO, para análise por cada um, separadamente, para uma melhor definição da questão. Passando-se a segunda fase dos trabalhos iniciou-se estudo para o estabelecimento de normas a serem seguidas nos dias vinte e vinte um do corrente. Ficou acertado que todos os componentes do Grupo levariam uma cópia de cada carta (SNA) para casa afim de estudá-la mais amido e procurar resumi-las.

Ficou também acertado que essas cartas seriam encaminhadas às autoridades do Min. Aer. expondo os problemas da classe bem como as nossas necessidades prementes (complementação) e pedindo a criação de um grupo de trabalho composto de representantes do Min. Aer., Fazenda, Trabalho e Previdência Social e Aeronautas) grupo esse que fornecesse os meios e medidas necessárias para suprir as deficiências atuais, face as dificuldades encontradas em resoluções particulares e isoladas.

Ficou também acertado que o nosso grupo de trabalho continuaria obtendo subsídios, visando sua diretriz inicial de solucionar o problema da COMPLEMENTAÇÃO DA APOSENTADORIA. Foi lido logo em seguida pelo CMTE. NELSON HAGEL representante da ATV os estatutos que regem a aposentadoria e complementação do pessoal da VASP, o que muito interessou o grupo, sendo pedidas cópias a serem distribuídas no dia 20 para estudos.

Foi novamente feita a explicação, pelo Presidente da mesa, da Fundação depender apenas da contribuição dos associados. Sendo feitos os cálculos iniciais chegou-se a conclusão da impraticabilidade, sem um período muito grande de carência.

Os representantes da APVAR, CMTE. YANKO e N. SILVEIRA, já com estudos prontos e grande esclarecimento do assunto convenceram ao grupo que uma ação isolada é impraticável sendo feita uma proposta, na ocasião de uma Fundação Mista, isto é, com o desconto percentual, o desconto do associado e um percentual das Empresas. Continua em discussão o assunto. Foi oferecido (por intermédio do CMTE. SERRANO) a seção de cálculo atuarial do IRB para quaisquer consultas ou estudos, ficando os representantes da APVAR, CMTE. YANKO e CMTE. N. SILVEIRA de trazerem os estudos efetuados a respeito.

Logo a seguir foram iniciados os debates da criação da Fundação ou Caixa para a complementação. Quem a administrará suas vantagens, desvantagens, se seria o INPS (Fundo de Pensão para Complementação) ou a Caixa Econômica ou um Banco, ficando o assunto em discussão, aguardando subsídios. Na ocasião ficou também acertado por proposição do CMTE. HAGEL, que os descontos seriam paralelos: usuário, empregado e se possível empregador. Continua em discussão o assunto pois não se chegou a nenhuma conclusão.

Falou-se em seguida quais as autoridades do DAC que seriam convidadas para o jantar de confraternização, ficando acertado que seria resolvido no dia 20. As 18:30h foi encerrada a Reunião.

CMTE. Pedro Carlos JOUVIN

CMTE. Edmundo Paes de BARROS

Rio de Janeiro, 19 de maio de 1976.



ANDA LOGO QUE EU ESTOU ATRASADO PARA O VÔO 200.001.



REUNIÃO DO CLUBE DA AERONAUTICA COM AS EMPRESAS 25 de outubro de 1976

Representantes:

APC	— Comtes. Jouvín e Barros
ATV	— Comtes. Heromar e Hagel
APVAR	— Comtes. Yanko
APT	— Comtes. Tarrago e Barbosa
SNA	— Sr. Osmar Ferreira
SNAer.	— Sr. Jonas Corrêia
VARIG	— Sr. Simão Guilken
	Sr. Walterson F. Carvajal
	Sr. Ney de C. Ferreira
VASP	— Sr. Ricardo Ribeiro
	Sr. Tetsuo Nakgawa
	Sr. Haroldo A. Cardoso
CRUZEIRO	— Dr. Olimpio M. Ribeiro
	Dr. Carlos Ribeiro Mosso
TRANSBRASIL	— Comte. FLEMING
	Dr. Itiro Assano

Do: Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Benefícios

Aos: Senhores Associados

Circular Informativa Nº 1

Em reuniões que se desenvolveram nos dias 19, 20 e 21 de maio do corrente ano, os representantes das Associações dos Pilotos da Cruzeiro, APC, da VASP, ATV, da VARIG, APVAR, da TRANSBRASIL, APT, da ABA e do SNA, emvidaram esforços no sentido de estabelecerem fórmula capaz de solucionar o problema da Complementação da nossa Aposentadoria.

Em decorrência, conjuminando leis, portarias e inspirados na existência de sociedades similares, resolveram propor às autoridades constituídas a criação de uma Comissão Interministerial para estudar a formação de um FUNDO DE COMPLEMENTAÇÃO DE BENEFÍCIOS.

Aguardando resposta das autoridades, o Grupo permanecerá em trabalho paralelo, acumulando dados.

Dando continuidade ao trabalho, processar-se-ão Reuniões em São Paulo, sob os auspícios da ATV (Associação dos Tripulantes da Vasp), nos dias 16, 17 e 18 de junho.

Solicitamos aos associados que tenham conhecimentos junto a alguma autoridade constituída que possa auxiliar a atingir o nosso objetivo, que entre em contato com o representante de sua Associação junto ao Grupo de Trabalho.

O GRUPO DE TRABALHO para COMPLEMENTAÇÃO DE BENEFÍCIOS

Do: Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Benefícios

Ao: Exmo. Sr.
Ten. Brig. do Ar
Deoclecio Lima de Siqueira
DD. Chefe do Estado Maior da Aeronáutica

De há muito que o Sindicato Nacional dos Aeronautas e as Associações Vasp, Cruzeiro, Transbrasil e Varig, se preocupam com o destino incerto e obscuro daqueles que, percebendo salários compatíveis com as suas condições na aviação civil, passam a merecer do Instituto Nacional de Previdência Social, proventos irrisórios e injustificáveis ao buscarem a inatividade ou a percepção de auxílio doença.

Tratando-se, como efetivamente se trata, de um assunto vital para a nossa categoria profissional, dada as condições atuais de nossa aposentadoria em fase da legislação vigente e da impossibilidade de manutenção do Status Social da classe quando na condição de aposentados, entendemos ser da maior importância esse documento. Quando Diretor do Departamento de Aeronáutica Civil, recorremos à V. Exa. para tratar do assunto. Sugerimos à época, a solução do problema, através da Fundação que congregasse naturalmente aqueles que fazem serviços de aviação em geral. V. Exa. nos hipotecou sua impor-

tante e integral solidariedade, prometendo-nos inclusive tratar da Constituição de Comissão que reuniria representantes da nossa entidade e também dos Ministérios da Aeronáutica, do Trabalho, da Fazenda e da Previdência Social para dar solução imediata a tão antiga questão.

Agora, quando o Decreto nº 77.077, de 24 de janeiro de 1976, estabelece claramente no seu artigo 105 que "O INPS PODERÁ REALIZAR SEGURO COLETIVO QUE TENHA POR FIM AMPLIAR OS BENEFÍCIOS PREVISTOS NESTA CONSOLIDAÇÃO", além dos demais dispositivos da Consolidação Previdenciária, poderemos considerar com absoluta propriedade a portaria do Ministério da Fazenda de nº 41, que estendeu às empresas de modo geral a possibilidade de constituírem Fundos de Pensão. Embora não seja específica a esse respeito, mas no entender dos conhecedores da matéria, e segundo interpretação do Secretário Geral da Fazenda, na prática passou-se a aplicar a todas as empresas o que vinha sendo considerado caso por caso, ou seja, a constituição de Fundações que tenham por um dos objetivos a complementação da aposentadoria.

Conforme o seu texto, os diversos estabelecimentos passam a se beneficiar da faculdade de considerar como despesas operacionais, deduzindo da carga fiscal, os gastos realizados com serviços de assistência destinados a todos os empregados, inclusive com a complementação da aposentadoria, quando os mesmos não se elevam ao equivalente ao salário médio mensal percebido nos últimos 12 meses pelo empregado.

Exaltando a iniciativa do Governo Federal, que soube atribuir com justiça, recentemente, vencimentos decentes ao funcionalismo civil, soldos merecidos aos integrantes das Forças Armadas e valiosos aumentos aos inativos das duas categorias percebemos com maior facilidade o desnível em que se situa, e a lastimável situação da coletividade dos aeronautas. O quadro predominante é de verdadeiro descalabro. Companheiros que ainda voam, ao recorrerem aos benefícios devidos pela Instituição Previdenciária, passarão a receber em média apenas 20% daquilo que recebiam quando no exercício das suas atividades. Outros acabam perdendo a condição de aeronauta, por falta

de mercado de trabalho quando próximos dos 25 anos exigíveis de função e, conseqüente-mente, o direito à aposentadoria especial.

Os fatores de periculosidade e insalubridade, que molestam aqueles que voam profissionalmente, além de outros fenômenos que ainda não foram desvendados pela Medicina, mas que se manifestam amiúde no cotidiano das operações aéreas, não podem deixar de ser creditados em favor da nossa classe, que se vem constituindo em genuína galeria de mártires. Em troca, vamos vivendo as crescentes dificuldades da nossa profissão, aprimorando cada vez mais os profundos conhecimentos que nos exige a difícil arte de voar, elevando cada vez mais alto o nome do Brasil, na competição que se desenvolve nos aeroportos internacionais, onde tripulando os equipamentos mais evoluídos que se conhecem, demonstramos o vigor, a inteligência, a cultura e as reais possibilidades do nosso povo.

Entendemos e acreditamos que V. Exa. concorde que é chegada o momento de se corrigir situação tão esdrúxula, cujos reflexos atingem a segurança de voo, assunto da maior significação para os diversos setores da vida nacional.

Bem sabemos que o princípio exposto sugere muitas controvérsias. Entretanto, entendemos que da conjunção dos critérios citados, um de ordem previdenciária, outro de natureza fazendária, poderemos, com a ajuda e o discernimento de V. Exa. e demais autoridades do Ministério da Aeronáutica, atingir o denominador comum relativo aos nossos sentidos anseios, dos usuários da aviação, e até mesmo aos desígnios do Governo da República.

Solicitamos a V. Exa. que se constitua uma Comissão Interministerial, da qual faríamos parte, para a criação de um Fundo de Complementação de Benefícios conforme dispositivos legais já citados (Decreto 77.077, de 24 de janeiro de 1976, artigo 105, e Portaria do Ministério da Fazenda de número 41), que viria complementar os nossos salários quando chegasse o momento de nos afastarmos, por tempo de serviço ou incapacidade física.

Absolutamente certos de que V. Exa. saberá estabelecer diretrizes para dar solução às dificuldades que nos afligem, apresentamos-

lhe nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Benefícios dos Aeronautas e Aeroviários

Rio de Janeiro, 14 de julho de 1976

Excelentíssimo Senhor
Tenente-Brigadeiro do Ar SYLVIO
GOMES PIRES
DD. Diretor Geral do
Departamento de Aviação Civil

Nesta

Sintetizando uma série de trabalhos que já foram enviados às autoridades pelo nosso órgão oficial — SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS — completamente integrado na Campanha que juntos desenvolvemos, expedientes que tentavam estabelecer denominador comum aos interesses do Governo Federal, dos usuários dos serviços aéreos, das diversas Companhias, e daqueles que, como nós, servem à causa da aeronáutica brasileira, vimos, a presença de V. Exa., expor o seguinte:

De acordo com a Portaria 23 da "SU-SEPE", entre outras profissões consideradas como "fortemente agravadas", para efeitos de acréscimos nas tarifas de seguros, aparecem em primeiro lugar, "pessoas que desempenham atividades a bordo de aeronaves".

O incidente em questão, por demais eloquente, bastaria para dimensionar nossa verdadeira e lastimável posição na sociedade de que participamos.

Em decorrência, permita-nos V. Exa., entrarmos nas considerações seguintes:

Conforme temos insistido em afirmar, de acordo com a legislação previdenciária vigente, torna-se inteiramente impossível a aposentadoria dos aeronautas, diante da queda vertical de "STATUS", já que recorrendo à inatividade, passarão a merecer do INSTITUTO NACIONAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL, apenas um quarto daquilo que percebiam quando em atividade.

Por isso, e também para atender às necessidades das organizações de navegação aérea, que atravessaram difícil conjuntura relativa à mão-de-obra, muitos companheiros retornaram ao voo, em dramática tentativa de equilibrar seus orçamentos.

Conseqüentemente, os mais novos tripulantes, ante o quadro que ainda persiste, sem perspectivas para promoções preteridas por colegas mais antigos, vêm diante deles, horizontes sombrios, vislumbrando, inclusive, como final de carreira, ao invés do prêmio de compensadora, adequada e justa aposentadoria, o castigo de ridículos valores que são pagos pelo INSTITUTO NACIONAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL, em troca das polpudas contribuições que recolheram a seus cofres, durante o transcurso das suas existências profissionais.

Sentindo em toda a sua plenitude, a verdadeira gravidade da questão que suscitamos, estamos tentando instalar "Fundação", capaz de complementar nossos proventos, Entidade que nos fazendo justiça naquilo que se refere ao valor dos mesmos, ainda se refletirá beneficentemente em outros setores, favorecendo às pessoas físicas e jurídicas envolvidas no caso.

continua na página 6



ENFIM A COMPLEMENTAÇÃO...
JÁ POSSO DECANSAAR!

SEGURANÇA DE VÔO X PREVIDÊNCIA SOCIAL

Em termos de Previdência Social, nós, aeronautas brasileiros, estamos envolvidos por violento turbilhão de incongruências, prejudicados por gigantesca Babel de Leis e regulamentos paradoxais, à mercê de intérpretes completamente distanciados das sutilezas, particularidades e exigências que se relacionam às nossas funções.

Criticados permanentemente por merecermos disposições paternalistas, em verdade, nos enquadrados em legislação específica, que, erroneamente manipulada, nos outorga extensa galeria de sacrifícios e injustificáveis vantagens.

Como todos os outros contribuintes, durante muitos anos descontamos para o INPS na base de salários-mínimos. Agora, contribuimos em decorrência de valores-de-referência, quantia originária das Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional, sendo que os benefícios são calculados proporcionalmente aos mesmos, sempre inferiores ao maior salário-mínimo vigente.

Pelas características do nosso mistér, onde a periculosidade e a insalubridade atingem a seus mais altos índices, a ponto de aparecermos em primeiro lugar na Portaria 23 da SUSEPE, que trata de seguros, como "profissão fortemente agravada", merecemos salários que se elevam acima dos padrões nacionais, entretanto bastante inferiores aos que são pagos às equipagens aéreas no plano internacional das nossas especialidades.

Melhor remunerados, descontamos para o Instituto relativamente ao máximo de vinte dos referidos salários, para merecermos benefícios que não alcançam, no momento, a onze dos mencionados valores, sanção que atinge igualmente aos que desfrutam da mesma situação que a nossa.

Nos termos em que se equaciona o problema, somos muito mais úteis ao INPS do que ele à nossa comunidade!

Pagamos pesado tributo para quase nada recebermos em troca...

O princípio vigente de um trinta avos por grupo de doze meses para estabelecer proventos daquilo que ultrapasse a dez valores-de-referência nos situa, e aos trabalhadores melhor remunerados, em lastimável posição de inferioridade, ou na dignificante e incomoda situação de PATRONOS da previdência social do país.

Se estabelecermos como paradigmas, segurados que ganhem um máximo de Cr\$ 7.500,00, há mais de um ano, pagando, acertadamente, contribuições correspondentes ao que faturam, acabaremos por concluir que, ao buscarem à inatividade, merecerão benefícios absolutamente idênticos aos nossos...

Nosso complexo previdenciário conflita com a filosofia do mutualismo em que se fundamenta.

Pela multiplicidade de interesses em confronto, pelas diversas posições colidentes e variedade de profissões a que se propõe atender, o INPS terminou crucificando à faixa dos melhor aquinhoados em termos salariais.

Se mutual é trocar entre si, em transação que envolva mais de um indivíduo ou congregue coletividade, não alcançamos a feição matemática de cálculos em que, num conjunto de partes similares — os segurados, no caso — alguns sejam compelidos a contribuir com muito mais que outros, para merecerem idênticas vantagens.

Pela doutrina em vigor, além do dano apontado, nenhum provento jamais atingirá aos prometidos vinte valores-de-referência...

Conforme prescreve a legislação, terão que situar-se em noventa por cento daquele teto! E, por medida de caráter geral, confusa e difícil de entender e explicar, também nos enquadrados no sistema que estabelece sejam pagos apenas 95% dos noventa determinados...

A mágica adotada para elevação das contribuições é usada inversamente no pagamento das obrigações assumidas pelo Instituto...

Como se observa, além de caótica, não seria demais taxarmos de exótica, ou até mesmo de despótica, tal orientação...

Após um, dois, três, quatro, cinco ou mais anos de serviço que só alcançarão ao máximo de trinta, para quem esteja se iniciando agora nas sofridas lides aviatórias, pela alquimia instituída receberemos insignificante proveito, em relação à amplitude do elenco de auxílios que são atribuídos ao INPS, para cumprir finalidades que, rigorosamente, na sua maioria, se situam na densa e enigmática atmosfera do empirismo...

Se pudessemos adotar em nosso favor aplicando-os de modo inteligente e hábil, os des-



**ANDA LOGO QUE EU ESTOU ATRASADO
PARA O VOO 200.001**

contos compulsórios que excedem a dez valores-de-referência, quantias que, a exemplo do que já ocorreu no passado, podem-se perder no espaço e no tempo, ou se pulverizarem diante de legislações supervenientes, construiríamos o tipo de assistência médico-previdenciária, exigida pelas complicadas tarefas que nos são impostas.

Para justificarmos nosso receio quanto a fatos posteriores que possam modificar as regras do jogo, citaremos dois incidentes incontestáveis: primeiro, a ventura de termos merecido, durante nove anos, 2% das tarifas aéreas em favor da nossa inatividade, montante que, atualmente, não conseguimos localizar, vantagem que desapareceu com a promulgação da Lei 158/67; segundo, nossos descontos referentes até 17 salários mínimos que vigiram de 1963 até 1967.

As leis que trataram do assunto foram simplesmente revogadas, mas as importâncias que pagamos para maior não nos foram devolvidas, nem aplicadas em nossa proteção!

Quando propugnarmos pela devolução estimamos que não tentem provar que não nos pertencem, ou não as devolvam pelo valor intrínseco, sem qualquer correção monetária ou acréscimo de juros, medidas salutares que imprimiriam às negociações o sinete das operações financeiras absolutamente lícitas.

O curioso é que a imposição quanto a nosso perfeito estado de sanidade aparece no Dec. nº 72.771, de 6.9.1973, quando prescreve:

"ART. 165 — Para a concessão e manutenção da aposentadoria por invalidez ou do auxílio-doença, a incapacidade do aeronauta para o vôo será verificada por Junta Médica da Diretoria de Saúde da Aeronáutica, da qual deverá fazer parte, obrigatoriamente, um Médico-perito do Instituto Nacional de Previdência Social."

Como se vê, disposições muito mais rígidas que aquelas relativas ao segurado comum.

Mas, para nos mantermos em completa forma, atendendo às exigências que nos fazem naquilo que se refere a nosso estado psíco-somático, não dispomos de nenhum Hospital especializado, conflitando com os exames pe-

ródicos realizados pelo CEMAL, órgão que dispõe de credenciais que superam os limites comuns, para diagnosticar moléstias e desvendar sua etiologia.

Em matéria de prevenção, como se recomendaria, de nada dispomos. Muito menos no que se refere à urgência de atendimento por especialista qualquer. Quantas vezes temos recorrido ao Instituto, buscando socorro imediato sugerido pelos padrões universais do nosso ofício, recebendo em troca, a traumática promessa de sermos atendidos meses depois...

Por outro lado, naquilo que se refere à interpretação atribuída às disposições contidas nas Leis Previdenciárias, o pessoal de vôo é situado em posição de lastimável discriminação.

De modo arbitrário, fruto de inaceitáveis pontos de vista, estigmatizando a incompetência de responsáveis por importantes setores que, de modo incompreensível, preterem a outros servidores de reconhecida experiência, aos quais rendemos sincera homenagem, poderíamos mencionar dezenas de violentas resoluções que já nos foram e continuam sendo impostas pelo INPS.

Não nos move, porém, o intuito subalterno de escandalizar; apenas desejamos ajudar a corrigir!

Pelo dever de justificar nossas queixas, apontamos: Companheiro que já completara 5 anos de serviço, sem ter alcançado, porém, 45 anos de idade, solicitou oficialmente ao Superintendente da instituição, contribuir em dobro, até atingir a todos os implementos para pleitear aposentadoria.

Teve seu pedido deferido. Cumpriu religiosamente com o seu compromisso, pagando mensalmente o que lhe era cobrado.

Ao requerer a inatividade pretendida, esta lhe foi negada...

No artigo 9º da Lei Orgânica e seu Regulamento, edição do Instituto Nacional de Previdência Social, pode-se ler:

"Ao segurado que deixar de exercer emprego ou atividade que o submetta ao regime desta lei é facultado manter a quali-

dade de segurado, desde que passe a efetuar em dobro o pagamento mensal da contribuição".

O pior é que o problema do tripulante prejudicado encerra verdadeiro drama social!

Sua classe, a de Rádiooperador-de-Vôo, foi extinta, deixando, portanto, de existir mercado de trabalho, conforme documentos anexados ao dossiê!...

Usando tranquilizantes como combustível para sustentar sua luta, vem tentando impor seu Direito postergado, em setores mais lucidos do Instituto.

Quanto ao abono-permanência, só o merecemos depois de completados 30 anos de atividades a bordo de aeronaves mercantes, embora o artigo 43, do Decreto nº 77.077, de 24.1.76, estabeleça:

"O segurado que tenha direito à aposentadoria por tempo de serviço optar pelo prosseguimento na atividade, fará jus a um abono de permanência em serviço mensal, que não se incorporará à aposentadoria nem à pensão..."

No artigo 39, da Consolidação das Leis da Previdência Social, lê-se claramente:

"O segurado aeronauta que, contando no mínimo 45 (quarenta e cinco) anos de idade, tenha completado 25 (vinte e cinco) anos de serviço terá direito a aposentadoria especial."

Se em toda a legislação não se encontra absolutamente nada que contrarie mencionado entendimento, por que temos merecido denegações em casos de espécie?

Apenas no art. 166 do R. G. P. S. surge recomendação que nos prestigia:

"Aplicam-se à aposentadoria especial e aos benefícios por incapacidade do aeronauta as demais disposições constantes deste Regulamento."

As prerrogativas do Poder Legislativo perdem conteúdo e expressão diante de despachos exarados por certos funcionários do Instituto Nacional de Previdência Social...

Já tivemos o cuidado de observar que, raramente, são solicitados pronunciamentos dos seus eruditos Procuradores.

A clarividência, os bons propósitos e o patriotismo do insigne Ministro Nascimento e Silva são deformados pelo despreparo de alguns dos escalões inferiores do sistema que preside.

Para nossa categoria profissional, a realidade contradiz a gênese do INPS: a entidade que surgiu para tutelar, terminou por transformar-se em irreverente algóz!

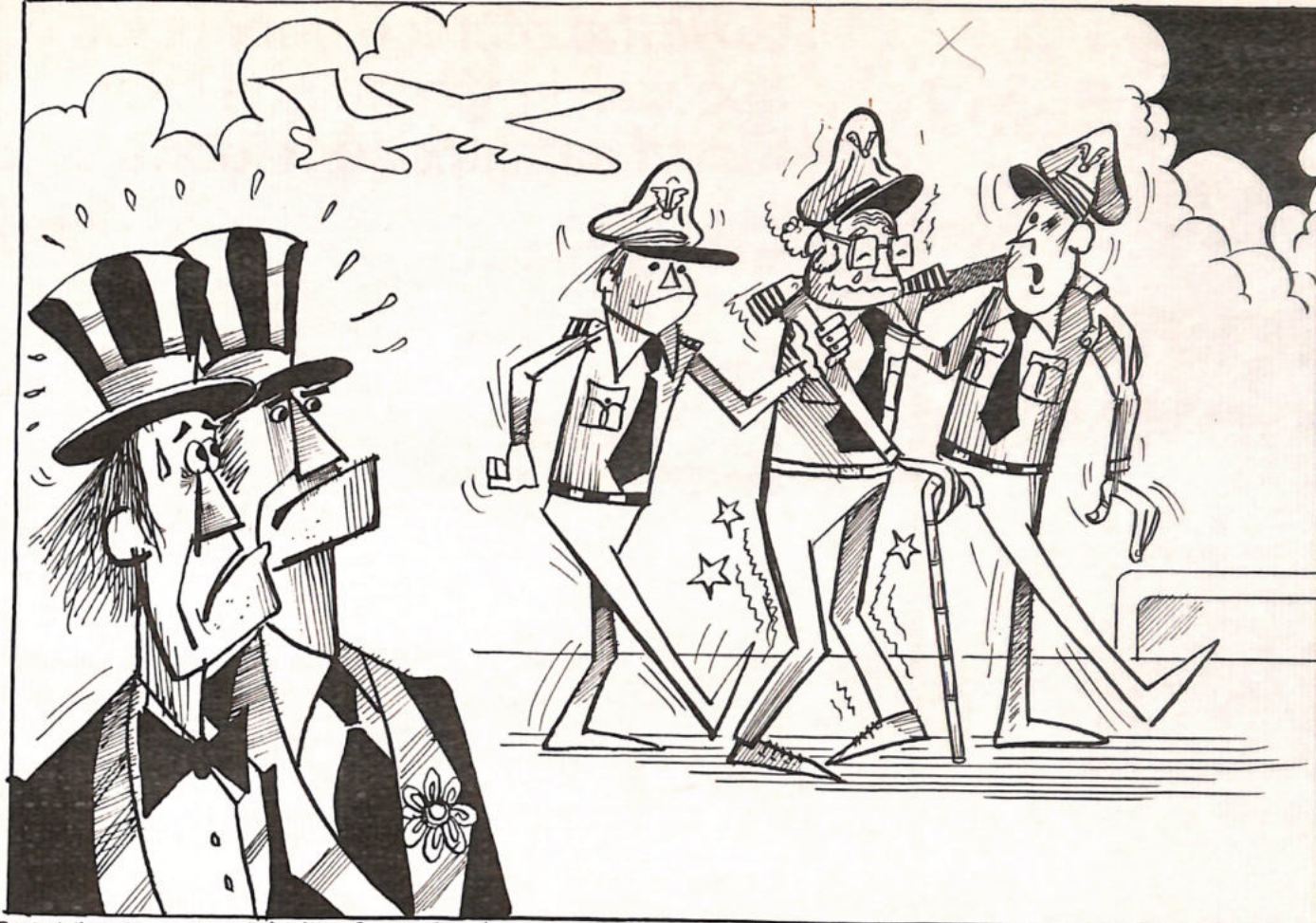
Que as considerações e comentários que fizemos sirvam de respaldo para as modificações que pretendemos introduzir nos métodos previdenciários que tanto nos molestem, acabando por nos situar como vítimas, ao invés de nos elevar com justiça, à condição exata e adequada de beneficiários.

Nosso escopo, inevitavelmente, será atingido. Para tanto, confiamos no DEUS que mora em cada um de nós; sabemos da força infinita que se aloja em nosso interior; criamos e ostentamos o lema da Vitória e, com "firme decisão", os olhos radiantes de esperança, a mente imperturbável e com dedicação total de corpo e alma", avançamos dedicadamente de encontro ao objetivo em vista.

Agradecendo sensibilizados a decidida e conscienciosa ajuda que vimos merecendo do Ministério da Aeronáutica, em documento recentemente dirigido ao Coronel Drummond, Assessor do Excelentíssimo Senhor Ministro Tenente-Brigadeiro Araripe Macedo, autoridades que conhecem de perto nossas razões de ordem científica, tivemos ocasião de afirmar que nossa campanha envolve questão da maior seriedade, não merecendo solução inadequada, ditada pela curiosidade de leigos ou de pseudo-entendedores da matéria, sempre dispostos a manifestar-se indebitamente a respeito.

Proseguimos: empenhados em encontrar denominador comum aos vários prismas envolvidos, encarando nossas dificuldades com um máximo de responsabilidade e discernimento, como nos sugerem as operações aéreo-comerciais, sujeitas, exclusivamente, aos nossos conceitos operacionais e experiência técnica, assunto que, por motivos óbvios conhecemos como ninguém, percebemos, na conjuntura, vários fenômenos e variáveis, desde a estrutura básica da profissão, refletindo-se nos setores econômico, psico-sociais e culturais do País.

Daf entendermos que Governo, usuários dos transportes aéreos e a própria comunidade



VAMOS COMANDANTE! TEMOS QUE LEVAR OS DEPUTADOS E SENADORES PARA BRASÍLIA...

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Diretoria

Presidente

SÍLVIO DE MORAES

1º Vice-Presidente

EDMILSON DERITO

2º Vice-Presidente

ANTÔNIO CARLOS FIGUEIREDO

Secretário Geral

RIVALDO FERNANDES DA SILVA

Secretário de Finanças

RENÉ BARBOSA DE FRANÇA

Secretário de Administração

PÉRICLES LEONARDI

Secretário de Relações Públicas

MARCO ANTÔNIO DE CASTRO ESPÍRITO SANTO

Conselho Fiscal

JOMAR COUTINHO DA FONTE

EDSON CAMBEIRO FERREIRA

GLAUCO DI GIACOMO

Av. Franklin Roosevelt 194 - Grupos 802 a 805
Tel. 222-2246 e 232-5778 - Rio de Janeiro, RJ

DELEGACIA DE SÃO PAULO

Av. Washington Luiz 6817 - sala 13

Tel. 61-7893 - São Paulo, SP

DELEGACIA DE BELÉM

Av. Nazaré 133 - salas 1805 a 1808

Tel. 23-6352 - Belém, PA

DELEGACIA DE GOIÂNIA

Av. Anhangüera 3001 - sala 312

Goiânia, GO

A BÚSSOLA

Fundadores

EDUARDO NILOR DE SOUZA MENDES

ERNESTO DA COSTA FONSECA

IVAN ALKMIN

OSMAR AVELINO FERREIRA

ORIVAL DE CARVALHO

Responsável

SÍLVIO DE MORAES

Arte e Diagramação

I. R. BISPO

Composição

COMPOSITA LTDA.

Impressão

GRÁFICA EDITORA MILA LTDA.

Tiragem 50.000 Exemplares

Distribuição Gratuita

Pensão, caixa e dependentes

Certas pessoas da família que o segurado sustenta são consideradas suas dependentes. Há quatro classes de dependentes. Na primeira, estão esposa (ou marido inválido), companheira (se tiver vivido com o segurado pelo menos cinco anos), filhos e filhas de qualquer condição (legítimos, naturais, etc.). Os filhos têm direito à pensão até os 18 anos, e as filhas, enquanto solteiras, até os 21 anos (mas se forem inválidas, enquanto durar a invalidez). Segunda classe: pessoas designadas, companheira, pessoa do sexo masculino se tiver menos de 18 ou mais de 60 anos. A designação pode ser feita na carteira profissional, no registro de empresa ou em cartório. Terceira classe: pai ou mãe, inválido. Quarta classe: irmãos, irmãs (irmãos, até 18 anos, e irmãs, 21, se solteiras - se forem inválidas, até durar a invalidez). Também são dependentes a enteada, menor ou sem recursos, se o segurado for o tutor.

Quando existe dependentes de qualquer classe, os das classes seguintes não têm direito à pensão. Por exemplo, se o segurado deixa viúva e filhos, seu irmão não tem direito à pensão. O segurado pode deixar por escrito a divisão da pensão. Por exemplo, entre a esposa (se não tem filhos) e o pai inválido.

PENSAÇÃO

Só pode deixar pensão quem contribuiu durante 12 meses, no mínimo, exceto se morreu por causa de uma das doenças que isentam o segurado deste limite de contribuição. O valor da pensão é formado por duas parcelas. A primeira chamada parcela familiar é de 50% da aposentadoria por invalidez ou da aposentadoria que estava recebendo no dia da morte; a segunda, é de 10 por cento. A pensão não pode ser de menos de 60 por cento do salário-mínimo da localidade de trabalho do segurado.

Se o segurado deixou só um dependente - a viúva, por exemplo - ela recebe os 50% da parcela familiar e mais os 10% de sua parcela individual. Se deixou cinco dependentes, a família recebe os 50 por cento mais cinco parcelas de 10 por cento cada uma. Mas se o segurado deixa viúva e cinco menores, um fica sem receber a sua parcela individual. E ele só vai entrar na divisão quando um dos irmãos perder a qualidade de dependência por idade, casamento, etc. Em dezembro, os pensionistas recebem o abono anual, ou 13^o.

O dependente deve, logo depois da morte do segurado, requerer a pensão no posto do Instituto mais próximo de sua residência. É

preciso preencher o impresso que o INPS fornece e apresentar a carteira profissional do morto, prova das 12 últimas contribuições (atestado da empresa em formulário próprio); em caso de segurado autônomo, empregador, facultativo, contribuinte em dobro - prova das 12 últimas contribuições recolhidas; autorização de Pagamento de Benefício (um carnê) se ele estava recebendo benefício quando morreu: certidão de óbito, e prova de qualidade de dependente.

Os documentos que provam a qualidade de dependente (ou vivo inválido) são: certidão de casamento; companheira atestado de dependência; filhos, certidão de nascimento; pai inválido ou mãe, certidão de nascimento do morto e atestado de dependência econômica, assinado pela empresa ou pelo sindicato; no impresso próprio fornecido pelo Instituto; irmãos, certidão de nascimento do dependente e do morto e atestado de dependência econômica; dependentes designados, certidão de nascimento, prova de designação e atestado de dependência econômica. Exceto a viúva e os filhos, todos os outros dependentes têm que provar que eram sustentados pelo morto. Em geral, essa prova se faz com o atestado de dependência, mas o INPS pode exigir justificativa administrativa. Os dependentes inválidos de menos de 50 anos têm de ser examinados pelo médico-perito do Instituto, primeiro quando requerem a pensão e depois nos prazos fixados.

CAIXAS DE APOSENTADORIA

O gerente administrativa de uma empresa carioca, L. Pinheiro, tem 57 anos, trabalhando há 36 anos. Seu salário com os adicionais inclusos no cargo é perto de Cr\$ 30 mil. Ele sonha em tirar a gravata e acordar nas claras manhãs de seu sítio em Teresópolis. No entanto, a aposentadoria para ele é um pesadelo; o temor de um enfarte, um derrame o angustia:

- Não posso pensar em aposentadoria. Sou de origem pobre, nunca recebi nenhuma herança. Comecei a trabalhar cedo, estudei, lutei e se hoje ganho um bom salário, tenho apartamento, sítio, devo ao trabalho. Então não posso, do dia para noite, descer meu padrão de vida para Cr\$ 14.762 que é o máximo que poderia receber de aposentadoria.

O teto de 20 valores-de-referência obriga muita gente a não cogitar jamais a aposentadoria. De certa forma, as empresas também são prejudicadas, pois não podem fazer perío-

dicadas renovações de valores. Neste esquema, as Caixas de Aposentadoria entram como solução. Essas associações têm como finalidade complementar o benefício da aposentadoria. Seus associados, ao se aposentarem, recebem o salário integral.

Segundo o assistente de Diretoria da Petrus (Caixa dos Funcionários da Petrobrás), prof. Adriano Moraes Filho, o empregado tranquilo com seu futuro produz mais:

- O plano da Petrus visa dar tranquilidade ao funcionário. Ele pode se aposentar ainda moço, tentar outra atividade ou aproveitar o justo descanso. Como prova que a redução dos vencimentos impediam os funcionários de se aposentarem cito os valores pagos pela Petrus. Os aposentados de regime-empregados que se aposentaram após a criação da entidade em 1 de julho de 1970 - são em número de 2.237 e correspondem a um encargo mensal de Cr\$ 4.262.370,30. Os preexistentes (antes da Petrus) são de 948, e a eles a Petrus paga Cr\$ 170.164,40 mensais. Existem outras entidades similares. A tendência, hoje, é a empresa tentar auxiliar a Previdência Social. Entre as maiores posso citar: A Eletrus (Eletrôbrás); Telos (Embratel); Valia (Vale do Rio Doce); Fabis (BNDR); Preslight (Light); Furnas (Real Grandeza); e, em formação, a Refer (Rede Ferroviária), além de outras menores.

(Consultor Jurídico: Dr. José Cannobietti)

Fundos de pensão

Publicada no Diário Oficial da União do dia 15 deste mês, uma Portaria do Ministério da Fazenda, de número 41, estendeu às empresas de um modo geral a possibilidade de constituírem Fundos de Pensão. A Portaria não é específica a este respeito, mas, no entender dos peritos, e segundo a interpretação do secretário-geral da Fazenda, José Flávio Pécora, na prática passou-se a aplicar a todas as empresas o que vinha sendo considerado caso por caso, ou seja: a constituição de Fundos que tenham por um dos seus objetivos a complementação de aposentadoria.

Segundo o texto da Portaria 41, em seu artigo primeiro, as empresas passam a se beneficiar da faculdade de considerar como despesas operacionais (e, portanto, reduzindo proporcionalmente a carga fiscal) os gastos realizados com serviços de assistência destinados a todos os seus empregados, inclusive com a complementação de aposentadoria (...) quando os mesmos não se elevem ou equivalente ao salário médio mensal percebido nos últimos 12 meses pelo empregado (...).

Os esclarecimentos prestados pelas fontes fazendárias e as interpretações dos técnicos sugerem que estamos ainda distantes da figura jurídica completa e perfeita dos Fundos de Pensão, tal como funcionam em outros países. Entretanto, há exemplos práticos e agora benefícios fiscais de tal ordem que se pode prever a sua rápida expansão no futuro.

Os exemplos correm por conta de iniciativas tomadas no âmbito do próprio Estado, em que a Petrobrás, com a Petros, a Vale do Rio Doce, com a Valia, e o Banco do Brasil de há muito organizaram instituições sob a forma de Fundos de Pensão, tal como se espera que agora venham a funcionar em mais larga escala entre as empresas privadas.

Na prática, as empresas que constituíram esses Fundos poderão reduzir o imposto a pagar. As disponibilidades obtidas dessa forma irão beneficiar a longo prazo os seus empregados, e lhe trarão os ganhos paralelos decorrentes da formação de ativos para efeito de indenização, além do giro financeiro implícito.

Sabe-se que a figura jurídica dos Fundos de Pensão requer ainda um aprimoramento fiscal. Seria desejável que houvesse continuidade nos estudos no âmbito federal, de tal modo que a atual Administração e a futura proporcionem tão cedo quanto possível, os elementos indispensáveis para que as instituições financeiras possam trabalhar com maior margem de apoio legal na constituição desses mecanismos. Com eles aumentará também o raio de ação dos investidores institucionais, indispensáveis à expansão do mercado de capitais.

(junho/74)

Como vão as outras caixas. Tudo bem?

DADOS DE "VISÃO"

PETROS - (PETROBRÁS)

ASSOCIADOS - 52.000
 FUNDADA - 1970 - 18 MILHÕES DE CRUZEIROS
 PATRIMÔNIO - 770 MILHÕES DE CRUZEIROS
 RENDA MENSAL - 16.7 MILHÕES DE CRUZEIROS; 4.7 MILHÕES - PETROBRÁS; 12 MILHÕES - EMPREGADOS

GASTO MENSAL - 4 MILHÕES DE CRUZEIROS - BENEFÍCIOS - 2.187 PESSOAS
 APLICAÇÃO RECURSOS - 70% MERCADO DE CAPITALIS, TÍTULOS DE RENDA FIXA OU VARIÁVEL; 30% EMPRÉSTIMOS A EMPREGADOS

RENTABILIDADE - 640 REAIS AO ANO

EMPRÉSTIMOS - EMPREGADOS COM MAIS DE 6 MESES DE CASA PODE RETIRAR QUANTIA DE 4 VEZES S/SLÁRIO - PAGAMENTO NO MÉXIMO DE DOIS ANOS

TELOS - (EMBRATEL)

ASSOCIADOS - 7.661
 PATRIMÔNIO - 56.2 MILHÕES
 RENDA MENSAL - 4.2 MILHÕES: 50% EMPRESAS; 50% EMPREGADOS

APLICAÇÕES RECURSO:

1) MERCADO FINANCEIRO: 2.5 MILHÕES - CERTIF. DEP. BANCÁRIOS; 1.4 MILHÕES - DEBENTURES

2) AGO. 75 - FEV. 76 - 3.4 MILHÕES - FINANCIAMENTO DETERMINADO; 2.6 - MILHÕES - LTN; 427.000 CRUZEIROS EM AÇÕES

RENTABILIDADE - 6% AO ANO (REAIS)

CAEMI - (CIA. AUX. DE EMPRESAS DE MINERAÇÃO)

GRUPO A - 26 EMPRESAS DO GRUPO - 9.015 FILIADOS - 96.7% DOS FUNC.
 GRUPO B - FRIGORÍFICOS SWIFT - 4.645 FILIADOS - 96.6% DOS FUNC.

PATRIMÔNIO - 97 MILHÕES CRUZEIROS
 RENDA MENSAL - 3.9 MILHÕES: 1.9 MILHÕES EMPREGADOS - PLN-A - MEIO A MEIO; 2 MILHÕES EMPRESAS - PLN-B - 60 - EMPRESAS, 40 - EMPREGADOS

APLICAÇÕES:

EMPRÉSTIMOS - 25 MILHÕES
 CERT. DEPÓSITOS - 30 MILHÕES
 LTN - 1.7 MILHÕES
 OBR. REAJUSTÁVEIS - 26.5 MILHÕES
 TIT. RENDA FIXA - 3.1 MILHÕES
 AÇÕES - 0.6 MILHÕES

ITAUBANCO - (BCO. ITAÚ)

ASSOCIADOS - 29.000
 FUNDADA - 1965
 PATRIMÔNIO - 200 MILHÕES CRUZEIROS
 RENDA MENSAL - 4% DA FOLHA DE PAGAMENTO - SÓ A EMPRESA CONTRIBUI
 GASTO MENSAL - 1.2 MILHÕES BENEFÍCIOS A 360 APOSENTADOS

CAIXA DO B. B. - (BCO. BRASIL)

ASSOCIADOS - 74.474 - 96% TOTAL DOS EMPREGADOS NÃO SÃO ASSOCIADOS OS 6 DIRETORES, 225 FUNCIONÁRIOS QUE NÃO TEM FAMÍLIA E 5.700 MENORES FUNDADA - 1904
 PATRIMÔNIO - 5.8 BILHÕES
 RENDA MENSAL - 79.5 MILHÕES: 1/3 EMPREGADOS, 2/3 EMPRESA
 ATENDE - 7.743 APOSENTADOS
 APLICAÇÃO RECURSOS: TIT. FEDERAIS E ESTADUAIS; EMPRÉSTIMOS AOS ASSOCIADOS; CARTEIRA DE AÇÕES BANCO BRASIL.
 RENTABILIDADE - 6.2% REAIS AO ANO

FAPES - (BNDE)

ASSOCIADOS - 1.268
 FUNDADA - 1974 - 7 MILHÕES DE CRUZEIROS
 PATRIMÔNIO - 256 MILHÕES
 RENDA MENSAL - 4.3 MILHÕES: 0.7 MILHÕES EMPREGADOS; 3.6 MILHÕES EMPREGADORES
 A DIFERENÇA DE CONTRIBUIÇÃO SE DEVE AO PEQUENO NÚMERO DE CONTRIBUINTES. 40% TEM IDADE AVANÇADA E REGIME ESPECIAL DE APOSENTADORIA AOS 30 ANOS SERVIÇO.

APLICAÇÃO RECURSOS: DEPÓSITOS NO BNDE; EMPRÉSTIMOS AO FILIADOS

RENTABILIDADE - 6.2% REAIS AO ANO

VALIA - (CIA. VALE DO RIO DOCE)

ASSOCIADOS - 19.241 - 96% DOS FUNCIONÁRIOS
 FUNDADA - 1973 - 16 MILHÕES DA CIA.
 PATRIMÔNIO - 200 MILHÕES
 RENDA MENSAL - 7 MILHÕES: 50% DE CADA: EMPREGADOS EMPRESAS APLICAÇÕES: 124 MILHÕES - IMÓVEIS; 80 MILHÕES - TIT. CORR. MONETÁRIA (CEF); 42 MILHÕES - EMPRÉSTIMOS A EMPREGADOS; 3 MILHÕES - AÇÕES

RENTABILIDADE - 6% REAIS AO ANO

Governo oferece benefícios fiscais a empresa que criar fundo para aposentadoria

As empresas que criaram fundos fechados, para complementação da aposentadoria de seus funcionários, poderão gozar de benefício fiscal com a redução ou eliminação da incidência do Imposto de Renda sobre os rendimentos provenientes de suas aplicações em obrigações reajustáveis ou em ações.

A informação foi dada ontem pelo Ministro da Previdência e Assistência Social, Nascimento e Silva, ao falar sobre a necessidade de estímulo a esse tipo de fundo, que "liga mais o funcionário à empresa e pode contrabalançar a atual rotatividade de empregos que se reflete nos saques do fundo de garantia".

FUNDOS FECHADOS

O Ministro Nascimento e Silva disse que vários aspectos do assunto serão regulamentados após a aprovação do anteprojeto sobre a previdência privada, que está com o Presidente Geisel.

Entre os problemas a resolver estão os casos de extinção de empresas que mantêm fundos fechados para seus empregados. Com a extinção, o fundo poderá ser distribuído entre os empregados, ou transferido para outro fundo já existente em seu novo emprego.

Nos casos em que um empregado participa de um fundo numa empresa e sai do emprego, há várias hipóteses em estudos: poderá perder a contribuição feita, ou merecer antecipação antecipadamente num valor proporcional à sua acumulação no fundo, ou ainda transferir suas contribuições acumuladas para outra empresa.

Disse o Ministro que poderão ser formados grupos de empresas - de um mesmo setor de atividade da mesma área geográfica - para a constituição de um só fundo. De modo geral, os fundos fechados devem ser formados por contribuições tanto dos empregados quanto das empresas, que só terão seus valores fixados depois de promulgada a lei. A seu ver a forma ideal de fundo fechado é a que abrange todos os funcionários de uma empresa, mesmo que sejam criados planos diferentes de contribuições e de benefícios para as diversas categorias profissionais e salariais.

Comentou o Sr. Nascimento e Silva que os fundos "podem ser investidores importantes, trabalhando em faixas determinadas pelo

Banco Central - como debêntures, obrigações - de forma semelhante às seguradoras privadas", mas, até agora, eles tem aplicação livre de reservas. A vantagem da regulamentação será a de "dirigir a poupança dos fundos para setores diversos e cujo incentivo interesse à economia nacional".

Se as empresas privadas criarem "um bom número de fundos fechados, não será necessário que o INPS inicie um sistema semelhante". A instituição, pelo INPS, de fundo opcional para complementação de aposentadorias, já anunciada pelo Ministro, "no momento não interessa, já que poderia desestimular as empresas privadas de criarem o sistema".

Empresas complementam aposentadorias

Enquanto Montepios aguardam regulamentação, mais de duzentas empresas criam seus próprios planos de complementação de aposentadorias e pensões em benefício dos grupos familiares de empregados e dirigentes.

Na foto, reúnem-se técnicos das Fundações da PETROBRÁS e BNDE para analisar o projeto de regulamentação com especialistas do INSTITUTO BRASILEIRO DE ATUÁRIA e da STEA: - SERVIÇOS TÉCNICOS DE ESTATÍSTICA E ATUÁRIA, empresa responsável pela criação do Sistema Supletivo de Seguridade Social (SSSS) e pela sua crescente difusão no país.

Os pontos mais controversos do novo projeto de lei parecem ligados à classificação das entidades previdenciais privadas, em fechadas e abertas, e, sobretudo, à comunhão de responsabilidades das empresas participadoras da mesma Fundação de Seguridade, que, segundo julgam os técnicos da STEA, influenciará na extensão do SSSS às empresas de médio e pequeno porte.

Portaria 23 da SUSEPE

(Circular nº 23 - Capítulo 5)
 Condições Tarifárias

AGRAVAÇÕES

Acréscimos sobre a tarifa mínima - 95.03 - Foram estabelecidos 3 tipos de agravações de riscos, a saber:

Tipo 1 - em face do número de componentes:

até 499 vidas	10%
de 500 a 999 vidas	5%
de 1000 vidas em diante	0%

Tipo 2 - conforme a profissão:

fortemente agravada	10%
agravada	5%
normal	0%

Profissões consideradas "fortemente agravadas":

- peças que desempenhem atividades a bordo de aeronaves;
- peças que trabalhem em substâncias corrosivas, tóxicas, inflamáveis ou com material explosivo;
- peças que tenham atividades em perfurações, escavações, desmontes, demolição, nivelamento, etc.; e
- peças que desempenhem atividades sob água (5.03.02.01).

Profissões consideradas "normais": as atividades exercidas em escritórios (bancários, comerciais, balconistas, securitários, professores, funcionários burocráticos e profissões liberais (5.03.02.02).

Profissões consideradas "agravadas": as não enquadradas nos subitens 5.03.02.01 e 5.03.02.02 (5.03.02.03).

- Se o grupo for composto de classes de riscos profissionais diferentes, aplicar-se-á o extra-prêmio ponderado, tornando-se como pesos os capitais de cada classe (5.03.02.04).

envolvida devem-se irmanar na responsabilidade de poderem garantir a segurança máxima dos vôos que, somente nós, desgastados por verdadeiros recordes de horas voadas, podemos constatar que se dilui na preocupação constante com futuro incerto e terrivelmente obscuro!

Trata-se de assunto de magna importância que, ultrapassando às fronteiras da nossa coletividade, transcende aos respeitáveis limites dos mais graves problemas de ordem nacional.

Que não se confundam nossas palavras com veemente protesto, quando, em última análise, são de abnegada advertência e decidida colaboração!

Nós que, anteriormente, estiveramos no Gabinete do ilustre militar em Brasília, dando forma à proposição que combináramos apresentar, terminamos nosso documento do modo seguinte: "... Desejando concorrer para que o empreendimento se concretize com a maior brevidade, em clima da mais absoluta harmonia como nos convém e aos mais elevados poderes da República, beneficiando a todos aqueles, direta ou indiretamente ligados à aviação, sem representar privilégio para qualquer grupo envolvido, apresentamos adiante fórmula capaz de garantir sua concretização, embora sem atingir ainda às condições que poderíamos considerar como ideais:

- Conhecendo os valores de outras contribuições que adiante mencionaremos, grupo de Atuários que nos assiste, calculará proporcionalmente aos salários percebidos por cada um (aeronautas, aviadores, pessoal servindo à SATA, IN-FRAERO, ARSA, Sindicatos e Associações que servem às duas categorias), o valor das mensalidades de cada segurado;
- Auxílio permanente das diversas empresas em níveis que, a juízo do Ministério da Aeronáutica, na conformidade da Portaria 41, do Ministério da Fazenda, posteriormente transformada em Decreto, não venham onerar o custo operacional, com reflexos negativos para o transporte aéreo;
- Estorno dos 2% de que tratava a Lei 3501/58, revogada em fevereiro de 1967, em período idêntico àquele em que foram recolhidos à Previdência Social, em favor, inclusive, de tripulantes que já voavam durante sua vigência e ainda continuam a voar, sem merecerem qualquer vantagem decorrente de um sistema que foi criado para lhes beneficiar.

Citados profissionais também são prejudicados naquilo que se refere aos favores da Lei 4262/4263/1963, pois, tendo desconto em função de 17 salários-mínimos, para merecerem benefícios equivalentes, seus proventos, atualmente, não atingirão a dez dos referidos salários, o que se constitui em flagrante desrespeito à Constituição Federal, conforme jurisprudência firmada em demandas que bem conhecemos.

Sendo relativamente nova, nossa categoria profissional, não foi ainda convenientemente identificada na sociedade em que vive.

Desconhecem completamente as exigências culturais que nos são impostas, os requisitos de sanidade física e psicológica, assim como ignoram as condições adversas que comumente enfrentamos.

Sujeitos a situações que fogem ao alcance dos servidores da previdência social, que por isso, acabam sugerindo legislações impróprias, vivemos submetidos a estado de tensão emocional que nos furta prematuramente a longevidade.

Amfúde, experimentamos fortes emoções proporcionadas pelas bigornas dos "cumulus-nimbus", nuvens de desenvolvimento vertical, que se caracterizam por violenta turbulência, chuva pesada e, quase sempre, pela existência de granizo, sobre as quais a meteorologia já se definiu, afirmando que sua dinâmica pode derrubar aeronaves, entendimento confirmado por suspeita de organismo internacional de aviação; sentimos constantemente a responsabilidade de conduzir nossos aparelhos com motores ou turbinas parados, e, somos levados a enfrentar cerrados nevoeiros para atingirmos aeroportos de destino; vivemos desafiando a Lei da Gravidade e a sentir os efeitos maléficados dos diversos fusos-horários, das microvibrações e dos ruídos poluitivos dos aviões à jato.

Somos vitimados pelas variações climáticas, pelos reduzidos índices de umidade em altos níveis ou pelas depressões barométricas das altitudes elevadas.

Entendemos que os fatores apontados já bastariam para convencer àqueles que, por ingenuidade, se lançam contra nós.

Porém que se lembre, ter surgido recentemente, importante trabalho da IAVRA de respeitáveis homens de ciência da EUROPA, fruto de estudos e observações que fizeram nas tripulações de empresa aeroviária da Irlanda.

Através dessa preciosa obra, considerada o que de melhor já se produziu a respeito, revelam a necessidade de um "trabalho racional e cientificamente estabelecido para os aeronautas, que venha substituir o empirismo até aqui prevalente na maioria das companhias aéreas e que **mais atende aos interesses das programações comercialmente competitivas.**"

Nessa publicação, são considerados problemas relativos à Psicologia da Aptidão, Ansiedade, Tensão e Estímulos, Rítmicos Circadianos, Sono, Fadiga e Psicopatologia da Tripulação.

Detendo-se na Tensão Social, os estudiosos dos quais nos prevalecemos, ao transcreverem SCHREUDER, afirmaram,

"A fadiga crônica nos aeronautas civis resulta mais freqüentemente das tensões emocionais geradas por desajustamentos pessoais e sociais, do que das tensões diretas das operações comerciais."

Esclarecem logo depois:

"Embora a tensão social seja mais vaga em definição do que a ambiental, não é menos importante na produção da fadiga, e é interessante observar que as emanadas de fatores técnicos tem sido investigadas pelos especialistas em medicina de aviação, enquanto que as provenientes de problemas pessoais ou profissionais tem merecido escassa atenção.

A importância dos fatores psicológicos da tensão social **pode ser medida pelo fato de muitos dos recentes acidentes envolvendo grandes jatos serem atribuídos em grau, maior ou menor, a fatores de tensão social.**"

Indagamos: Existe tensão social maior que aquela resultante do receio de aposentadoria na base de 10 ou 15% do salário efetivamente percebido?

Torna-se inadiável, que encontremos solução condigna para nossos problemas de previdência social, se desejamos preservar a segurança das operações aeronáuticas. . . .

Da equipe constituída de médicos e psicólogos Suecos, australianos e de outras nacionalidades, onde avultavam Klein, Craig, Burton, Flink, Doe, Sasaki, Webb, Hart, Van Loon, Yoss, Laverne, Preston, Bateman, Cameron, Bartley, Sturughold, Craig e outros renomados Mestres, múltiplos ensinamentos merecem tornar-se de domínio público, para que se **encontre solução compatível com os interesses dos usuários, dos aeronautas e do poder Público, naquilo que concerne ao transporte aéreo.**

Ao tratarmos dos Rítmicos Circadianos, os componentes da inigualável plêiade, decretaram:

"Tudo na natureza possui um ritmo, seja qual for. Não é surpreendente, portanto, que os organismos que evoluíram em um tal meio ambiente também reflitam esses ritmos, e que exista uma interação entre os ritmos adquiridos e suas origens, quando ambos estão defasados. O comportamento humano é um movimento contínuo de fluxo e refluxo."

Assinalou CRAIG,

"... O comportamento ativo do ser humano é, como de um pássaro, um vasto sistema de ciclos e epiciclos, os maiores estendendo-se através da vida e os menores sendo medidos em segundos.

Na prática, então, em qualquer particular, instante, o comportamento humano torna-se mais ou menos eficiente: não existe uma condição de estabilidade."

Tratando da variação diária ou circadiana, acabou ensinando:

"A incidência da patologia humana tem uma variação sazonal, como tem sido demonstrado no comportamento animal, em relação à periodicidade lunar."

Strughold, sentenciou:

"... os ritmos mais amplos do comportamento humano estão associados ao ciclo do dia e da noite, causada pela rotação axial da terra, no poderoso campo eletro-magnético do SOL.

Os diferentes animais são também diferentemente afetados por esse ciclo; alguns são noturnos e outros são diurnos. Mas o homem é essencialmente um animal de hábitos diurnos, embora os pilotos, que experimentam constantes mudanças de

fusos horários, possam de fato ter desenvolvido ritmos bem diferentes da população geral.

Nesta ordem de idéias, poder-se-ia sugerir que para tal tipo de vôo fossem os esquismos os pilotos mais indicados, devido à ausência do ritmo circadiano usual.

Mas, mesmo no Ártico, o comportamento social tem variação circadiana, Generalizando o que foi dito, devemos esperar que aqueles que vivem em latitudes médias, com marcadas mudanças sazonais e diferenças definidas entre dia e noite, tenham desenvolvido os mais pronunciados ritmos circadianos da vida, **Apesar disso, essa condição parece ser raramente levada em consideração nos testes psicológicos, diagnósticos e mesmo na ministração de medicamentos.**" (grifamos).

Perguntamos: Se as atividades aeronáuticas exigem trabalho diurno, se os equipamentos modernos, pelas velocidades que atingem, ultrapassam meridianos e paralelos com botas de sete léguas, conduzindo tripulações dos 40°C positivos do verão carioca aos 20°C negativos do inverno novaiorquino, se tais requintes devem ser computados para testes psicológicos, nos diagnósticos e, até mesmo na administração de medicamentos, por que não considerá-los, com maior razão, na formulação de legislação previdenciária, adequada e justa, para comunidade tão sacrificada, incompreendida, e até mesmo desconhecida? . . .

Compete ao ESTADO, entendemos, especialmente na fase desenvolvimentista em que nos situamos com justificado orgulho, tratar com seriedade, como vem fazendo, dos assuntos atinentes ao HOMEM.

Naquilo que se refere aos problemas previdenciários das equipagens aéreas, em defesa do interesse público, não podemos permanecer bitolados na esfera de pareceres inconsistentes, ou pelas concepções pessoais sem qualquer substância, que a todas confundem, escondendo a face oculta e verdadeiramente significativa das questões suscitadas.

Em linguagem futebolística, são comumente reclamados períodos para adaptação em locais mais elevados, justificadas derrotas pelo frio reinante em localidades distantes, ou pela impropriedade de campos cobertos de neve, relativamente a pugnas esporádicas em território alheio. . .

Na aviação comercial, condições tão adversas, constantes no nosso dia a dia profissional, terão que ser superadas pela nossa privilegiada condição física de super-homens ou de robôs de ficção! . . .

Em ofício datado de 14 de julho de 1976, dirigido ao Excelentíssimo Senhor Tenente Brigadeiro do Ar, Sylvio Gomes Pires, Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil, propomos a instalação de "Fundação" que congregando a todos aqueles que servem à aviação comercial brasileira, solucionasse pelos Estatutos, por nós confeccionados, os erros, discrepâncias, falhas e absurdos que nos ofendem nos sistema previdenciário de que participamos.

Em memorial anterior, o Sindicato Nacional dos Aeronautas já havia tratado do mesmo tema, e, valendo-se de contatos pessoais com altas patentes da Aeronáutica Militar, solicitara decidida colaboração no sentido de que se encontrasse "modus-faciendi" para erradicação de males da maior gravidade que nos afligem. Naquela fase inicial, objetivava sensibilizar áreas da administração pública que nos pudessem socorrer, estrutura que, felizmente, conseguiu construir.

Graças ao entusiasmo do Jouvin, ao equívoco do Barros, ao temperamento ponderado do Tarragó, à perspicácia do Yanko, ao apoio do Jonas, representando aviadores, e de outros interessados, conseguimos formar grupo coeso, resoluto e harmônico, que passou a comandar as ações tentando desfecho triunfal que continuamos a perseguir, e que, sem sombra de dúvida, terminaremos por alcançar, dependendo da compreensão e do apoio que possamos merecer dos integrantes da comunidade em que nos constituímos.

Das iniciativas que vimos assumindo, já conseguimos lavrar vários tentos da maior significação.

De início, junto ao DAC, argumentamos que, diante da queda vertical de "status", seria impossível recorrer-se aos favores do INPS, uma vez que os valores dos benefícios que paga, se situam em níveis irrisórios.

Tanto que, muitos companheiros já aposentados voltaram a voar, tentando equilibrar

seus orçamentos, favorecendo às organizações de navegação aérea, que atravessam à época, séria conjuntura relativa a dificuldade de mão de obra.

Dissemos também, que ante o quadro que ainda persiste, os mais novos tripulantes ficam sem perspectivas para promoções, preteridos por colegas mais antigos no âmbito das companhias, vislumbrando, inclusive, como final de carreira, o mesmo castigo imposto aos que retornaram às atividades, diante das condições proporcionadas pelo Instituto Nacional de Previdência.

Alegamos ainda: Relativamente à segurança de vôo, proventos condignos, proporcionarão acesso aos mais novos, atendendo à imperativa exigência de renovação dos quadros, já que teriam sido criadas condições para o inadiável e merecido repouso de companheiros desgastados pelas suas exigentes tarefas.

Os tripulantes mais jovens, observando a boa sorte dos colegas antigos — beneficiados pela estrutura da Fundação — poderão operar com tranqüilidade advinda de terem como certo, futuro assegurado em bons termos.

Como vantagens que atingiriam às empresas, acentuamos que, unificando suas operações melhor escalonando suas linhas, além de economizarem combustível, não seriam forçadas a demitir aeronautas, uma vez que seria cons. . . o número dos que recorreriam a indenidade que lhes pagasse em níveis aceitáveis, em relação àquilo que faturavam no desempenho pleno das suas funções habituais. Todas elas, não seriam oneradas com polpudas indenizações que deveriam ser pagas a tripulantes estáveis, e o Poder Público, evitaria grave problema social, que viria somar-se a outras grandes dificuldades já enfrentadas pelos Supremos Poderes da República.

No instante em que nosso ideal começa a querer florescer, quando surgem os primeiros sintomas de que entraremos no terreno prático da sua consecução, exigível que se esquamatize a diretriz a ser adotada para efetivação do intento, do modo mais correto que possamos imaginar.

A nosso ver, certas medidas se fazem imprescindíveis.

Ei-las:

- Licitação pública, em busca de conceituada firma que possa concatenar os dados por nós oferecidos, para implantação do sistema de complementação que desejamos instituir;
- Em relação àqueles que percebiam salários que se enquadrem nos valores pagos pelo INPS, criar condições para que mereçam aposentados, proventos absolutamente idênticos aos salários que recebiam das suas empregadoras, caso continuassem a trabalhar, uma vez que pelos preceitos adotados pelo INPS, há sensível diferença, entre os dois valores, conforme se observa na prática;
- Por entendermos que certos companheiros foram compelidos por força de circunstâncias imperiosas a abandonar a classe, e outros, obrigados a voar em companhias estrangeiras, sem poderem, portanto, descontinuar para o nosso sistema previdenciário, sem meios para aposentar-se no Brasil ou no País onde servem atualmente, criarmos condições estatutárias para que participem do nosso organismo;
- Dentro dos critérios a serem adotados, respeitando às Leis que servirão para modelar nossa estrutura, estender de tal forma os diversos benefícios, que nenhum direito seja prejudicado de qualquer modo;
- Obter com a maior brevidade, folhas do PIS, nas quais apareçam, dados relativos à renda, idade, composição da família do empregado, e informações que reflitam incidência de falecimentos e aposentadorias nos diversos grupos envolvidos;
- Exaltarmos a renovação de mão de obra qualificada e não qualificada, com consequente aumento de produtividade;
- Para melhor impormos nossa idéia, devemos mencionar ainda:
 - Atração sobre mercado de trabalho exercido por empresa com planos de benefícios de Fundação;
 - Estabilidade do quadro de pessoal, reduzindo a rotatividade de mão de obra, em especial, das faixas salariais mais modestas, o que se refletirá na melhor qualidade dos serviços prestados;
 - A reunião de várias empresas de atividade congênere, em Fundação, proporção-

nará redução sensível dos custos administrativos decorrentes de sua gerência; Relativamente aos associados, poderemos apresentar, além de extensa gama de outras vantagens, as seguintes:

- Complemento de aposentadoria por tempo de serviço e invalidez;
- Complemento de pensão;
- Pecúlio;
- Auxílio-funeral;
- Empréstimos;
- Financiamentos;
- As contribuições pagas aerão, provavelmente, deduzidas do imposto de renda;
- Eliminação do clima de expectativa e apreensão sofrido pelos funcionários mais velhos, que se vêem na iminência de serem compulsadas à aposentadoria pela empresa;
- Reembolso das contribuições ao funcionário que se afastar da empresa, ou recebimento das suas mensalidades para que mantenha seus direitos previstos nos Estatutos da Fundação.

A FUNDAÇÃO

Conforme diálogo mantido com técnicos experientes, e de acordo com o nosso próprio ponto de vista, torna-se indispensável que a Fundação seja administrada pelo pessoal da classe, por Diretoria composta de representantes das diversas entidades envolvidas, assessoradas pelos técnicos que se fizerem necessários, tais como: Atuários, Economistas, Assistentes Sociais, Advogados, etc., etc. . .

Apesar da extensão do editorial, não chegamos a revelar tudo aquilo que poderíamos dizer.

Evitamos levantar certos temas que poderiam sugerir polêmica.

O equilíbrio, a paz e o amor, vigas mestras da nossa conduta, nos aconselham que encontremos epílogo feliz para nosso drama profissional, pondo em prática o que nos ensina o artigo 105, da C. L. P. S.:

"O INPS poderá realizar seguros coletivos que tenham por fim ampliar os benefícios previstos nesta Consolidação.

§ Único — As condições dos seguros coletivos serão estabelecidas mediante acordo entre os segurados do INPS, as empresas, e aprovadas pelo Ministério da Previdência e Assistência Social."

Para encontrarmos denominador comum às nossas aspirações, dos empresários e do Poder Público, diante da gravidade da situação que requer solução imediata, faremos todas as concessões que nos exigirem, certos de que as outras partes envolvidas, saberão assumir com sabedoria, a mesma e indispensável posição de clarividência!

GRUPO DE TRABALHO PELA COMPLEMENTAÇÃO DA APOSENTADORIA DE AERONAUTA E AEROVIÁRIOS

INTEGRANTES DO GRUPO:

- | | |
|---------|--|
| APC | — Cmtes. Jouvin e Barros |
| APVAR | — Cmtes. Yanko, José Alberto e Rothschild |
| APT | — Cmtes. Barbosa e Tarragó |
| ATV | — Cmtes. Hagel e Heromar |
| SNA | — Sr. Osmar Ferreira |
| SNAEROV | — Srs. Jonas de Oliveira e José Trajano da Silva |
| FNTTA | — Sr. Adilson A de Almeida |



ENFIM A COMPLEMENTAÇÃO... JÁ POSSO DESCANSAR!

Mas, é preciso. . . É indispensável, a contribuição do: Governo Federal dos empregadores, Dos Empregados, para o bem de todas nossas famílias.

Não basta a CCAPAERO existir: É preciso a ela aderir. De gotas d'água é feito o "mar".

Da ajuda pessoal dos empregados resultará em um "mar" de "BENEFÍCIOS". Tanto você que é do "PODER JOVEM", quanto você que já está dobrando o cabo da "BOA ESPERANÇA" deve ingressar o mais rapidamente possível em nossa CAIXA.

PORTANTO. . . leia as instruções da última página e preencha o formulário remetendo o mais breve possível.

TODOS PAGARÃO: Quem ganha um ordenado maior vai pagar mais + e quem ganha pouco vai pagar muito - menos.

QUANDO VOCÊ SE APOSENTAR OU RECEBER por outros Motivos a Complementação continuará também descontando para a CAIXA com afim de ajudar ao Fundo e fazer jus aos reajustes futuros.

EM PRINCÍPIO AS CONTRIBUIÇÕES SERÃO FEITAS DE ACORDO COM A FAIXA ETÁRIA (idade) DE CADA CONTRIBUINTE.

APÓS O RECOLHIMENTO DOS dados necessários e o processamento dos CÁLCULOS ATUARIAIS será calculada a percentagem que incidirá no salário de cada um - seguindo sempre o princípio de quem ganha + paga + Quem ganha - paga -

E. . . FUTURAMENTE. . . NO MENOR PERÍODO DE CARÊNCIA TERMOS:

BENEFÍCIOS PARA:

- Aposentadoria por tempo de serviço
- Aposentadoria por Velhice
- Aposentadoria Especial
- Aposentadoria por Invalidez
- Auxílio Doença
- Auxílio desemprego

E OS NOSSOS BENEFICIÁRIOS EM:

- Pensão
- Pecúlio Morte
- Auxílio Reclusão

continuação da página 3

Quando à segurança de vôo, propiciando acesso aos mais novos, estaremos atendendo à imperativa exigência de renovação dos quadros, e criando condições para o inadiável repouso que merecem os companheiros já desgastados pelas suas perigosas e insalubérrimas tarefas. Sob o mesmo prisma, que se avulte ainda: Os tripulantes jovens, observando à boa sorte dos colegas antigos, poderão operar com a tranqüilidade advinda de terem como certo, futuro assegurado em bons termos.

Naquilo que se refere à crise de combustível, unificando suas operações e melhor escalonando suas linhas, as diversas companhias terminarão por não dispensar grande número de tripulantes, evitando a gênese de um problema social, que viria somar-se a outras dificuldades enfrentadas pelos Supremos Poderes da República, sendo beneficiadas ainda, com redução substancial de encargos trabalhistas, pois, funcionários estáveis que pudessem merecer vultosas indenizações, prefeririam, naturalmente, optar por inatividade que lhes pagasse o mesmo "quantum" que faturavam quando no desempenho das suas funções habituais.

Concluindo, desejamos frizar que, para atingirmos nosso escopo, empreendimento de tão grande alcance psicotécnico-social, torna-se indispensável a mais decidida ajuda desse DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, que se poderá concretizar do modo seguinte:

- Interferência junto às Empresas aéreas, no sentido de que adotem em nosso favor, os ditames da Portaria 41 do Ministério da Fazenda;
- Restabelecimento do percentual de que tratava a Lei 3501/58, beneficiando-nos agora, permanentemente, no sentido de garantir o funcionamento do "FUNDO DE COMPLEMENTAÇÃO DE BENEFÍCIOS", que pretendemos criar.

Certos de que a fórmula apresentada virá corrigir erros gritantes, sanar dificuldades que

E, QUANDO A CAIXA ESTIVER COM BASTANTE DINHEIRO:

- Empréstimo Imobiliário
- Assistência Social completa
- Assistência médico, dentária
- Empréstimo Saúde
- Empréstimo Especial
- Empréstimo de emergência além de outros planos PREVIDENCIÁRIOS.

SERÃO SEUS DEPENDENTES OS RECONHECIDOS PELA PREVIDÊNCIA SOCIAL.

Esposa ou companheira (mantida por + de 5 anos).

Filhos e Filhas - 18 e 21 anos de qualquer condição ou inválidos. ENFIM, todos aqueles discriminados pelos estatutos da CCAPAERO.

COMO PODEMOS SER SÓCIOS DA - CCAPAERO - É muito simples. . .

PROCURE A SUA ASSOCIAÇÃO DE CLASSE OU INFORMAÇÕES NOS SEGUINTE ENDEREÇOS:

APC - APT - APVAR - ATV - SNA - SNAe - FEDERAÇÃO.

QUALQUER PILOTO - COMERCIAL - ESTADUAL - FEDERAL - AERONAUTA - AEROVIÁRIO E EMPREGADO EM EMPRESAS AÉREAS, OS DIRETORES, OS EXECUTIVOS, SATA, ARSA, INFRAERO, TAXIS AÉREOS, INSTRUTORES DE AEROCUBES, PODERÃO PARTICIPAR DA "CCAPAERO".

ATRAVÉS DE SUA ASSOC. E JÁ COM A SUA FICHA CADASTRAL DEVIDAMENTE PREENCHIDA, o que é COMPULSÓRIO, daremos a orientação de como deverá ser feito o depósito das mensalidades.

NO PRINCÍPIO elas serão depositadas em seu NOME na CAIXA ECONÔMICA FEDERAL (todos os estados) em caderneta de poupança a disposição da CCAPAERO e servirão para formar o FUNDO INICIAL necessário para o funcionamento de qualquer CAIXA SEMELHANTE.

nos marginalizam de modo contundente, exterminando extensa galeria de incorreções que afligem a área da aeronáutica comercial, onde se inclui o D.A.C., em posição de grande responsabilidade, ao apresentarmos a V.Exa., os nossos melhores votos de felicidade, subscrevemo-nos,

Respeitosamente,

P/ Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Benefícios para Aeronautas e Aeroaviários.

PRESIDENTE

Do: Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Benefícios dos Aeronautas e Aeroaviários
Aos: Senhores Associados

Circular Informativa Nº 2 de 18 de junho de 1976

Dando continuidade às iniciativas que vimos desenvolvendo no sentido de instalarmos com a maior brevidade o Fundo de Complementação de Benefícios de Aeronautas e Aeroaviários, estivemos recentemente em Brasília, onde dialogamos com o Brigadeiro Deoclecio Lima de Siqueira, a quem entregamos expediente relativo a nosso intento.

Posteriormente, reunimo-nos na sede da ASSOCIAÇÃO DOS TRIPULANTES DA VASP - ATV, em São Paulo, de onde, através de entendimento telefônico, fomos convidados pelo Cel. DRUMMOND, em nome do Exmo. Sr. Ministro, a comparecermos na próxima segunda-feira, dia 21 do corrente, às 13:30 horas em seu Gabinete, levando subsídios que justifiquem nossa pretensão.

Sentimos que a consecução de nosso objetivo vem se encaminhando de modo satisfatório, sendo de se esperar que em futuro bem próximo, provavelmente, alcançaremos um êxito que de há muito perseguimos: condições condignas para a inatividade do pessoal de aviação.

E AGORA, NÃO PENSE QUE É SÓ PAGAR A PRIMEIRA E SE MANDAR. . . NÃO; O NEGÓCIO TEM REGULAMENTO. . .

MESMO PORQUE, NÃO PODERIA TAL FATO ACONTECER;;;

1) Primeiro vem o tempo de CARÊNCIA (essa e a maior luta nossa para diminuir ao máximo).

2) Segundo a antiguidade, que sempre foi posto.

3) Terceiro a necessidade das CIAS na Reposição de SEUS QUADROS ATUAIS.

Para controlar essa parte o conselho de administração da CCAPAERO além dos representantes das Associações, Sindicatos, Federação e Empregadores terá um representante da DAC e outro do INPS.

TUDO FOI BEM ESTUDADO: O GRUPO DE TRABALHO EM 11 MESES DE FUNCIONAMENTO REALIZOU 23 REUNIÕES MANTENDO CONTATOS COM O PESSOAL TÉCNICO E AUTORIDADES, ELABORANDO O PROJETO DA "CCAPAERO".

Consideramos essa conquista de maior importância para resolver de uma vez por todas esse problema de NOSSA CLASSE.

Se o associado adoecer e não pode mais trabalhar, ESTÁ RESOLVIDO O PROBLEMA. . .

Se o associado envelhece e quer descansar ESTÁ RESOLVIDO O PROBLEMA. . .

Se o associado quer ter acesso na profissão, TAMBÉM ESTÁ RESOLVIDO.

Se o associado morre (ESSA NÃO!) A viúva não vai ter problema não!

O MELHOR DE TUDO É QUE TEREMOS A CERTEZA DE UM FUTURO TRANQUILO O QUE DE MUITO MERECEMOS.

Na abertura dos trabalhos na ASSOCIAÇÃO DOS TRIPULANTES DA VASP - ATV. o CMTE. BRANCO, seu Presidente, teve oportunidade de exaltar a necessidade de maior aproximação das diversas ASSOCIAÇÕES existentes, enfatizando a importância desse conagração em prol do bem comum.

Aguardem novos informes!

O GRUPO DE TRABALHO para COMPLEMENTAÇÃO DE BENEFÍCIOS

Do: Grupo de Trabalho para Complementação de Benefícios
Ao: Ilmo Sr. Presidente do SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

REF. - Complementação de Aposentadoria Assunto: participação do Grupo de Trabalho - convida.

Sr. Presidente!

Com a criação do nosso Grupo de Trabalho e a sua plena atuação desde 19 de maio de 1976 em prol da COMPLEMENTAÇÃO DA APOSENTADORIA dos empregados em Empresas Aéreas, vemos chegado o momento de convocarmos a participação desse SINDICATO para tão nobre causa.

Nossos trabalhos tiveram por início a reunião das ASSOCIAÇÕES DE PILOTOS DA CRUZEIRO - VARIG - TRANSBRASIL e, da ASSOCIAÇÃO DOS TRIPULANTES DA VASP e do SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, para que estruturássemos o anteprojeto, e determinássemos as diretrizes a seguir, onde tivemos o cuidado de não ferirmos suscetibilidade de órgãos governamentais.

Tomamos o MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA como partida, tendo na pessoa do Ten. Brig. DEOCLECIO DE LIMA SIQUEIRA nosso patrono, e o Brig. DÉLIO JARDIM DE MATOS como eminente defensor.

De lá, partimos para o GABINETE DO MINISTRO DA AERONÁUTICA - GM 5.

onde conferenciamos com o Cel. DRUMMOND, que oportunamente nos conduzirá a um contato direto com o Sr. Diretor do DEPARTAMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL — DAC.

Já estamos estruturando os Estatutos, e providenciando os cálculos atuariais da nossa Fundação, com a contratação de um economista e de um matemático.

Nos próximos dias 04, 05 e 06 de agosto, estaremos efetuando mais uma reunião do Grupo de Trabalho, que terá o patrocínio da ASSOCIAÇÃO DOS PILOTOS DA VARIG — APVAR, para a qual gostaríamos de contar com a presença de dois (2) representantes desse SINDICATO, indicados por V.Sa.

Sabemos que só com a UNIÃO TOTAL chegaremos a um denominador comum, como chegaram: o BANCO DO BRASIL, a PETROBRÁS, a EMBRATEL, etc.

Estamos trilhando o caminho certo e com a convicção de que em breve teremos nossa FUNDAÇÃO. No mais, faremos uma exposição aos representantes desse Sindicato, quando da próxima reunião, esclarecendo-lhes como foi criado, como se desenvolveu e como está funcionando o GRUPO DE TRABALHO, e quais suas pretensões.

Certos de sua presença,

**GRUPO DE TRABALHO
PARA COMPLEMENTAÇÃO
DE BENEFÍCIOS DE AERONAUTICAS E
AEROVIÁRIOS**

**Do: Grupo de Trabalho para o
Fundo de Complementação de
Benefícios de Aeronautas e
Aeroviários
Aos: Senhores Associados**

Circular Informativa Nº 3

Dando continuidade aos trabalhos do Grupo, estivemos novamente em Brasília atendendo ao convite do Cel. Drummond, em nome do Sr. Ministro da Aeronáutica.

Fomos recebidos por Sua Sa., que responde pela Chefia da G.M. 5, que significa Gabinete do Ministro N-5 e trata exclusivamente de assuntos atinentes a Aviação Comercial em geral.

Estivemos em palestra cordial durante cerca de 3 horas, onde nos esclareceu o Cel. Drummond da melhor maneira para conseguirmos nossos objetivos. Foi por ele sugerido que entrássemos em contato com o Sr. Ten. Brig. do Ar Sylvio Gomes Pires, diretor geral do DAC, que já estaria prevenido das nossas pretensões pela própria G.M. 5 e que de lá partiriam as conversações para prosseguimento dos trabalhos para a formação do Fundo de Complementação de Benefícios.

O Grupo de Trabalho continua em reunião permanente, tendo sido contratado para a elaboração dos cálculos atuariais os Srs. Dr. Helsen Giestas e o Prof. Hilton Van Der Linden, respectivamente economista do Banco Central e Presidente da Caixa de Assistência do Banco do Brasil.

A Imprensa já está iniciando a publicação de boletins de divulgação sobre os trabalhos e as pretensões do Grupo.

Continuamos aguardando subsídios e sugestões por escrito de todos os associados que queiram colaborar para melhoria ou maiores esclarecimentos dos nossos trabalhos.

Aguardem novos informes.

**O GRUPO DE TRABALHO
para COMPLEMENTAÇÃO DE
BENEFÍCIOS**

**Do: Grupo de Trabalho para o
Fundo de Complementação de
Benefícios dos Aeronautas e
Aeroviários
Aos: Senhores Associados**

**Circular Informativa nº 5
de 06 de agosto de 1976**

Dando continuidade aos trabalhos do grupo, informamos que estivemos no dia 04 do corrente em entrevista com o Sr. Ten. Brig. do Ar. SYLVIO GOMES PIRES DIRETOR GERAL DA DAC, entrevista essa, que foi considerada uma das mais proveitosas até agora realizadas. Recebemos na ocasião de S. Exa. toda atenção integral apoio para o estudo de nossas reivindicações, tendo nos encaminhado no ato, ao Setor Jurídico para

juntos (D.A.C. e Grupo) chegássemos a melhor forma de equacionar o assunto.

Resumindo a carta ofício dirigida ao Sr. Diretor da DAC temos: Em primeiro plano foi exposto claramente a nossa situação atual com relação a Previdência Social e a impossibilidade de aposentadoria.

Em segundo a necessidade da renovação dos quadros de vôo e terra em função da segurança e crise inevitável que se apresenta.

Em terceiro o restabelecimento do percentual de que tratava a lei 3501/58 beneficiando-nos agora permanentemente no sentido de garantir o funcionamento do Fundo de Complementação de Benefícios como também, interferência junto as Empresas Aéreas, no sentido de que adotem em nosso favor os ditames da Portaria 41/74 do Ministério da Fazenda.

O Grupo continua com reuniões programadas. Em breve a Imprensa divulgará nossos trabalhos em forma de reportagens e entrevistas. Está chegando o momento de trabalhar os amigos importantes e influentes.

Informamos também que a partir da 10ª reunião passa a fazer parte do Grupo o Sindicato Nacional dos Aeroviários representado pelos Srs. Trajano e seu Presidente Sr. Jonas de Oliveira de quem recebemos integral apoio.

Continuamos aguardando sugestões e informações. O PONTO DE NÃO RETORNO já foi ultrapassado.

**"NADA EXISTE QUE RESISTA AO
PESO DA VERDADE".**

Aguardem novos informes.

O Grupo de Trabalho

CP. Nº 191/PL. 4 — 3792

**Do: DIRETOR-GERAL DO DAC
Ao: Exm.º Sr. Ministro da
Aeronautica
Assunto: Restabelecimento de
benefícios previdenciários
aeronautas.
Ref: Protocolo nº 07.01/4894/76
Anexo: Processo de referência**

I — Em 4 de agosto, o Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Benefícios de Aeronautas e Aeroviários me fez entrega de Material em que analisa a situação da classe de aeronauta, propondo duas medidas para solucionar o problema:

1. interferência junto às empresas aeroviárias no sentido de adotar a portaria nº 41, do Ministério da Fazenda, que permite deduzir como despesas operacionais os gastos feitos com assistência social, incluindo a Complementação de proventos e aposentadoria;
2. restabelecimento do percentual da Lei nº 3.501, de 1958, que criou o seguro especial do aeronauta, cujos encargos eram atendidos pelo produto da receita de uma taxa de 2% (dois por cento), incidentes sobre as tarifas aéreas.

II — Esse Memorial está acompanhado de cópias de dois ofícios encaminhados a V.Exa., propondo a criação de Comissão Inter-ministerial para tratar de três assuntos:

- 1.º — complementação de proventos;
- 2.º — reformulação da lei de aposentadoria do aeronauta;
- 3.º — avaliação das exigências dos organismos internacionais e do próprio Ministério, para concessão de licenças de vôo.

III — Como é do conhecimento de V.Excia a Lei nº 501, de 21 de dezembro de 1958, instituiu a aposentadoria especial para o aeronauta, criando uma taxa que denominou de seguro especial do aeronauta, incidindo sobre as tarifas aéreas, cujo produto se destinava a atender aos encargos da lei.

IV — A referida lei estabelecia que, em nenhum caso, os proventos da aposentadoria seriam inferiores ao salário mínimo regional e nem superiores a dez vezes o salário mínimo de maior valor, vigente no País.

V — Entretanto, a Lei nº 4.262, de 12 de dezembro de 1963, ampliou os limites máximos de benefícios, que passaram a corresponder a 17 (dezessete) salários mínimos estabelecendo, portanto uma relação de causa e efeitos entre contribuição e benefícios.

VI — Esse regime prevaleceu até 1967, quando o Decreto-Lei nº 158, de 10 de fevereiro, restabeleceu o limite anterior da Lei nº 3.501, com o que os proventos da aposentadoria do aeronauta passaram a ter o teto mínimo o equivalente a 10 salários mínimos.

VII — O referido decreto-lei revogou a Lei nº 3.501, de modo que com essa renovação ficou igualmente suprimido o seguro especial do aeronauta (dois por cento sobre as tarifas aéreas).

VIII — Apesar dessa dupla renovação (da lei e do seguro), a contribuição do aeronauta para o INPS continuou a ser proporcional ao salário, isto é, as contribuições previdenciárias continuavam a valorizar-se em função do maior salário, enquanto os proventos ficaram estáticos e limitados a 10 salários mínimos. Deixou, portanto, de haver equivalência entre contribuição e benefício, agravando-se o desnível cada vez mais, na proporção em que os salários sobem.

IX — A maneira encontrada pelo Sindicato dos Aeronautas, para suplementar os proventos de sua aposentadoria, consiste em restabelecer a taxa de seguro especial do aeronauta, recolhendo os recursos arrecadados para uma Fundação, que assumia os encargos de melhorar aqueles proventos.

X — A solução óbvia para o problema, porém, deveria estar na melhoria desses proventos com os próprios recursos da Previdência Social, porque no sistema do INPS é que se acha a flagrante injustiça de recolher as contribuições e retribuir com o benefício inferior. Com o teto de benefícios, os proventos, na verdade, correspondem a apenas metade do que lhes seria devido.

XI — Além de arrecadar a contribuição na base de 20 salários de referência, retornando apenas 10 salários mínimos como proventos, o INPS ainda arrecada 10% (dez por cento) das tarifas e fretes aéreos (QUOTA DE PREVIDÊNCIA).

XII — Para não interferir nesse sistema previdenciário, que é nacional, preferiram os aeronautas uma solução que proporcione recursos peculiares, não carreados para o INPS. Temem uma luta que não conduza a resultados eficazes, se insistirem em que o INPS lhes melhore os proventos com os recursos das contribuições previdenciárias arrecadadas em função dos salários.

XIII — Entretanto, a fonte de recurso encontrada pelo Sindicatos dos Aeronautas também oferece inconvenientes. Um deles é o restabelecimento de uma taxa, criada por lei e, conseqüentemente, só restabelecível mediante lei, que já criou sérios problemas na sua aplicação. É que as empresas estrangeiras, que não empregam aeronautas brasileiros, chegaram até a recorrer para o Judiciário, a fim de se livrarem do ônus.

XIV — Outro inconveniente é sobrecarregar as tarifas; já oneradas com os frequentes aumentos resultantes de reajustamentos impostos pelas elevações do preço de combustíveis e dos salários. Atualmente, essas tarifas já sofrem a incidência de 13% de adicionais, sendo 10 da Quota de Previdência e 3 do Adicional Tarifário para linhas regionais.

XV — Afastada a idéia de restabelecer a taxa de seguro especial do aeronauta, só resta uma solução: retirar percentual equivalente (2%) da atual Quota de Previdência, já aceita e integrada no preço dos transportes aéreos. Com essa solução o INPS ficaria com 8% da Quota de Previdência e a Fundação dos Aeronautas com os restantes 2%, sem reflexos negativos quer no sistema previdenciário, quer no sistema tarifário.

XVI — A sugestão encontra justificativa no precedente criado pelo Decreto-lei nº 645, de 23 de junho de 1969, que elevou para 15% a percentagem das taxas referidas no Decreto nº 20.465, de 1.º de outubro de 1931 (Quota de Previdência) e reduziu, de 10% para 3%, a taxa incidente sobre tarifas de luz, a partir de 1.º de janeiro de 1970.

XVII — Ao encaminhar O Memorial do Sindicato Nacional dos Aeronautas a V.Excia, este Departamento pede vênua para fazer a sugestão acima, que tem o mérito de provocar menor atrito entre os Ministérios da Aeronáutica e da Previdência Social.

XVIII — Caso V.Excia. esteja de acordo com a sugestão, o assunto exigirá o encaminhamento de Exposição ao Exmo. Sr. Presidente da República, afim de que seja feita a correspondente Mensagem ao Poder Legislativo.

OF. Nº 190/PL. 4 — 3793

**Do: Diretor Geral do DAC
Ao: Exm.º Sr. Presidente do
Sindicato Nacional das
Empresas Aeroviárias
Assunto: Aplicação da Portaria
(Solicita)**

Ref.: DC-07-01/4694/76

I. Irmanado com as associações representativas dos pilotos das diversas Companhias Aéreas, o Sindicato Nacional dos Aeronautas vem desenvolvendo intensa atuação no sentido de que seja criada uma "Fundação", cujo escopo será o de complementar proventos de aposentadoria pagos pelo INPS, já que o sistema atual, conforme acurados estudos procedidos, não os favorece adequadamente, especialmente em relação aqueles que contribuem em função de vinte salários-de-referência.

II. O plano submetido a esta Administração parece perfeitamente viável, mas depende da colaboração das empresas aeroviárias, no cumprimento da Portaria 41/74, do Ministério da Fazenda, que assim dispõe:

"N.º 41 — Considerar como despesas operacionais os gastos realizados pelas empresas com serviços assistenciais, sob qualquer título, destinados indistintamente a todos os empregados, inclusive com a complementação de proventos de aposentadoria pagos pelas instituições oficiais de previdência, quando os mesmos não atinjam o salário médio mensal percebido nos últimos 12 meses de atividade do empregado".

III. Como se poderá perceber, desobrigadas dos encargos fiscais relativos àqueles valores, muito fácil será atribuí-los a tão meritória iniciativa, o que virá solucionar definitivamente extensa gama de dificuldades que desafiam o Governo Federal, entre as quais se incluem a necessidade imperiosa de renovação dos quadros das equipagens aéreas, permitindo o acesso de mais jovens tripulantes a função mais elevada.

IV. Por outro lado, as empresas beneficiadas naquilo que se refere a encargos trabalhistas, entendido que o aeronauta estável, com tempo de serviço para aposentar-se preferirá, naturalmente, recorrer de imediato a benefício que lhe será pago integralmente como se voando estivesse, ao invés de criar situações que o tornassem merecedor da indenização prevista por lei.

V. A questão foi encarada sob um ângulo social muito justo, a fim de que as vantagens atinjam aos trabalhadores que, de qualquer forma, estejam ligados à aviação comercial, contribuintes do INPS, o que situa o intento em elevado ponto de justiça, imune a qualquer raciocínio que o macule como capaz de atribuir regalias apenas a determinado grupo.

VI. Por esses motivos, ao encaminhar o problema a essa entidade, este Departamento solicita a V.Excia seja estudada a viabilidade da aplicação da referida Portaria contribuindo, assim para solução de dificuldade que, com o tempo, acabará por impedir uma solução adequada às necessidades do pessoal aeronauta.

Aproveito a oportunidade para apresentar a V.Excia. meus atenciosos cumprimentos.

**Do: Grupo de Trabalho para o
Fundo de Complementação de
Benefícios dos Aeronautas e
Aeroviários
Aos: Senhores Associados**

**Circular Informativa Nº 7
de 15 de setembro de 1976**

Em reunião realizada em Brasília, O Grupo de Trabalho pela Complementação da Aposentadoria do Aeronauta e Aeroviário, tomou conhecimento do expediente enviado pelo Senhor Diretor do D.A.C., Tenente Brigadeiro Sylvio Gomes Pires, ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronautica e Sindicato das Empresas Aeroviárias, recomendado a instalação de "Fundação" que complemente os proventos dos Trabalhadores da Aviação Comercial.

Tais documentos redigidos em linguagem clara situam o problema de modo simpático às nossas pretensões, tudo indicando que, brevemente, teremos atingido o objetivo que vimos perseguindo com absoluta coesão e de modo acertado, a ponto de merecermos o indispensável apoio do Poder Público.

Em contatos mantidos com autoridades do Ministério da Aeronautica, pudemos aquilatar a solidariedade que nos hipotecam e a vontade de solucionar condignamente o problema.

Continuamos mantendo permanente diálogo com essas autoridades, acompanhando de perto o andamento da questão.

Estamos elaborando a confecção de Resumos de nossos trabalhos, em pastas a

serem enviadas aos Senadores e Deputados, dando-lhes ciência de nossas pretensões.

Sempre irmanados pelos anseios mais saudáveis que nos tem orientado até agora, continuamos com a CORRENTE PRA FRENTE.

O GRUPO DE TRABALHO

Do: Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Benefícios dos Aeronautas e Aeroaviários

Aos: Senhores Associados:

Circular Informativa Nº 6, de 08 de setembro de 1976

Dos entendimentos que vimos mantendo com autoridades do DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL - D.A.C. - relativos à instalação de um "FUNDO DE COMPLEMENTAÇÃO DE PROVENTOS", vale repetir o que nos foi dito hoje, dia 08 de setembro de 1976, por um dos assessores do seu Diretor Geral. Disse-nos ele:

"Vocês obtiveram luz verde, com pequenas modificações, o Sr. Diretor do Departamento de Aviação Civil aceitou os termos em que foi posta a pretensão, já tendo assinado expediente que está sendo enviado ao senhor ministro".

Tão logo tenhamos conhecimento do inteiro teor do referido expediente tratando de tão grave problema, cuja solução lhe foi confiada, emitiremos nova "Circular".

Fácil concluir-se que, doravante, transferiremos nossas atividades para BRASÍLIA, que se transforma, diante dos acontecimentos, em centro onde se desenvolverão as demarques que esperamos venham cercar de êxito nosso esforços comuns.

Decidimos, também, que, pelo exposto, nossa próxima reunião terá efeito em BRASÍLIA, no dia 15 do corrente, onde nos entrevistaremos com o Sr. CEL. DRUMOND, do GM-5.

O GRUPO DE TRABALHO PARA COMPLEMENTAÇÃO DE BENEFÍCIOS

Do: Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Benefícios de Aeronautas e Aeroaviários

Aos: Senhores Associados

Circular Informativa Nº 8 de 04 de outubro de 1976

Pelo dever de trazer nossa comunidade informada quanto às providências assumidas para implantação do "FUNDO", empreendimento que polariza as atenções gerais pelas suas múltiplas implicações na vida aeronáutica nacional, beneficiando a um só tempo, a empregados e empregadores, ao usuário do transporte aéreo e ao Poder Público, principal responsável pela segurança das operações, apresentaremos adiante, de modo sintético, as principais e mais importantes medidas até agora efetivadas, capazes de transformar um sonho em realidade, uma necessidade imperiosa, num organismo eficiente e concreto.

1.º) Em ofício dirigido ao SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS, o Exmo. Senhor Tenente-Brigadeiro SYLVIO GOMES PIRES, Diretor do D.A.C., solicitou a aplicação da Portaria nº 41, do MINISTÉRIO DA FAZENDA, que permite considerar,

"como despesas operacionais os gastos realizados pelas empresas com serviços assistenciais sob qualquer título, destinados indistintamente a todos os empregados, inclusive com a complementação de proventos de aposentadoria pagos pelas instituições oficiais de previdência, quando os mesmos não atinjam o salário médio mensal percebido nos últimos 12 meses de atividade do empregado".

Afirmando, de início, que, "Irmanado com as associações representativas dos Pilotos das diversas Companhias Aéreas, o SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, vem desenvolvendo intensa atuação no sentido de que seja criada uma "FUNDAÇÃO", cujo escopo será o de complementar proventos de aposentadoria pagos pelo INPS, já que o sistema atual, conforme acurados estudos procedidos, não os favorece adequadamente, especialmente em relação àqueles que contribuem em função de 20 salários-de-referência".

S.Excia., adotando a tese do SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, aduz:

"Como se poderá perceber, desobrigadas dos encargos fiscais relativos àqueles valores, muito fácil será atribuí-los a tão meritória iniciativa, que virá solucionar definitivamente extensa gama de dificuldades que desafiam o Governo Federal, entre as quais se inclui a necessidade imperiosa de renovação dos quadros das equipagens aéreas, permitindo o acesso de mais jovens tripulantes a funções mais elevadas".

Mais adiante, acentua o Diretor do DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL:

"A questão foi encarada sob um ângulo social muito justo, a fim de que as vantagens atinjam aos trabalhadores que, de qualquer forma, estejam ligados a aviação comercial, contribuintes do INPS, o que situa o intento em elevado ponto de justiça, imune a qualquer raciocínio que o macule como capaz de atribuir regalias apenas a determinado grupo".

Em outro expediente, dirigido ao Excelentíssimo Senhor MINISTRO DA AERONÁUTICA, esclarece o Diretor do D.A.C.:

"A maneira encontrada pelo SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, para suplementar os proventos de aposentadoria, consiste em restabelecer a taxa de seguro especial do aeronauta, carregando os recursos arrecadados para uma FUNDAÇÃO que assumiria os encargos de melhorar aqueles proventos", (2% das tarifas aéreas de que tratava a Lei 3501/58).

Imprimindo diferente sentido à nossa postulação que visava pequeno aumento nas tarifas aéreas, sem que interferíssemos nas importâncias vertidas em favor do INSTITUTO NACIONAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL, S.Excia., preferiu sugerir outro sistema, qual seja, o de

"retirar percentual equivalente (2%) da atual Quota de Previdência, já aceita e integrada no preço dos transportes aéreos. Com essa solução o INPS ficaria com 8% da Quota de Previdência e a Fundação dos Aeronautas com o restantes 2%, sem reflexos negativos quer no sistema previdenciário, quer no sistema tarifário".

Entendendo que a fórmula adotada pelo D.A.C., em realidade, apresenta a vantagem de não sobrecarregar àqueles que se utilizam da aviação comercial, estimamos que o M.P.A.S., comungando do mesmo ponto de vista emitido por órgão técnico, concorra com a sua indispensável colaboração e boa vontade, para a solução de problema transcendental que somente é sentido em toda a sua plenitude, pelos profissionais em serviços aéreos.

O GRUPO DE TRABALHO

Do: Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Aposentadoria de Aeronautas e Aeroaviários

Aos: Senhores Associados

Circular Informativa Nº 9 de 18 de novembro de 1976

Dando continuidade as Reuniões promovidas pelo Grupo de Trabalho, no dia 25 de outubro tivemos, no Clube da Aeronáutica, uma reunião com os representantes das Empresas VARIG, VASP, CRUZEIRO e TRANSBRASIL, com as seguintes finalidades:

- 1.º) Saber das Empresas qual a aceitação do projeto de Complementação de Aposentadoria.
- 2.º) Em que situação estão os Estudos de cada Empresa sobre o assunto.
- 3.º) A possibilidade e as vantagens de uma programação conjunta no projeto de Fundação ou Caixa.
- 4.º) Contato com a Previdência Social e o recolhimento de percentual da Quota de Previdência das Tarifas aéreas.

Sentimos que a consecução de nossos objetivos vem caminhando de modo satisfatório e que as Empresas mostraram-se interessadas em nossa maneira de conduzir o problema. Paralelamente, algumas já estão em fase adiantada dos estudos atuariais. Foi explicada a diferença de Caixa Aberta (totalidade das Empresas) e Caixa Fechada (individual). Foi discutido o conceito de Despesas Operacionais. Foi discutido o tempo de carência; e foi também discutido em Assembléia os privilégios que uma Caixa Aberta traria às Empresas, aos Aeronautas e Aeroaviários.

Em síntese, ficou aberto o diálogo franco entre o Grupo e Representantes das Empresas. Foram distribuídos Dossiês do Grupo de Trabalho aos representantes das Empresas, para o necessário estudo, sendo marcada outra reunião para o dia 7 de dezembro.

Temos inabalável fé que conseguiremos os nossos propósitos, nada havendo que contrarie nossas pretensões. O Governo está regulamentando as Caixas de Complementação; já temos preparados nossos Estatutos, que estão em discussão. As Empresas tem consciência da importância do problema, e o Ministério da Aeronáutica nos deu sinal verde. Continuamos trabalhando cada vez com mais vontade. Sentimos que a luta não vai ser fácil mas venceremos.

Emplacaremos 77 com a realização de nossa Caixa de Complementação.

O GRUPO DE TRABALHO

Do: Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Aposentadoria de Aeronautas e Aeroaviários

Aos: Senhores Associados

Circular Informativa Nº 10 de 27 de dezembro de 1976

Em continuidade as Reuniões promovidas pelo Grupo de Trabalho, no dia 17 de dezembro, estivemos em Brasília, no gabinete GM-5 do Ministério da Aeronáutica com o Cel. Drumond, representante do Ministro, reunião em que foram tratados os seguintes assuntos:

- 1 - Conceito de despesa operacional (Empresas);
- 2 - Caixa Aberta ou Fechada;
- 3 - Recolhimento do percentual através da quota de previdência ou do estorno das contribuições já efetuadas ao INPS;
- 4 - Apoio do Ministro da Aeronáutica quanto a criação de nossa Caixa de Complementação de Benefícios e a maneira pela qual o mesmo poderia nos encaminhar à Previdência Social, tendo ficado decidido o seguinte:
 - a) Que o conceito de despesa operacional (contribuição das empresas) seria em níveis que, a juízo do Ministro da Aeronáutica (DAC), não venha onerar o custo operacional com reflexos negativos nos transportes aéreos.
 - b) Que somente uma Caixa Aberta é do interesse coletivo.
 - c) Que o recolhimento do numerário inicial para o Fundo será após entendimentos com a Previdência Social, ou através da quota de Previdência, ou do estorno das contribuições já recolhidas ao INPS (Dec. 3501).

Em breve, receberemos a regulamentação das caixas de complementação que está sendo elaborada por Comissão Governamental. Os estatutos da CCAPAERO (Caixa de Complementação da Aposentadoria e Pensão dos Aeronautas e Aeroaviários) estão em fase de aprimoramento.

Nossa próxima etapa será o encaminhamento de um ofício ao Ministério da Aeronáutica expressando nossas pretensões contidas no ofício do Sr. Diretor da D.A.C., em virtude da evolução dos trabalhos do Grupo, levando ao conhecimento de sua Excia. o Ministro, que a CCAPAERO está em período de formação e que seus estatutos e estudos atuários são específicos e definidos dentro dos itens acima citados.



No mês de janeiro, após a primeira quinzena estaremos reunidos novamente com as Empresas.

Agora, mais do que nunca, precisamos contatar nossos amigos influentes no sentido de esclarecê-los quanto às nossas pretensões, a fim de preparar as entrevistas futuras com a Previdência Social.

Cada vez mais unidos, com a consciência tranqüila e o peso da verdade, aproveitamos o momento para desejar a todos uma mensagem de feliz Ano Novo, com a Complementação de nossas Aposentadorias.

O GRUPO DE TRABALHO

Do: Grupo de Trabalho para o Fundo de Complementação de Aposentadoria de Aeronautas e Aeroaviários

Aos: Senhores Associados

Circular Informativa Nº 11 de 16 de fevereiro de 1977

Em continuidade às Reuniões promovidas pelo Grupo de Trabalho, informamos que estivemos reunidos nos dias 07 a 14 do corrente, primeiramente no Rio de Janeiro, na sede da APC (Interna) e após em Brasília, no Gabinete GM5 do Ministério da Aeronáutica, onde foram tratados os seguintes assuntos:

- 1 - Maior dinâmica ao Grupo.
- 2 - Reunião para os dias 07, 08, 09, 10 e 11 de março, com a Previdência Social e Empresas Aéreas.
- 3 - Encaminhamento do AVISO MINISTERIAL do Ministro da Aeronáutica ao Ministro Nascimento e Silva contendo seu parecer e as pretensões na Fundação de Caixa que complementa nossas Aposentadorias.
- 4 - Início dos descontos a favor da CCAPAERO com as finalidades de:
 - a) Registrá-la juridicamente
 - b) Começar o início do Fundo necessário.
 - c) Iniciar a contagem antecipada do período de carência a ser calculado.
- 5 - Convocação da Federação Nacional dos Empregados em Empresas Aéreas para participar do Grupo de Trabalho.
- 6 - Convocação de mais componentes das Associações e Sindicatos fortalecendo o Grupo.

Quando a dinâmica, ficou resolvido que será publicado na 1.ª quinzena de março uma "BUSSOLA" Especial (50 mil exemplares) com o "dossiê" completo do Grupo, o funcionamento da CCAPAERO, suas finalidades e pretensões, enfim tudo sobre a COMPLEMENTAÇÃO.

Anexa à mesma, estará um ficha cadastral que será, após devidamente preenchida, enviada à sua Associação de Classe ou Sindicato (Processamento de dados necessários).

Quanto as Reuniões dos dias 07 a 11 de março, antecipamos que, a Previdência, será para acerto do recolhimento do estorno dos descontos passados, ou de acharmos uma fórmula de ajuda do INPS para o Fundo Inicial; e as das Empresas, para o acerto de sua participação na CCAPAERO.

Na reunião do dia 14 em Brasília ficou resolvido o envio do AVISO DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA ao Ministro Nascimento e Silva.

Leiam as circulares informativas já publicadas de 01 a 11 que explicam o andamento do Grupo, e a VERDADE DOS FATOS.

Agora, mais do que nunca, estamos numa fase aurea de nossos trabalhos. A CCAPAERO é uma Realidade. Nossa luta toda no momento consiste em diminuir ao mínimo o período de Carência necessário ao Fundo Inicial. Com a publicação da BUSSOLA ESPECIAL, será possível a união e cadastramento de todos os empregados em Empresas Aéreas do Brasil. Nada poderá resistir ao peso da verdade. Cada vez mais unidos, coesos, teremos para muito breve, a realização de nosso Grande Sonho, a conquista Social de maior importância até hoje em nossa classe.

O GRUPO DE TRABALHO

Complementação da aposentadoria dos Aeronautas e aeroaviários e empregados em empresas aéreas.

Um sonho a se tornar realidade com o seu apoio.

Veja porque;
Se vale a pena;
E como deve ser.