

Conquistamos nova regulamentação



Comício monstro; quase 2 milhões de pessoas pelas "DIRETAS JÁ". São Paulo, 16/04/84.

Agora: diretas já!

PAINEL

XII Congresso OIP

Realizado de 21 a 24 de fevereiro último, desta vez em Portugal, o XII Congresso da Organização Iberoamericana de Pilotos.

Representando o Brasil, a UAPLA esteve participando das discussões e estudos sobre segurança aérea, direito e medicina aeronáutica, juntamente com Portugal, Espanha e mais 14 países latino-americanos.

Através de colaborações dos companheiros da UAPLA, divulgaremos através dessa BÚSSOLA, oportunamente, alguns dos trabalhos apresentados e concluídos nesse encontro.

Serviços/ Del. Brasília

Os companheiros de Brasília já podem utilizar-se da nossa Delegacia local para serviços de advocacia, médico-odontológico, reavaliação do cartão de habilita-

ção de voo, seguro de vida e ainda usufruir do convênio mantido com a Cooperativa de Consumo Hiran Adif Ltda.

Maiores informações na própria Regional - Setor Bancário Sul - Edifício Seguradoras, sala 609 - junto ao Banco do Brasil, Agência Central.

Estacionamento

Recebemos da EMURB correspondência relatando diversas ocorrências entre usuários e funcionários daquela empresa. Ressaltamos a necessidade de todos conhecerem o regulamento de uso do estacionamento e de que qualquer irregularidade ou reclamação seja trazida ao conhecimento do Sindicato ao invés de tentar resolvê-los pessoalmente.

De volta a Goiânia

O companheiro Roni Piagetti Souto está novamente como nosso representante na Delegacia de Goiânia. Substituído temporariamente pelo companheiro Roberto Maranhão, ele reassume o

cargo do qual teve de afastar-se em 1983, por motivos profissionais.

Aproveitamos este pequeno espaço para darmos as boas-vindas a você Roni, e para agradecermos a Roberto Maranhão pelo trabalho que tão empenhadamente realizou à frente da nossa Regional, com a promoção de eventos os mais diversos.

Caderneta/FGTS

Alertamos aos companheiros que não receberam até hoje o extrato semestral de seu FGTS, para comunicarem ao Jurídico do Sindicato que encaminhará a denúncia ao Banco Nacional da Habitação. O prazo para entrega dos extratos semestrais terminou dia 31 de março, de acordo com o próprio BNH, que criou, no ano passado, a caderneta do FGTS.

Os extratos são distribuídos para o trabalhador duas vezes por ano e mostram o saldo da conta em 1.º de janeiro e 1.º de setembro. A não-entrega pode significar recolhimento irregular do mesmo. Confira.

Profissionais de Segurança

Bom que ficasse entendido, de uma vez por todas, que comissário é o profissional especializado em segurança de voo e que o serviço de bordo não passa de mera atribuição e de importância secundária.

A Transbrasil não percebe as coisas assim e usurpa dos seus poderes. Tanto é que, no último dia 13 de fevereiro, organizou um almoço no hangar, em São Paulo, para 70 atletas e convocou 5 comissários para servi-los. Um abuso! E, infelizmente, não é o único.

Em Brasília, o chefe da base local, Sr. Felipe da Luz, está abrindo a mala dos comissários para ver se tem feira, numa total agressão e desrespeito ao indivíduo e profissional.

O que significará isso? Somente o grupo de voo poderá responder. Se as denúncias não chegarem ao Sindicato, de viva voz pelos próprios companheiros da Transbrasil, ficará o SNA praticamente impossibilitado de

agir e corrigir as arbitrariedades.

Nova diretoria da APVAR

Com índice de comparecimento superior a 85%, a chapa B, encabeçada pelo companheiro JORGE ALBERTO ESCOBAR RODRIGUES, venceu a chapa A em disputada eleição na APVAR.

Aos companheiros que tomarão posse no dia 2 de maio próximo e que terão pela frente uma série de difíceis problemas, deixamos aqui nossas congratulações e votos de uma feliz gestão.

Uberlândia muda

A Delegacia de Uberlândia está com novo endereço. Embora no mesmo prédio que vem ocupando na rua Cruzeiro dos Peixotos, 499, suas instalações foram transferidas para o 7.º andar, sala 708. Passe lá para conhecer as novas instalações e tomar um cafezinho com o nosso delegado regional, Clóvis...

CARTAS

À redação de A BÚSSOLA

A Confederação Nacional dos Aposentados e Pensionistas — CNAP, lança o seu veemente protesto ao Decreto-lei n.º 2.087 que, em seu artigo 2.º, retira novamente o direito adquirido dos aposentados e pensionistas de terem os seus proventos reajustados de acordo com o INPC, que reajusta o salário dos trabalhadores. É bom ressaltar que, em outubro p/p, os aposentados haviam sido desvinculados da política salarial pelo art. 44 do Decreto-lei n.º 2.064, que em boa hora fora revogado,

dada a influência dos políticos e da opinião pública, que não concordaram com aquele crime imposto aos aposentados, que voltaram a ter os seus salários calculados de acordo com a política salarial. Portanto não se justifica que, decorrido apenas três meses esses mesmos tipos de perseguição voltem a se repetir. Será que o ministro Jarbas Passarinho não tem outras alternativas para resolver o problema da Previdência, sem reduzir o pouco que ainda resta aos aposentados, ou será que isso já virou rotina para ser a maneira mais cômoda de arranjar dinheiro usando a força e o poder de autoridade? Desde o regime opressor implantado neste país em 1964, esses tipos de perseguição vêm-se fazendo sentir, todas as vezes que os aposentados e trabalhadores precisam ter os seus salários

reajustados e foi nesse regime que milhares de aposentados e pensionistas foram colocados na pior miséria de que se tem notícia neste país. A situação agravou-se ainda mais quando o Governo mandou modificar o cálculo do salário do benefício, que era feito na média dos salários dos 12 meses e passou a ser feito na média dos últimos 36 meses, fazendo com que os aposentados perdessem inicialmente mais de 30% de sua aposentadoria.

Com o decorrer desses anos, sem que seja preciso recorrer às estatísticas oficiais os aposentados já perderam mais de 200% do seu salário em relação aos trabalhadores da ativa.

Recentemente perderam os 10% do INPC e foram obrigados a descontar de 3 a 5% dos seus proventos, para tapar o rombo de 200 bilhões

de cruzeiros da Previdência Social, deixado pelo sr. Jair Soares, que hoje governa tranquilamente o Rio Grande do Sul, como se nada tivesse acontecido na Previdência, durante a sua administração.

Os recentes comícios dos aposentados realizados nos Estados, principalmente Rio e São Paulo contra esse decreto, já deram para demonstrar o nosso descontentamento e agora precisamos usar a arma mais poderosa que o ser humano possui, que é sem dúvida a nossa união, pois se estivermos unidos ninguém conseguirá nos derrotar.

Para isso, esta Confederação está enviando um apelo às demais Confederações, Federações e Sindicatos de Trabalhadores, no sentido de reforçar ainda mais as suas ajudas conclamando os

seus comandados a entrarem na luta em defesa dos aposentados de hoje; para que os aposentados de amanhã não venham ter dias mais negros que os atuais. Para se alcançar esses objetivos, torna-se necessário uma reforma na Lei Orgânica da Previdência Social, com a participação dos trabalhadores e aposentados no seu Colegiado, conforme era antes de 64, aí sim, teremos condições de fiscalizar onde vai ser empregado o dinheiro da Previdência.

Atenciosamente,

Virgínio Pereira da Silva
Presidente da CNAP

N.R.: Nosso apoio aos companheiros aposentados permanece amplo e irrestrito. Contem conosco para todas as suas bandeiras de luta que também são nossas.

A Bússola

Órgão Oficial do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Diretor Responsável: José Caetano Lavorato Alves. Fundadores: Eduardo Nilor de Souza Mendes, Ernesto da Costa Fonseca, Ivan Alkimin, Osmar Avelino Ferreira, Orival de Carvalho. Diretoria do Sindicato. Presidente: José Caetano Lavorato Alves; 1.º Vice-Presidente: Bruno Paganella; 2.º Vice-Presidente: Ivan Barbosa Hermine; Secretária-Geral: Guacira Stuart Marson Busmayer; Secretário de

Administração: Glaucio Rodrigues Grchs; Secretário de Finanças: Marco Antonio Mitidieri Paternostro; Secretário de Relações Públicas: Carlos Alberto Ramos Júlio; Conselho Fiscal: Carlos Gilberto Salvador Camacho, Silvio Eduardo de Carvalho Froes, Carlos Alberto Senra Pereira. Sede: Av. Marechal Câmara, 160 — 16.º and. - tels: 220-9671 e 220-9721. Depto. Jurídico Rio: 220-7193. Delegacia de São Paulo: Av. Washington Luís, 6.817 - 1.º and. - Tels. 61-7893 e 531-0318. Delegado: Ivan Barbosa Hermine. Delegacia de Belém: Av. Brasil, 55 - conj. Ma-

rex. Delegado: Antonio Carlos Martins Pinto. Delegacia de Belo Horizonte: Av. Professor Magalhães Penido, 120/304. Delegado: Elias Pacheco Filho. Delegacia de Campo Grande: Rua Dom Aquino, 1.354 - sala 48 - 4.º and. - conj. Nacional. Delegado: Lourival Ramos da Rocha. Delegacia de Cuiabá: Rua João Ponce de Arruda, 900 (Várzea Grande). Delegado: Gilberto Cardoso da Rosa. Delegacia de Goiânia: Rua Cinco, n.º 42. Delegado: Roni Piagetti Souto. Delegacia de Porto Alegre: Rua Cristóvão Colombo, 2.185 - conj. 223. Delegado: Alfredo Ribeiro

Daudt. Delegacia de Salvador: Aeroporto Internacional Dois de Julho - térreo - sala dos pilotos. Delegado: João Dias Cancio Filho. Delegacia de Uberlândia: Rua Cruzeiro dos Peixotos, 499/7.º and - sal 708. Delegado: Clovis O'Grady Ribeiro de Paiva. Delegacia de Recife: Rua Real da Torre, 737. Delegado: Edgard Gama Peixoto. Delegacia de São Luiz: Palácio do Trabalhador Sindicalizado, conj. 04 - Av. Jerônimo de Albuquerque s/n.º. Delegado: Ivan Lougon. Delegacia de Brasília: Ed. Seguradoras - Sala 609 - conj. 02 - bloco B - setor Bancário Sul. Delegado:

Carlos Alberto Martins. Representação de Araçatuba: Rua Major Mendonça, 109. Delegado: Sebastião Pereira Vasconcelos. Representação de Macaé: Rua Indeburgo, 403 - Praia Campista. Delegado: Orlando Rafael Rodrigues. Conselho Editorial: Miguel Arnt e Jorge Alberto Escobar. Jornalista Responsável: Nanci N. Moraes (MTb 11.898). Fotos: Andréa Aguiar, Nanci Moraes, Miguel Arnt, Folha de São Paulo. Composição e Impressão: DCI. - Indústria Gráfica S.A. Tiragem: 10 mil exemplares.



O mérito é nosso

Ao longo desta edição de *A BÚSSOLA* relatamos toda a história e o desenrolar da luta pela nova regulamentação do aeronauta, em vigor desde o dia 06 de abril.

Foi uma conquista de toda a categoria que, ao longo dos últimos 20 anos, mobilizou-se com a convicção de que era preciso mudar. E mudamos. Seminários em todo o Brasil, reuniões, assembleias realizaram-se frequentemente na coleta de sugestões. Anos após anos de trabalho duro, cansativo e, por vezes, até desanimador sucederam-se até a reta final, hoje alcançada.

A diretoria do Sindicato sente-se orgulhosa de ter estado nesta luta à frente de companheiros que não mediram esforços, empenho e até mesmo abnegação pessoal, na tarefa de elaboração do projeto que transformamos em lei. Todo e qualquer avanço deve ser avaliado na sua exata dimensão e, por isso, entendemos que, dentro da conjuntura política do país, avançamos muito na conquista de melhores condições de trabalho pa-

ra o aeronauta. É evidente que poderia ter sido ainda melhor o resultado, mas condições adversas à nossa expectativa não permitiram.

A mobilização tem que continuar com igual disposição. O trabalho agora é o de cumprir, fazer cumprir, fiscalizar, tornar realidade o que está no papel e esta é uma tarefa que cabe a cada um de nós, individualmente.

Para o futuro avançaremos mais, na busca da regulamentação ideal à nossa atividade. Nos dá força saber que também mais adiante contaremos com homens iguais aos que tanto nos auxiliaram tecnicamente durante toda a realização do anteprojeto e os que nos deram o imprescindível suporte político para a defesa e encaminhamento das questões de interesse da categoria.

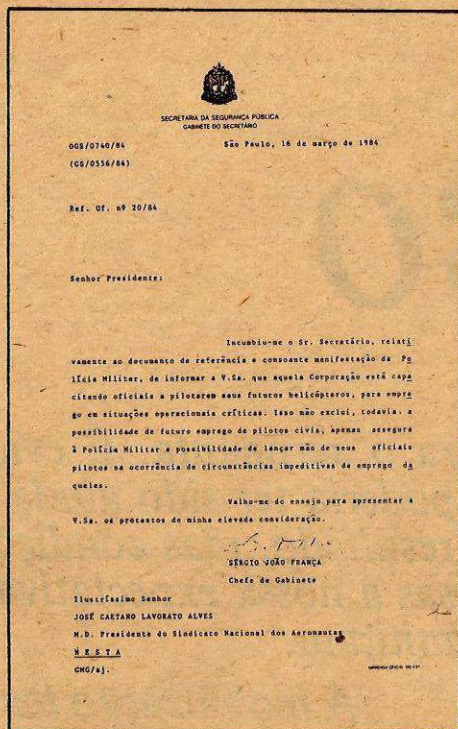
É com estes homens e com todos os aeronautas que queremos compartilhar nosso contentamento e satisfação neste momento. A vocês, entregamos o mérito desta vitória.

A Diretoria

Governo NEGA

No momento em que se espera do Governo de São Paulo melhor orientação para resolução de seus problemas sociais, vimos que, nem ao menos nas pequenas questões, o mais sensato não tem prevalecido.

Veja a reprodução desta carta que nos chega em resposta ao pedido que enviamos à Secretaria de Segurança Pública para que contratasse pilotos civis, já formados e habilitados em serviços de alta periculosidade, para voar os novos helicópteros que serão adquiridos para o serviço público. Conforme matéria publicada na **BÚSSOLA** de fevereiro último, "solicitamos o aproveitamento de pessoal já formado e qualificado não só pela segurança em si, mas também por haver no atual mercado de trabalho de pilotos um número



razoável de profissionais desempregados que reúnem as indispensáveis condições para servir os objetivos da Secretaria de Segurança Pública paulista".

Como se vê, as autoridades competentes não se mostraram sensíveis às nossas ponderações, como não se têm mostrado, igualmente, dispostas a atender às reivindicações de outras categorias. E note que o Governo economizaria com aeronautas habilitados, uma vez que não gastaria na formação de profissionais, já empregados e com sobrevivência garantida na Polícia Militar.

Conclamamos os companheiros, pilotos de helicópteros, para uma reunião a ser marcada com o Sindicato, para deliberarmos sobre novas formas de luta neste caso.

COMENTÁRIO

Escola de aviação civil

A matéria abaixo é, na verdade, carta enviada à redação de "A BÚSSOLA" pelo companheiro Leone Porto. Nesta carta, ele faz referência às declarações do chefe do DIPAA-4, Franco Ferreira, a

cerca da construção de uma escola de aviação civil no Brasil, em entrevista publicada na edição 182 do jornal — "Acidentes/General". Sobre o assunto, Leone Porto argumenta:

Muitos companheiros, entre eles o UF Dorneles de Belô (MG), já trilham há muito tempo pelo caminho de "um ensino regular para a aviação civil", mas por sua IMPLANTAÇÃO e não por sua CONSTRUÇÃO. Parece jogo de palavras, mas não é. Construir uma escola é algo comum entre os órgãos públicos, pois depende de dinheiro e material. Implantar depende de criar uma mentalidade, uma consciência, uma direção para se seguir e que venha a compor o cerne do currículo de um curso. Construir uma escola e lhe outorgar um currículo tecnológico continuará a fazer existir na aviação civil homens-máquinas, em quem a consciência da profissão não vai além da briga por um ou outro aumento de ordenado, como se isso resolvesse o problema principal: auto-realização!

Ora, a aviação civil sempre cumpriu o objetivo da aviação militar. Basta observar que o Ministério da Aeronáutica é militar, porque é chefiado por militares; que o Departamento de Aviação Civil, além de ser então um departamento do dito Ministério militar, é também chefiado em todos os escalões por militares. Agora, a CONSTRUÇÃO de uma esco-

la às custas do DAC e da EMBRAER — também chefiada por militar — proporcionará o currículo tecnológico, mas sem embasamento filosófico, porque não é o objetivo e doutrina militar. Não que haja algo contra isso tudo, mas é uma questão de FINALIDADES DIFERENTES. O militar tem por FIM a defesa, a guerra; a aviação civil tem o FIM DE TRANSPORTAR. Cada profissional por sua vez atende a estes objetivos específicos e fundamenta aí sua atuação em seu meio social. Tudo parte daí, suas vontades e suas metas, seus esforços e anseios. Não é falta de civismo não, mas uma questão de FINALIDADE. Já pensou um engenheiro eletrônico fazendo uma cirurgia só porque o bisturi é eletrônico? Assim é o aviador civil e o militar: apenas utilizam o mesmo instrumento, mas para fazerem coisas diferentes.

Parece que o Ministério da Aeronáutica gira em torno de dois pontos de interesse: A FAB, englobando aí a EMBRAER e as empresas estatais da área, pois são chefiadas por militares da ativa ou da reserva, e a aviação civil representada pela VARIG, tendo à sua volta as outras companhias. A aviação geral fica

lá embaixo num cantinho. Tanto a EMBRAER como a VARIG estão interessadas em CONSTRUIR uma escola de aviação civil. Tanto uma como outra situação não formará o profissional consciencioso, que sabe escolher seu caminho, pela lógica, pelo humanismo, procurando realizar-se e também servir a sociedade, mas formarão técnicos e somente bons técnicos, como normalmente as escolas deste tipo formam. Ensinar a pensar é diferente de ensinar operar sistemas. O técnico apalpa com as mãos o objeto de uso, o consciente pensa sobre a influência do objeto sobre si e sobre seu meio social.

A incidência dos acidentes na aviação geral é resultado da aplicação da própria política para a aviação civil: Aeroclube não é escola/40 horas de voo não habilitam ninguém a nada (mas os erros cometidos, enquanto se completam as tais 200 horas, sim), teoria na base do risca-risca não avalia, muito menos forma profissionais conscientes, escolas CONSTRUIDAS e currículos estritamente tecnológicos e regulamentológicos. Ora, a pedagogia está aí para orientar como dinamizar massa para que se tornem homens. Por que não utilizá-las? Em todos os países desenvolvidos isto comprovou-se e aqui os gráficos do próprio SIPAER também provam.

Temos no Conselho Federal de Educação gente que pode e tem condições de orientar para isso; temos pesquisadores educacionais capazes. Por que não usar seu conhecimentos? Será que não se quer, na realidade, usá-los?

Sobreaviso é trabalho

Para todos aqueles (empresas principalmente) que ainda levantam dúvidas quanto ao fato de não ser o tempo de sobreaviso computado como tempo de serviço, mais uma vez a Justiça Trabalhista vem corroborar a posição do Sindicato, de que todo e que qualquer tempo à disposição do empregador só pode ser computado como tal.

E os tribunais confirmam:

— RO n.º 4.158/78 — TRT 1.ª R. — Rel. Juiz Clóvis Rabelo, em 6/6/79 — Recorrentes Lucy Lupia Baltazar e Rio Sul Serviços Aéreos Regionais S.A. e recorridos os mesmos. "Jornada de Trabalho — Aeronauta — Período de Sobreaviso — Tempo computável da Jornada — Tempo à disposição da empresa Decreto-lei n.º 18/66, Art. 11. Incluem-se na duração da jornada de trabalho do aeronauta as horas nas quais o empregado, por ordem da empresa, esteve de sobreaviso à disposição da empresa".

"Empregado de sobreaviso, aguardando ordens por meio de telefone ou BIP, está à disposição da empresa." (Ac. TST — 3.ª Turma, Proc. RR 1.574/77, Rel. Min. Barata Silva, pub., em audiência de 28/09/77".

Em fevereiro de 1984 foi a vez do companheiro Murilo Frederico da C. Prado ver atendida sua reclamação contra a Fenix Táxi Aéreo Ltda., na 35.ª Junta de Conciliação e Julgamento no Rio de Janeiro.

Esta empresa não organizava escala de serviço com a discriminação das situações de folga, reserva e sobreaviso, mantendo seus aeronautas em regime de sobreaviso integral para atender às convocações de voo, o que constava inclusive de circular interna onde determinava que "todos os tripulantes devem ter sempre pronto no hangar maleta de roupas e pertences para viagem, a fim de evitar perda de tempo para realização de voo urgente".

O desrespeito da empresa pela condição de trabalho de seus tripulantes vai-lhe custar aproximadamente 500 milhões, o que a levará certamente a modificar o regime de prestação de serviço de seus aeronautas.

Agora, com a aprovação da nova regulamentação, esta situação modifica-se com a contagem de 1/3 do sobreaviso. No entanto, para todos aqueles que quiserem, os dois últimos anos anteriores a 06 de abril, poderão ser reclamados na Justiça Trabalhista.

ASSEMBLÉIA

Bons resultados em Belém

Um balanço de atividades da Regional no ano de 1983 e eleição para os cargos de Delegado Regional de Belém, representantes de aeronautas na aviação geral, táxi-aéreo, aviação de helicóptero e comissários.

Estes foram os assuntos básicos tratados na assembleia realizada pela Delegacia de Belém, no último dia 14 de fevereiro. Dela participaram os companheiros Pinto, atual delegado; Hermine, 2.º vice-presidente, e aeronautas da TABA, VOTEC, CRUZEIRO, TAXI-AÉREO, LIDER, KOVACS, TAM e CIA. FLORESTAL MONTE DOURADO.

Pinto ressaltou o recente trabalho realizado na região por inspetores da DRT na fiscalização das empresas, acrescentando que uma maior colaboração por parte dos próprios aeronautas, no sentido de passar todas as irregularidades, sem dúvida eliminaria muitas das dificuldades dos inspetores em detectar, de fato, as denúncias que chegam ao SNA.

Mas, importante mesmo é ver crescer o Sindicato. Nas diversas viagens ao interior da Amazônia, o companheiro Pinto testemunha haver sentido sensíveis mudanças no comportamento profissional dos aeronautas de localidades como Santarém, Itaituba, Porto Velho, Rio Branco do Acre e Conceição do Araguaia. Ele afirma ser patente o interesse dos companheiros pelo movimento sindical, bem como uma participação mais ativa, gerando, consequentemente, maior índice de profissionalização. Daí, sua sugestão de debater o assunto em assembleia que ratificou seu nome para Delegado Regional de Belém e aprovou, em votação, os nomes dos companheiros Leopoldo como representante de Táxi-Aéreo, Cunha como representante da aviação geral, Venturieri como representante dos pilotos que voam helicóptero e Machado para representante dos comissários.

Nossas boas-vindas a esses que agora vêm trabalhar de perto para o nosso Sindicato e congratulações ao companheiro Pinto, que permanece na função de delegado da nossa regional no Pará, agora com assessoramento em todos os setores. Que o mesmo processo se repita nas demais delegacias e representações do SNA pelo Brasil.

Coluna sindical

Lá vem desconto

O Sindicato não errou no seu heroísmo de março. O desconto a mais observado nos nossos salários do mês passado, é da inteira responsabilidade do Governo.

Trata-se da chamada contribuição sindical. Instituído no Governo de Getúlio Vargas esta contribuição — conhecida também por imposto sindical — é descontada — por lei — sempre no mês de março de cada ano e equivale a 1 dia de serviço. Motivo de polêmica para o próprio movimento sindical-existem os que desejam acabar definitivamente com o tal imposto e os que defendem sua permanência, desde que seja feita uma gestão democrática desses recursos — a questão primordial que se põe é a forma como todo o dinheiro recolhido para os sindicatos é administrado pelo Ministério do Trabalho que distribui a verba da seguinte forma:

— 5% para a Confederação e 15% para a Federação correspondente; outros 20% vão para a “Conta Especial Emprego Salário” que deveria funcionar como auxílio desemprego, mas não funciona; os 60% que sobram são dos Sindicatos, mas estes não possuem total autonomia para empregar os recursos da maneira que melhor convier à categoria.

Mas além deste fator, que envolve a utilização arbitrária de uma massa milionária de dinheiro recolhida dos trabalhadores, existe uma outra questão a ser analisada. É certo que, mesmo nos momentos de maior abertura política, o número de sindicalizados é baixo — em todos os países da América Latina e mesmo entre as categorias mais fortes. Isto significa, em última instância, que os Sindicatos não conseguiriam sobreviver somente com as mensalidades — pagas por uma minoria — e sem o imposto sindical.

O grande problema extrapola, portanto, a má administração desse dinheiro por parte do Ministério do Trabalho. O mais importante e mais grave é a relação política criada junto aos Sindicatos, já que eles, também por este meio, se vêm atrelados ao Estado. Evidentemente que o Governo de Getúlio Vargas e os que se seguiram posteriormente têm a noção exata do que este jogo representa para cada uma das partes envolvidas.

Todos esses fatores remetem para a preocupação de termos de fortalecer nossas entidades de classe, sem o que não poderemos discutir maduramente sobre os recursos que elas não têm.

DEMISSÃO

Diretor é perseguido

Lamentável que em plena ascensão das forças democráticas no Brasil, grupos isolados da grande maioria da sociedade persistam na política de perseguição e discriminação das lideranças e direções sindicais.

Nosso companheiro Elias, delegado regional de Belo Horizonte e diretor do Sindicato, trabalhando sobretudo no interesse dos aeronautas da aviação geral, é um desses dirigentes. Desde dezembro passado, ele passou a viver momentos aflitivos diante da expectativa do desemprego, configurado no início de 1984.

Piloto da CEESA - Construtora de Estradas e Estruturas S.A. - que opera em Belo Horizonte e outras áreas do País, o companheiro saiu de férias no dia 5 de dezembro, exatamente, com retorno previsto em 3 de janeiro. Neste meio tempo, portanto ainda de férias, foi contactado pela empresa, em sua residência, que pedia seu comparecimento ao departamento pessoal, juntamente com outros três tripulantes que operam os seus dois únicos aviões. Na oportunidade, foram demitidos 1 comandante e 1 co-piloto e comunicada - note, comunicada e não consultada a Elias, sua transferência, por dois anos, para Tucuruí, no Pará, onde a CEESA faz trabalho de desmatamento.

Como não se tratava de prestação eventual de serviço, Elias explicou que, mesmo independente de sua vontade pessoal que não fora consultada, não poderia ser transferido, dada sua condição de diretor de sindicato. A título de elucidação, fazemos aqui um parêntese para esclarecer que o artigo 543 da CLT, que dá imunidade aos sindicalistas, não permite, em contrapartida, as transferências, sob pena de perder-se o mandato.

Voltando de férias, o companheiro foi novamente encaminhado, desta vez ao departamento jurídico da companhia, ocasião em que esta reiterou sua decisão de transferi-lo de base, sem porém, oficializar a medida, conforme já havia sido pedido por Elias. Daí por diante as pressões contra ele foram intensificando-se a ponto de ver boicotada a permissão para revalidação de sua carteira de saúde.

O companheiro conta que seu exame médico vencia em 13 de janeiro. Por isso, tão logo retornou de férias, solicitou à CEESA - através da secretária direta da diretoria - passagem para vir a São Paulo - o que já faz há 15 anos - revalidar a documentação após os exames de praxe. Contrariamente ao que sempre ocorrera porém, o pedido foi ignorado. Com o exame vencido em decorrência da má-fé da empresa, Elias dirigiu-se à ca-

pital paulista com recursos próprios, apresentando-se para trabalhar, novamente, no dia 27 de janeiro.

Acusado de insubordinação à companhia, ele foi suspenso arbitrariamente. Além disso, a CEESA ainda entrou na Justiça do Trabalho contra o companheiro e, desde então, suspendeu seu salário.

O Sindicato por justiça e grande consideração a Elias, já tomou todas as providências cabíveis neste caso, tendo conseguido liminar pela qual, a empresa permanecerá obrigada a dar 12 horas de vó mensais, ao companheiro, enquanto não se tiver a sentença final. O SNA também já pediu audiência ao ministro Murilo Macedo, a quem reivindicará a intervenção do Ministério para este verdadeiro ato de arbitrariedade cometido pela CEESA.

Muito além do apoio técnico, empenhamo-nos igualmente na denúncia política do fato, tanto que na primeira audiência realizada, parcela significativa do movimento sindical de Belo Horizonte esteve presente em apoio a Elias.

Lutaremos com todas as armas, de maneira a resolvermos este caso com a única solução que lhe é cabível: o reparo de lei e de fato deste incidente criado pela Construtora. Tudo isso em defesa, da imunidade sindical, do trabalho, do respeito humano e profissional.

VARIG

Sequestro e cárcere privado

Não... não se tratava de um assaltante descoberto nas dependências da empresa.

Este caso rocambolesco e absurdo passou-se com um companheiro, comandante na Varig.

Cansado pela espera de 35 minutos aguardando a condução que o levaria do pátio de cargas do Galeão para o despacho de tripulantes e para não perder o último ônibus para Niterói, resolveu sair pela portaria de serviço do hangar. Lá chegando — embora não exista nada que impeça a saída por aquela portaria — explicou a circunstância ao guarda de segurança interna e para seu espanto ouviu a resposta descortês e atrevida: “— Olhai ô malandro! Por aqui não vai passar não...”

Sem levar em consideração a grosseira, apenas comunicou-lhe que iria passar, e assim o fez.

Já no ponto do ônibus, em companhia de diversos funcionários, assistiu à chegada cinematográfica de uma viatura da Varig de onde saltaram o referido guarda e outro indivíduo à paisana, ambos armados, e que aos berros se dirigiram a ele: “A funcional (identificação funcional) e mostra a mala.” Note-se que o companheiro encontrava-se fardado e com a mala-padrão do uniforme.

Diante da evidente recusa em atender a qualquer das duas imposições, o que só lhes aumentou o grau de descontrole, exigiram sob ameaças que o companheiro os acompanhasse até as dependências da “Segurança”.

Diante de tamanha prepotência e violência alguns companheiros que a tudo assistiam perplexos não vacilaram em acompanhá-lo para servir como testemunhas do sequestro. Agora numa sala fechada, os homens da Varig com toda

sua arrogância investiram novamente exigindo a apresentação do cartão de identificação e mais uma vez tentaram abrir a mala, no que foram impedidos pela firme postura do comandante, que reafirmava sua intenção de só fazê-lo perante a Polícia Civil ou Federal.

Sabedores das graves irregularidades que estavam cometendo e das consequências caso o assunto extravasasse os muros da empresa, negavam-se a solicitar a presença de qualquer um dos órgãos ao mesmo tempo que, com a segurança de quem sabe onde está pisando, desafiavam: “— Pega o telefone e liga pro teu diretor...”

Melhor do que eles, este companheiro sabia onde pisava e preferiu ligar para o chefe da “Segurança”, a quem relatou o incidente. Imediatamente foi dada or-

dem para sua soltura e para que o companheiro mantido em cárcere privado por mais de duas horas fosse levado em casa (já eram quase 3 horas da manhã).

Este é somente um dos inúmeros casos que chegam ao nosso conhecimento, sem falar das “quase rotineiras” revistas às malas de companheiros (trataremos deste assunto, especificamente, na próxima BÚSSOLA); numa agressão descabida à privacidade do indivíduo. A vexames e constrangimentos semelhantes são submetidos diariamente nossos companheiros aeroviários por elementos desta verdadeira organização paramilitar que é a “Segurança” da Varig.

Um comportamento sórdido que no entanto é reflexo de algo muito maior, pois como eles mesmos dizem: — “Temos ordens da vice-presidência...”

Exorbitando poderes

Já denunciamos pela BÚSSOLA Urgente n.º 23, os abusos da Varig/Cruzeiro que, oficialmente, através de boletim divulgado recentemente, reserva-se o direito de inspecionar as malas dos tripulantes, sob suspeita generalizada de que o material de bordo estaria sendo levado pelos mesmos.

Com os protestos que a atitude merece, o Sindicato volta a recomendar a todos os companheiros que:

— em princípio, não aceitem a solicitação para abrir a mala, partindo de quem não tem autoridade policial, considerando-se inclusive, que não consta do contrato de trabalho este tipo de constrangimento para o tripulante;

— diante da possível insistência do

representante da empresa, devidamente identificado, a sua determinação possa vir a ser atendida *somente* na presença de autoridades policiais, alfandegárias ou do DAC, que deverão fazer o registro da ocorrência bem como do resultado da busca realizada;

— não abra sua mala sem a presença de uma autoridade.

Lembre-se de que confiança é reciprocidade. Seguindo esta orientação, o tripulante se estará protegendo de acusações infundadas que possam ser presas por estes pseudopoliciais a serviço das empresas, que exorbitam ao querer exigir a aceitação de uma condição não prevista nos nossos contratos de trabalho.



Até o Congresso, a participação e esforço dos aeronautas por um texto mais humano.

Final é nosso

1941 - Decreto 8.352 de 9 de dezembro de 1941 - Regulamento do Tráfego Aéreo

1951 - Decreto 30.111 de 29 de outubro de 1951 - Regulamento do Tráfego Aéreo - Capítulo VIII

1958 - Portaria 716-GM5 de 7 de agosto de 1958

1960 - Portaria 701 de 22 de setembro de 1960

1961 - Decreto 50.660 de 29 de maio de 1961 - Regulamentação da Profissão

1961 - Portaria 778 de 5 de agosto de 1961 - Registro da Comissão Permanente de Estudos Técnicos da Aviação Civil

1962 - Portaria 521-GM5 de 24 de maio de 1962 - Composição das Tripulações

1962 - Decreto 1.304 de 6 de agosto de 1962 - Modificação do Decreto 50.660

1966 - Decreto-Lei 18 de 24 de agosto de 1966 - Nova Regulamentação Profissão

1966 - Decreto-Lei 78 de 8 de dezembro de 1966 - Regulamentação da Profissão - Horas de trabalho

1967 - Decreto 60.076 de 16 de janeiro de 1967 - Regulamentação da Profissão - Regulamenta o Decreto-Lei 18, alterado pelo número 78

1973 - Lei 5.929 de 30 de outubro de 1973 - Regulamentação da Profissão - Altera Decreto-Lei 18

Há precisamente 56 anos instituiu-se no Brasil a profissão de aeronauta. Surgida a categoria tornou-se evidente a necessidade de regulamentar a atividade, de maneira que nós, como qualquer outro trabalhador, tivéssemos respeitados critérios e normas de trabalho.

De 1941 até agora, decretos-leis e portarias alteraram esses critérios por inúmeras vezes, sem que alcançássemos, entretanto, uma regulamentação no mínimo humana. Os anos foram-se passando até que, modificada por decreto-lei do general Castelo Branco, em 1967, omitindo o limite semanal de horas de trabalho e suprimindo vários direitos dos aeronautas, a regulamentação de então fomentou a iniciati-

va de corrigir e avançar no texto adulterado.

Foi quando o Sindicato, contando com dedicação exaustiva do deputado José Costa, elaborou novo projeto legislando nossa profissão. Este novo projeto, apresentado no Congresso Nacional em 1980 pelo próprio José Costa que o defendeu arduamente, acabou atropelado por outra matéria, esta vinda do Executivo e que certamente seria aprovada por "decurso de prazo", recentemente implantado pelo "pacote de abril". A única saída que tivemos na ocasião foi negociar a retirada de ambos os projetos, com o compromisso do Governo Federal em instituir uma comissão interministerial de trabalho para estudar um projeto de regulamentação que viesse de encontro à realidade da aviação, que tanto se modificou nos últimos anos.

O acordo de cavalheiros porém, demorou a ser cumprido pelas autoridades federais que, apesar das constantes cobranças por parte do Sindicato, somente implantaram e abriram a comissão, de fato, depois de pressionados com as consequências dos acidentes ocorridos em 1982 com dois aviões da Vasp. Os trabalhos do grupo interministerial, como já tivemos oportunidade de narrar através desta BÚSSOLA, alongaram-se no período de 26/07/82 até agosto de 1983, quando procuramos passar no papel um anteprojeto de regulamentação que atendesse à realidade dos aeronautas brasileiros, considerando-se a realidade do país.

Não foi possível avançar em tudo. Muitas vezes, as divergências pronunciaram-se profundamente, sem que pudéssemos superá-las. Assim, tentamos mudá-las através do debate no Congresso Nacional por imaginarmos que naquela Casa fosse possível debater democraticamente os pontos que acabaram por não ser aperfeiçoados. O resto da história expomos aqui nestas quatro páginas da BÚSSOLA. Gostaríamos que seu final fosse muito diferente, o nosso final, que ainda conquistaremos.

Novo texto

LEI N.º 7.183, de 5 de abril de 1984
Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I

Do Aeronauta e da sua Classificação

Art. 1.º - O exercício da profissão de aeronauta é regulado pela presente Lei.

Art. 2.º - Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Parágrafo único - Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

Art. 3.º - Ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar, a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros.

Parágrafo único - As empresas brasileiras que operam em linhas internacionais poderão utilizar comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários existentes a bordo da aeronave.

Art. 4.º - O aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante.

Art. 5.º - O aeronauta de empresa de transporte aéreo regular que se deslocar, a serviços desta, sem exercer função a bordo de aeronave tem a designação de tripulante extra.

Parágrafo único - O aeronauta de empresa de transporte aéreo não regular ou serviço especializado tem a designação de tripulante extra somente quando se deslocar em aeronave da empresa, a serviço desta.

Art. 6.º - São tripulantes:
a) - COMANDANTE: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave - exerce a autoridade de que a legislação aeronáutica lhe atribui;

b) - CO-PILOTO: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave;

c) - MECÂNICO DE VÔO: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave;

d) - NAVEGADOR: auxiliar do comandante, encarregado da navegação da aeronave quando a rota e o equipamento o exigirem, a critério do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

e) - RADIOOPERADOR DE VÔO: auxiliar do comandante, encarregado do serviço de radiocomunicações nos casos previstos pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica; e

f) - COMISSÁRIO: é o auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo comandante.

1.º - A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança no local.

2.º - A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada ao comissário quando no local inexistir serviço próprio para essa finalidade.

Art. 7.º - Consideram-se também tripulantes, para os efeitos desta Lei, os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pelo Ministério da Aeronáutica.

Seção II Das Tripulações

Art. 8.º - Tripulação é o conjunto de tripulantes que exercem função a bordo de aeronave.

Art. 9.º - Uma tripulação poderá ser: mínima, simples, composta e de revezamento.

Art. 10 - Tripulação mínima é a determinada

na forma da certificação de tipo de aeronave e a constante do seu manual de operação, homologada pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica, sendo permitida sua utilização em vôos: locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado.

Art. 11 - Tripulação simples é constituída basicamente de uma tripulação mínima acrescida, quando for o caso, dos tripulantes necessários à realização do vôo.

Art. 12 - Tripulação composta é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir, e o mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) do número de comissários.

Parágrafo único - Aos tripulantes acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, poltronas reclináveis.

Art. 13 - Tripulação de revezamento é a constituída basicamente de uma tripulação simples, acrescida de mais um piloto qualificado a nível de piloto em comando, um co-piloto, um mecânico de vôo, quando o equipamento assim o exigir, e de 50% (cinquenta por cento) do número de comissários.

Parágrafo único - Aos pilotos e mecânicos de vôo acrescidos à tripulação simples serão asseguradas, pelo empregador, acomodações para o descanso horizontal e, para os comissários, número de assentos reclináveis igual à metade do seu número com aproximação para o inteiro superior.

Art. 14 - O órgão competente do Ministério da Aeronáutica, considerando o interesse da segurança de vôo, as características da rota e do vôo, e a programação a ser cumprida, poderá determinar a composição da tripulação ou as modificações que se tornarem necessárias.

Art. 15 - As tripulações compostas ou de revezamento só poderão ser empregadas em vôos internacionais e nas seguintes hipóteses:

a) mediante programação;

b) para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas ou por trabalhos de manutenção; e

c) em situações excepcionais, mediante autorização do Ministério da Aeronáutica.

Parágrafo único - Uma tripulação composta poderá ser utilizada em vôos domésticos para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção.

Art. 16 - Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do vôo até o limite de 3 (três) horas, contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.

Parágrafo único - A contagem de tempo para limite da jornada será a partir da hora da apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerando o que ocorrer primeiro.

Capítulo II DO REGIME DE TRABALHO

Seção I

Da Escala de Serviço

Art. 17 - A determinação para a prestação de serviço dos aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repouso regulamentares, será feita:

a) - por intermédio de escala especial ou de convocação, para realização de cursos, exames relacionados com o adestramento e verificação de proficiência técnica;

b) - por intermédio de escala, no mínimo semanal, divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias para a primeira semana de cada mês e 7 (sete) dias para as semanas subsequentes, para os vôos de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga; e

c) - mediante convocação, por necessidade de serviço.

Art. 18 - A escala deverá observar, como princípio, a utilização do aeronauta em regime de rodízio e em turnos compatíveis com a higiene e segurança do trabalho.

Art. 19 - É de responsabilidade do aeronauta manter em dia seus certificados de habilitação técnica e de capacidade física estabelecidos na legislação em vigor, cabendo-lhe informar ao serviço de escala, com antecedência de 30 (trinta) dias, as res-

pectivas datas de vencimento, a fim de que lhe seja possibilitada a execução dos respectivos exames.

Seção II

Da Jornada de Trabalho

Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

§ 1.º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2.º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3.º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4.º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) - 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

b) - 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e

c) - 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1.º - Nos voos de empresa de táxi aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em voos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterado os limites prescritos na alínea "a" do art. 29 desta Lei.

§ 2.º - Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

Art. 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave e nos seguintes casos:

a) - inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;

b) - espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e

c) - por imperiosa necessidade.

§ 1.º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 2.º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3.º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 23 - A duração do trabalho do aeronauta, computados os tempos de voo, de serviço em terra durante a viagem, de reserva e de 1/3 (um terço) do sobreaviso, assim como o tempo do deslocamento, como tripulante extra, para assumir voo ou retornar à base após o voo e os tempos de adestramento em simulador, não excederá a 60 (sessenta) horas semanais e 176 (cento e setenta e seis) horas mensais.

§ 1.º - O limite semanal estabelecido neste artigo não se aplica ao aeronauta que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei.

§ 2.º - O tempo gasto no transporte terrestre entre o local de repouso ou da apresentação, e vice-versa, ainda que em condução fornecida pela empresa, na base do aeronauta ou fora dela, não será computado como de trabalho para fins desta Lei.

Art. 24 - Para o aeronauta pertencente a empresa de táxi aéreo ou serviços especializados, o período máximo de trabalho consecutivo será de 21 (vinte e um) dias, contados do dia de saída do aeronauta de sua base contratual até o dia do regresso à mesma, observado o disposto do art. 34 desta Lei.

Parágrafo único - O período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 (dezessete) dias.

Seção III

Do Sobreaviso e Reserva

Art. 25 - Sobreaviso é o período de tempo não excedente a 12 (doze) horas, em que o aeronauta permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, até 90 (noventa) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.

§ 1.º - O número de sobreavisos que o aeronauta poderá concorrer não deverá exceder a 2 (dois) semanais ou 8 (oito) mensais.

§ 2.º - O número de sobreavisos estabelecidos no parágrafo anterior não se aplica aos aeronautas de empresas de táxi aéreo ou serviço especializado.

Art. 26 - Reserva é o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.

§ 1.º - O período de reserva para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular não excederá de 6 (seis) horas.

§ 2.º - O período de reserva para aeronautas de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3.º - Prevista a reserva, por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso.

Seção IV

Das Viagens

Art. 27 - Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante, contado desde a saída de sua base até o regresso à mesma.

§ 1.º - Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.

§ 2.º - É facultado ao empregador fazer com que o tripulante cumpra uma combinação de voos, passando por sua base, sem ser dispensado do serviço, desde que obedeça à programação prévia, observadas as limitações estabelecidas nesta Lei.

§ 3.º - Pode o empregador exigir do tripulante uma complementação de voo para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis, sem trazer prejuízo da sua programação subsequente, respeitadas as demais disposições desta Lei.

Seção V

Dos Limites de Voo e de Pouso

Art. 28 - Denomina-se "hora de voo" ou "tempo de voo" o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a "partida" dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se imobiliza ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço).

Art. 29 - Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

a) - 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

b) - 12 (doze) horas de voo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;

c) - 15 (quinze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de revezamento; e

d) - 8 (oito) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1.º - O número de pousos na hipótese da alínea "a" deste artigo, poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador; neste caso o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de 1 (uma) hora.

§ 2.º - Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nas alíneas "a", "b" e "c" deste artigo.

§ 3.º - As empresas de transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turbo hélice poderão acrescentar mais 4 (quatro) pousos, aos limites estabelecidos neste artigo.

§ 4.º - Os limites de pousos estabelecidos nas alíneas "a", "b" e "c" deste artigo, não serão aplicados às empresas de táxi aéreo e de serviços especializados.

§ 5.º - O Ministério da Aeronáutica, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea "d" deste artigo.

Art. 30 - Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês, trimestre ou ano, respectivamente:

a) - em aviões convencionais: 100 - 270 - 1000 horas;

b) - em aviões turbo hélice: 100 - 255 - 935 horas;

c) - em aviões a jato: 85 - 230 - 850 horas; e

d) - em helicópteros: 90 - 260 - 960 horas.

§ 1.º - Quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave será observado o menor limite.

§ 2.º - Os limites de tempo de voo para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, em espaço inferior a 30 (trinta) dias serão proporcionais ao limite mensal mais 10 (dez) horas.

Art. 31 - As horas realizadas como tripulante extra serão computadas para os limites de jornada, semanais e mensais de trabalho, não sendo as mesmas consideradas para os limites de horas de voo previstos no art. 30 desta Lei.

Seção VI

Dos Períodos de Repouso

Art. 32 - Repouso é o espaço de tempo ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

Art. 33 - São assegurados ao tripulante, fora de sua base domiciliar, acomodações para seu repouso, transporte ou ressarcimento deste, entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.

§ 1.º - O previsto neste artigo não será aplicado ao aeronauta de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados quando o custeio do transporte e hospedagem, ou somente esta, for por elas ressarcido.

§ 2.º - Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação.

Art. 34 - O repouso terá a duração diretamente relacionada ao tempo da jornada anterior, observando-se os seguintes limites:

a) - 12 (doze) horas de repouso, após jornada de até 12 (doze) horas;

b) - 16 (dezesesseis) horas de repouso, após jornada

de mais de 12 (doze) horas e até 15 (quinze) horas; e

c) - 24 (vinte e quatro) horas de repouso, após jornada de mais de 15 (quinze) horas.

Art. 35 - Quando ocorrer o cruzamento de três ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na sua base domiciliar, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por fuso cruzado.

Art. 36 - Ocorrendo o regresso de viagem de uma tripulação simples entre 23,00 (vinte e três) e 06,00 (seis) horas, tendo havido pelo menos 3 (três) horas de jornada, o tripulante não poderá ser escalado para trabalho dentro desse espaço de tempo no período noturno subsequente.

Seção VII

Da Folga Periódica

Art. 37 - Folga é o período de tempo não inferior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas em que o aeronauta, em sua base contratual, sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1.º - A folga deverá ocorrer, no máximo, após o 6.º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas à disposição do empregador, contado a partir da sua apresentação, observados os limites estabelecidos nos arts. 21 e 34 desta Lei.

§ 2.º - No caso de voos internacionais de longo curso, que não tenham sido previamente programados, o limite previsto no parágrafo anterior poderá ser ampliado de 24 (vinte e quatro) horas, ficando o empregador obrigado a conceder ao tripulante mais 48 (quarenta e oito) horas de folga além das previstas no art. 34 desta Lei.

§ 3.º - A folga do tripulante que estiver sob o regime estabelecido no art. 24 desta Lei será igual ao período despendido no local da operação, menos 2 (dois) dias.

Art. 38 - O número de folgas não será inferior a 8 (oito) períodos de 24 (vinte e quatro) horas por mês.

§ 1.º - Do número de folgas estipulado neste artigo serão concedidos dois períodos consecutivos de 24 (vinte e quatro) horas devendo pelo menos um destes incluir um sábado ou um domingo.

§ 2.º - A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada.

Art. 39 - Quando o tripulante for designado para curso fora da base, sua folga poderá ser gozada nesse local, devendo a empresa assegurar, no regresso, uma licença remunerada de 1 (um) dia para cada 15 (quinze) dias fora da base.

Parágrafo único - A licença remunerada não deverá coincidir com sábado, domingo ou feriado, se a permanência do tripulante fora da base for superior a 30 (trinta) dias.

Capítulo III

DA REMUNERAÇÃO E DAS CONCESSÕES

Seção I

Da Remuneração

Art. 40 - Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta corresponderá à soma das quantias por ele percebidas da empresa.

Parágrafo único - Não se consideram integrantes da remuneração as importâncias pagas pela empresa a título de ajudas de custo, assim como as diárias de hospedagem, alimentação e transporte.

Art. 41 - A remuneração da hora de voo noturno, assim como as horas de voo como tripulante extra, será calculada na forma da legislação em vigor, observados os acordos e condições contratuais.

§ 1.º - Considera-se voo noturno o realizado entre o pôr e o nascer do sol.

§ 2.º - A hora de voo noturno para efeito de remuneração é contada à razão de 52'30" (cinquenta e dois minutos e trinta segundos).

Art. 42 - As frações de hora serão computadas para efeito de remuneração.

Seção II

Da Alimentação

Art. 43 - Durante a viagem, o tripulante terá direito a alimentação, em terra ou em voo, de acordo com as instruções técnicas dos Ministérios do Trabalho e da Aeronáutica.

§ 1.º - A alimentação assegurada ao tripulante deverá:

a) - quando em terra, ter a duração mínima de 45' (quarenta e cinco minutos) e a máxima de 60' (sessenta minutos); e

b) - quando em voo, ser servida com intervalos máximos de 4 (quatro) horas.

§ 2.º - Para tripulante de helicópteros a alimentação será servida em terra ou a bordo de unidades marítimas, com duração de 60' (sessenta minutos), período este que não será computado na jornada de trabalho.

§ 3.º - Nos voos realizados no período de 22,00 (vinte e duas) às 06,00 (seis) horas, deverá ser servida uma refeição se a duração do voo for igual ou superior a 3 (três) horas.

Art. 44 - É assegurada alimentação ao aeronauta na situação de reserva ou em cumprimento de uma programação de treinamento entre 12,00 (doze) e 14,00 (quatorze) horas, e entre 19,00 (dezenove) e 21,00 (vinte e uma) horas, com duração de 60' (sessenta minutos).

§ 1.º - Os intervalos para alimentação não serão computados na duração da jornada de trabalho.

§ 2.º - Os intervalos para alimentação de que trata este artigo não serão observados, na hipótese de programação de treinamento em simulador.

Seção III

Da Assistência Médica

Art. 45 - Ao aeronauta em serviço fora da base contratual, a empresa deverá assegurar assistência médica em casos de urgência, bem como remoção por via aérea, de retorno à base ou ao local de tratamento.

Seção IV

Do Uniforme

Art. 46 - O Aeronauta receberá gratuitamente da empresa, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício de sua atividade profissional, estabelecidos por ato da autoridade competente.

Seção V

Das Férias

Art. 47 - As férias anuais do aeronauta serão de 30 (trinta) dias.

Art. 48 - A concessão de férias será participada ao aeronauta, por escrito, com a antecedência mínima de 30 (trinta) dias, devendo o empregador assinar a respectiva notificação.

Art. 49 - A empresa manterá atualizado um quadro de concessão de férias, devendo existir um rodízio entre os tripulantes do mesmo equipamento quando houver concessão nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro.

Art. 50 - Ressalvados os casos de rescisão de contrato, as férias não poderão ser converter em abono pecuniário.

Capítulo IV

DAS TRANSFERÊNCIAS

Art. 51 - Para efeito de transferência, provisória ou permanente, considera-se base do aeronauta a localidade onde o mesmo está obrigado a prestar serviços e na qual deverá ter domicílio.

§ 1.º - Entende-se como:

a) - transferência provisória o deslocamento do aeronauta de sua base, por período mínimo de 30 (trinta) dias e não superior a 120 (cento e vinte) dias, para prestação de serviços temporários, sem mudança de domicílio, à qual retorna tão logo cesse a incumbência que lhe foi cometida; e

b) - transferência permanente, o deslocamento do aeronauta de sua base, por período superior a 120 (cento e vinte) dias, com mudança de domicílio.

§ 2.º - Após cada transferência provisória o aeronauta deverá permanecer na sua base pelo menos 180 (cento e oitenta) dias.

§ 3.º - O interstício entre transferências permanentes será de 2 (dois) anos.

§ 4.º - Na transferência provisória serão assegurados ao aeronauta acomodações, alimentação e transporte a serviço e, ainda, transporte aéreo de ida e volta, e no regresso uma licença remunerada de 2 (dois) dias para o primeiro mês, mais 1 (um) dia para cada mês ou fração subsequente, sendo que no mínimo 2 (dois) dias não deverão coincidir com o sábado, domingo ou feriado.

§ 5.º - Na transferência permanente serão assegurados ao aeronauta pela empresa:

a) - uma ajuda de custo, para fazer face à despesas de instalação na nova base, não inferior a quatro vezes o valor do salário mensal, calculado o salário variável por sua taxa atual multiplicada pela média do correspondente trabalho, em horas ou quilômetros de voo, nos últimos 12 (doze) meses; e

b) - o transporte aéreo para si e seus dependentes

c) - a translação da respectiva bagagem; e

d) - uma dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 8 (oito) dias, a ser fixada por sua opção, com aviso prévio de 8 (oito) dias, à empresa, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à sua chegada a nova base.

§ 6.º - Na forma que dispuser o regulamento desta Lei, poderá ser a transferência provisória transformada em transferência permanente.

Art. 52 - O aeronauta deverá ser notificado pelo empregador com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias na transferência permanente e 15 (quinze) dias na provisória.

Capítulo V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 53 - Além dos casos previstos nesta Lei, as responsabilidades do aeronauta são definidas no Código Brasileiro do Ar, nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais.

Art. 54 - Os tripulantes das aeronaves das categorias administrativa e privada de indústria e comércio ficam equiparados, para os efeitos desta Lei, aos de aeronaves empregadas em serviços de táxi aéreo.

Art. 55 - Os Ministros de Estado do Trabalho e da Aeronáutica expedirão as instruções que se tornarem necessárias à execução desta Lei.

Art. 56 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 57 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 5 de abril de 1984; 163.º da Independência e 96.º da República.

JOÃO FIGUEIREDO
Dêlio Jardim Mattos
Murillo Macêdo

Traidores!

Sim, nós vamos denunciá-los, um a um. O fazemos em consideração aos trabalhadores que não podem mais ser enganados por gente deste caráter. Queremos falar aqui dos parlamentares que faltaram com a nossa categoria, fugindo da responsabilidade, se omitindo e mentindo. Queremos falar aqui dos deputados e senadores do PDS, membros da comissão formada no Congresso Nacional para estudar, debater e votar "democraticamente" a nova regulamentação.

Dos 22 componentes, apenas, os do PMDB honraram o compromisso de lutar pelos interesses da maioria; os aeronautas neste caso. Foram os deputados Flávio Bierrenbach — também presidente da comissão — Jorge Vargas, Odilon Salmória, Rubem Figueiró — José Maranhão, e os senadores

Alberto Silva, Severo Gomes, Cid Sampaio e Gastão Muller.

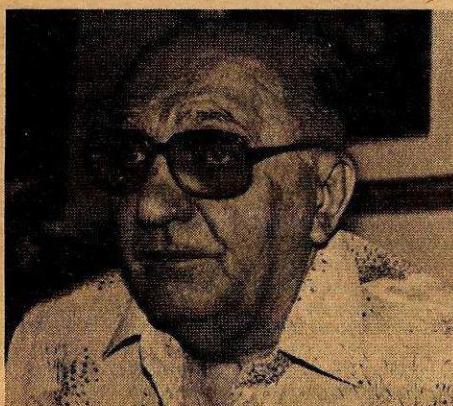
Dos outros, só omissão a declarar.

Não esperávamos empenho, dedicação ou lealdade dos senhores do PDS, porém, nem tanto cinismo e descaso. Esta estória merece ser relatada em detalhes para que todos saibam quem foi quem no Congresso Nacional durante a tramitação da nova legislação do aeronauta naquela Casa. É importante ressaltar que procuramos os membros da comissão para a regulamentação. Unidos de extensos trabalhos a cerca de medicina da aviação, fadiga de voo etc., explicamos a cada um desses parlamentares, a necessidade de algumas emendas estarem inseridas ao texto final do projeto. Apelamos para a independência

parlamentar, para a consciência, para a honestidade e pedimos apoio à reivindicação que tão justamente fazíamos naquele momento.

Traição. Foi esta a resposta que recebemos, sem constrangimento nenhum da parte de homens que deveriam ser representantes legítimos das aspirações do povo e dos trabalhadores. Assim como agiram com os aeronautas, esses deputados e senadores do PDS não titubearão em trapacear com outras categorias frustrando expectativas como fizeram conosco.

Por isso, vamos apresentar estes que nos traíram e torná-los conhecidos da maioria, para que não voltem a contar suas mentiras em futuras eleições nos discursos de palanque.



ALMIR PINTO

— senador e relator PDS —

Os primeiros contatos com o senador, no Congresso, foram telefônicos. Expusemos-lhe a importância das emendas e este mostrou-se sensível às que tinham referência à mulher aeronauta. No dia 15, exatamente, nos dirigimos a seu gabinete, acompanhados dos deputados Odilon Salmória e Jorge Vargas, onde o encontramos acompanhado do coronel Landi, assessor parlamentar do Min. da Aeronáutica. Apresentamos-lhe nossas emendas, mais uma vez, diante das quais o senador referendou consideração especial às que se colocavam em defesa das mulheres, porém, argumentou que iria consultar o órgão competente (?) sobre o assunto.

Com os outros parlamentares do PDS nem valeria a pena gastar tinta e papel, não fosse a obrigação de mostrar para toda a categoria quem realmente são eles. No entanto, o senador Almir Pinto (PDS-Ceará — pró-indiretas) é um caso especial onde todos os

limites de submissão e subserviência foram ultrapassados, sobretudo por ser ele o relator da comissão.

É revoltante tomar conhecimento por meio de jornais ou revistas de que existem políticos incapazes de outro procedimento que não o de lamber as botas dos poderosos, mas presenciar este comportamento é repugnante. Para que não se cogite a possibilidade de estarmos sendo excessivamente críticos ou mesmo de estarmos agindo com parcialidade, o que se segue é a transcrição oficial de trechos das gravações das reuniões havidas nos dias 14 e 20 de março, em Brasília. O julgamento e as conclusões são suas.

Ignorando nossa posição perante o texto, colocada oficialmente ao Brigadeiro Volnei, ao Ministro da Aeronáutica e pessoalmente ao senador, diz ele a certa altura do relatório:

... "Pelo exame do texto oriundo do Poder Executivo, chega-se à conclusão de que a proposição resultou de acerto entre as partes interessadas." (má-fé?)

Na reunião do dia 20 de março, dizia ele sobre seu conhecimento da matéria:

... "Por que eu quero confessar a minha quase ignorância... Eu não participei desta reunião, destas reuniões... peguei isto depois que aqui cheguei no dia 12 de março. Eu não entendo de Aeronáutica, não sou aviador, coisíssima alguma"...

É interessante saber por que o ilustre senador não estava antes em Brasília: Explicação dada no dia 14 de março, ao presidente da Comissão: ... "Presidente, é uma questão mais sentimental de marido e mulher. Há quatro anos que minha mulher não passa o seu aniversário em família, coincide sempre de ela estar em Brasília. Como vamos ter feriado até quarta-feira de cinzas e ela faz aniversário na sexta-feira, eu ficarei no Ceará até o dia 11 de março". (dignificante não é mesmo?)

Sobre sua assessoria para redigir o relatório:

... "Eu... este parecer foi calcado (o grifo é nosso) ... eu obtive assessoria do Ministério da Aeronáutica através do brigadeiro, por isso ele está aqui, sentado aqui ao meu lado.

"Eu dou parecer calcado naquilo que fui instruído e dentro de uma orientação partidária."

Sobre sua independência parlamentar:

"Eu não tenho o menor interesse de prejudicar a classe... Agora, eu sou um homem de partido, eu calquei parecer obedecendo uma orientação partidária. A orientação não foi propriamente uma orientação, mas as explicações que me foram dadas pelo brigadeiro."

"Se por acaso eu não me sentisse capacitado a dar uma explicação sobre uma emenda X, eu recorreria então ao brigadeiro Volnei."

Agora vejamos como alguém que se confessa ignorante na ma-

téria consegue emitir um parecer deste teor:

"Daí a dificuldade de adotar-se o Substituto (emenda n.º 1) em que não tenham sido levados em consideração pontos importantes, que fogem ao conhecimento leigo, tais como: a harmonia de conceitos tradicionais; a obediência a denominações que da antiga mas sempre atual legislação; a observância de princípios constantes de atos internacionais de que o Brasil faz parte, como os Anexos e as Resoluções da OACI"...

Mais adiante falando sobre jornada:

... "Está, mesmo, abaixo dos limites vigentes nos Estados Unidos da América." (para quem não conhecia nem a nossa legislação, fica meio estranho não é mesmo?)

Restará alguma dúvida de que este parecer foi elaborado nos gabinetes do Ministério da Aeronáutica? Qual teria sido o papel do relator nesta estória algo malcheirosa?

Ao invés de fazermos uma afirmativa, preferimos duvidar de sua enfática afirmação a certa altura dos debates:

... "Eu não sou criança, eu sou um homem de 71 anos, não quero fazer aqui papel de fantoche"...

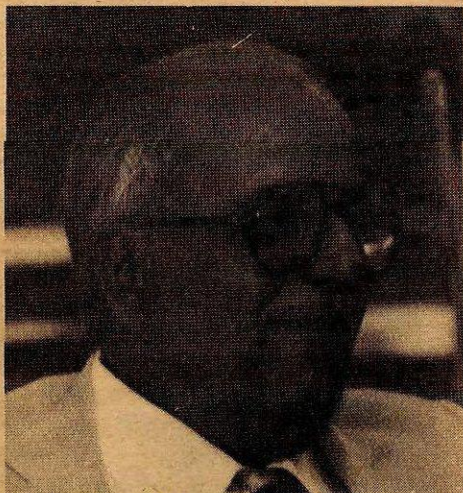
Será?

Traidores!

JOÃO LOBO e JOÃO CASTELO
- senadores PDS -

Na primeira reunião da regulamentação - no dia 14, já sabíamos que estes dois senhores estavam viajando. Evidentemente que não compareceram aos trabalhos da comissão, mas só foram substituídos de última hora, por ocasião da reunião do dia 20.

Ora, se é correto que todos os interessados sabiam do motivo da ausência de ambos os parlamentares, então por que a substituição retardada? Proposital, certamente, no sentido de dificultar o processo.



Juthahy Magalhães

PASSOS PORTO e JUTAHY MAGALHÃES

- senadores biônicos PDS -

Foram os substitutos de última hora de João Lobo e João Castelo, respectivamente. Por isso, não tivemos sequer oportunidade de conversar com os mesmos (certamente de nada adiantaria, visto os demais contatos).

Embora tenha chegado de última hora, JUTAHY MAGALHÃES afirmou estar votando consciente e de ter conhecimento da matéria. Alegando normas regimentais impediu a realização do seminário.

VOTARAM CONTRA OS AERONAUTAS!

MOACIR FRANCO
- deputado PTB -

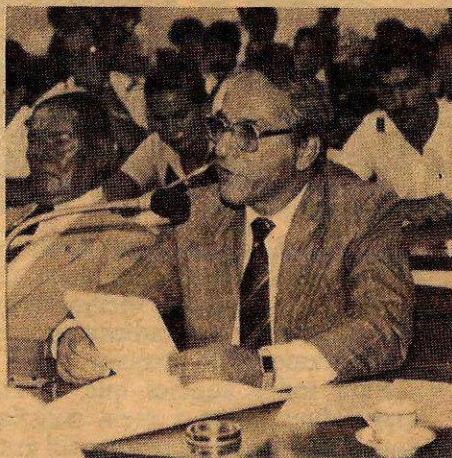
Indicado pelo PDS foi substituído no dia da votação a seu próprio pedido. Quando contactado não sabia que fazia parte da comissão e só mostrou preocupação em conseguir um "show" para aeronautas.

Fugindo às responsabilidades,

A Bússola

indiretamente, o sr. Moacir Franco também...

VOTOU CONTRA OS AERONAUTAS!



Ademar Guisi

ADEMAR GHISI
- deputado PDS -

Do discurso exaltado que fez diante de nós, à prática, deixou absolutamente tudo a desejar. Comprometeu-se a estudar as emendas, enfatizando que entendia nossa situação, pois já havia sido relator do projeto do deputado José Costa o que o deixara a par dos problemas da categoria.

Como os demais parlamentares do PDS porém, o deputado...

VOTOU CONTRA OS AERONAUTAS!

EUNICE MICHILIS
- senadora PDS -

Com relação ao mesmo assunto conversamos com a senadora que ressaltou que "voar era realmente cansativo"; "que entendia que o avião traz modificações orgânicas manifestas na própria feição cansada da maioria dos aeronautas". Ao apelarmos para a independência parlamentar disse que "quando alguém me convence de uma determinada questão, não me importo com a liderança". Só que, contrariamente a posição externada, a única senadora do Congresso Nacional brasileiro faltou com sua palavra, portando-se em plenário como quem recebe ordens e as executa.

VOTOU CONTRA OS AERONAUTAS!

JOÃO LÚCIO
- senador PDS -

Após contatos telefônicos, informações de gabinete nos desaconselharam a tentar um encon-

tro com o senador, visto que o mesmo mal consegue distinguir uma emenda de um projeto; que João Lúcio era um homem muito simples, de pouca escolaridade, inclusive, e que jamais atentaria para nossas questões, seguindo as determinações do PDS.



João Lúcio

(E nós perguntamos: como é possível ser indicado para o cargo da responsabilidade de um parlamentar dentro de uma comissão que definirá as condições de trabalho de centenas de pessoas, um homem que mal consegue discernir as coisas? Só mesmo do PDS...).

Com toda sua simplicidade, desconhecimento entretanto, seguiu a determinação do partido...

VOTOU CONTRA OS AERONAUTAS!



José Ribamar

JOSÉ RIBAMAR MACHADO
- deputado - PDS -

Foi categórico em afirmar que iria seguir a liderança do partido. Nos aconselhou a falar diretamente com o líder do PDS, pois seria perda de tempo conversar com os deputados da comissão. Esclareceu que, apesar de conhecer muito da nossa profissão, uma vez que já foi assessor jurídico do Ministério da Aeronáutica durante longos anos e por ter ajudado na elaboração do Código

Brasileiro do Ar.

Além de submisso, mal informado - durante a conversa conosco não sabia quem era o líder do PT e o nome do líder do PDT - Ribamar Machado ainda é mentiroso. Nos afirmou que no dia anterior (o procuramos em 15 de março), havia recebido convocação para a reunião da comissão e que atendeu prontamente. Nada disso. Nós, do Sindicato e alguns parlamentares especialmente do PMDB, sim, estivemos presente à esta reunião preliminar e, com certeza, desmentimos o deputado que não compareceu a mesma.

VOTOU CONTRA OS AERONAUTAS!

BALTHAZAR BEM E CANTO
-deputados PDS-

Nos afirmou sem rodeios que "entendia mesmo era de agricultura", que a aviação não era sua área. Porém, que havia sido convocado para a comissão que estudaria a regulamentação do aeronauta no Congresso e que olharia com cuidado as nossas emendas. Foi substituído por Prisco Viana, também do PDS, que...

VOTOU CONTRA OS AERONAUTAS



Osmar Leitão

OSMAR LEITÃO e GABRIEL HERMES
-deputados PDS-

Todos os dois nos receberam muito bem, com a já conhecida "amabilidade de gabinete" característica dos signatários do PDS. No entanto, na hora "h",

VOTARAM CONTRA OS AERONAUTAS

Só encenação

Um jogo de cartas marcadas. Assim funcionou nosso Congresso Nacional na votação da nova regulamentação do aeronauta.

Embora com grandes avanços para a categoria, todos sabíamos da fragilidade de alguns itens que deveriam ser melhorados. Acreditávamos que, naquela Casa, fórum máximo e legítimo de debate dos assuntos de interesse público, ainda pudéssemos através da troca de informações, elucidar e sensibilizar os parlamentares que direta ou indiretamente teriam o texto nas mãos. Imaginávamos que não seria uma conquista fácil, mas com excesso de otimismo, talvez, contávamos com o mínimo de honestidade, de comprometimento popular e profissionalismo dos que trabalhavam na comissão implantada especificamente com este fim. Não imaginávamos que a incapacidade e dependência de parlamentares que se dizem a serviço da comunidade chegasse ao extremo com que nos deparamos.

A começar pelo período de encaminhamento do projeto ao Congresso Nacional, ficava evidente a intenção do Governo e DAC em atrapalhar as possíveis negociações em torno de qualquer mudança. A mensagem presidencial foi lida em plenário no dia 29 de novembro - uma 5.ª-feira -, quando iniciou-se a contagem de tempo (8 dias) para apresentação de emendas.

Acontece, que o Congresso entrou em recesso no dia 05 de dezembro, expirando aquele prazo portanto, em 02 de março de 1984, sexta-feira de carnaval. Era evidente que, em tal período, poucos parlamentares seriam encontrados em Brasília - prejudicando nossas possibilidades de evoluir na discussão das propostas. Os pontos contrários foram-se somando e até o dia 14 de março, a comissão parlamentar ainda não se havia reunido por falta de quorum - (note-se que para obter quorum era preciso 8 pessoas e que no dia 1.ª de março uma primeira reunião fora cancelada pela ausência quase absoluta de parlamentares).

Exatamente por isso, o painel sugerido pelo deputado Flávio Bierrembach com o intuito de debater e esclarecer aspectos aeromédicos, aeronáuticos e aspectos tabalhistas relacionados com a matéria em exame, acabou cancelado. Protestos e a decepção entretanto, não foram suficientes para que uma nova data fosse marcada, afinal, nosso tempo era escasso.

Na segunda e última reunião, no dia 20 de março, grande número de aeronautas se dirigiu ao Congresso para acompanhar a votação das emendas de perto. Era o momento crucial de tantos anos de esforço e luta. A comissão mista reunia-se fi-



A discussão do projeto na segunda e última reunião da comissão, no dia 20 de março.



nalmente, para dicutar e votar o parecer do relator Almir Pinto. Ainda neste dia foram indicados os parlamentares escolhidos, às pressas, para substituir aqueles que, até então, pouco se importaram com as condições de trabalho do aeronauta ou de quem quer que seja.

Cuidadosamente instruído pelo Ministério da Aeronáutica e DAC, Almir Pinto justificou o por que de rejeitar as emendas. O circo estava armado. Um a um, os deputados e senadores do PDS, igualmente preparados pela liderança do partido e

autoridades, negaram-se mesmo a escutar, a ponderar e, em bloco, disseram NÃO a todas as melhorias que tão justamente reivindicávamos no aprimoramento do projeto.

Para todos aqueles que durante quase duas horas e meia assistiam aquela encenação, a revolta foi grande demais para ser contida e em bloco se retiraram do recinto, aguardando no corredor os deputados e senadores do PDS, para jogar-lhes no rosto todo nosso desprezo e indignação.

Passados dois dias, como quem

pretende capitalizar dividendos, ou redimir o órgão da figura fortemente hostilizada, o coronel Land, assessor parlamentar do Ministério da Aeronáutica, procurou os deputados Odilon Salmória e Jorge Vargas, para negociar as duas emendas que agora fazem parte do texto final da regulamentação. Como não nos dobramos a chantagens, fazemos questão de relatar pela BÚSSOLA, o papel que, tanto ele quanto os parlamentares do PDS desempenharam no Congresso, como tudo o mais que se deu nos bastidores.



Brigadeiro Volnei



Major Miguel



Coronel Land, ao centro

O DAC como mentor

Nessa estória, de desfecho previsto, que foi a tramitação do projeto da regulamentação no Congresso, o papel de intimidador coube ao DAC. Pelo que nos é dado conhecer ao longo do tempo, nada assim tão espantoso, só que agora ultrapassando todos os limites.

Ao executar abertamente o "lobby" das empresas, o DAC, nas pessoas do brigadeiro Volnei, coronel Land e major Miguel, utilizou-se de todos os meios para alcançar sua estratégia, sobretudo ao instruir os deputados do PDS a rejeitem qualquer modificação no texto que viesse a ser sugerida pelos aeronautas. Tanto isso pode ser provado que em nossa visita ao relator Almir Pinto nos deparamos em seu gabinete com o coronel Land muito à vontade, e, no contato com a liderança do PDS, nos encontramos com o brigadeiro Volnei entrando no gabinete de Nelson Marchezan que, minutos antes, deixara escapar que iria estudar o assunto (regulamentação) com o ministro da Aeronáutica.

Já na reunião com o ministro da Aeronáutica no dia 19 de março, em que este se mostrou acessível e disposto à discussão das questões levantadas pelos deputados Odilon Salmória e Jorge Var-

gas, os representantes do DAC entretanto mostraram-se irredutíveis, colocando-se, como nos relatos o dep. Jorge Vargas, na posição de verdadeiros deuses ao afirmarem categoricamente ser o projeto "PERFEITO". Poucas horas depois, saberíamos o porquê desta posição.

No dia 20 de março, algumas horas antes da votação na Comissão Mista, em bate-papo informal com a diretoria do Sindicato e um grupo de aeronautas, o brigadeiro Volnei reconhecia diversas falhas no projeto. Disse entender que as emendas eram justas, mas que, em função de compromisso assumido com as empresas, permaneceria na posição intransigente de não aceitar alterações. Durante o tempo em que tentou convencer-nos da "perfeição" do projeto, o brigadeiro Volnei tocou na possibilidade de retirada do projeto caso insistíssemos nas emendas e deixou escapar algumas "jóias" como:

"... depois de 12 horas de trabalho, está todo mundo morto mesmo, e então tanto faz se a jornada é de 15, 17 ou 20 horas" (justificando a jornada de 20 horas para a tripulação de revezamento).

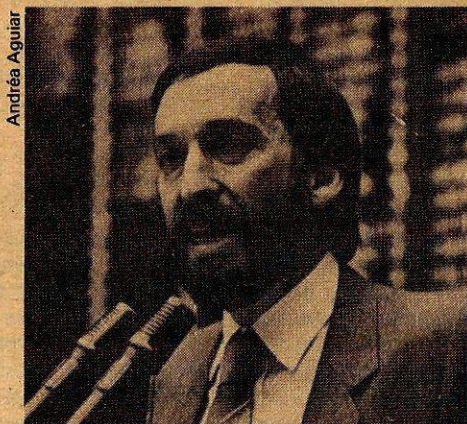
Prosseguiu discorrendo sobre diversas emendas por nós propostas e das razões

para não aceitá-las. Até então acreditávamos na isenção do DAC perante uma questão que só diz respeito a empregados e empregadores, cabendo-lhe somente a posição de árbitro durante a discussão do projeto e fiscal após sua aprovação. Doce ilusão.

As 17 horas quando conhecemos o relatório do senador Almir Pinto (PDS - Ceará), ouvimos estarecidos a transcrição quase que literal das palavras do brigadeiro Volnei. Estava ali a explicação para a intransigência dos homens do DAC. Mesmo reconhecendo as falhas do projeto não havia tempo suficiente para mudar o relatório que as circunstâncias nos levam a acreditar tenha vindo pronto na pasta dos mandados do DAC. Ou teria sido o senador Almir Pinto, que por diversas vezes confessou seu desconhecimento da matéria, subitamente iluminado por alguma luz divina que lhe permitiu redigir um relatório de 21 páginas que desce a minúcias inacreditáveis para um leigo?

Uma farsa de péssimos atores, que desmoralizaram e enxovalharam a honra daquele que para todo o cidadão deve estar acima de qualquer suspeita: o PODER LEGISLATIVO.

De outro lado, a lealdade



Andréa Aguiar

Comentário

A nossa participação na Comissão Mista, que examinou o projeto do Executivo que regulamenta a profissão de Aeronauta, deveu-se primeiramente ao interesse que o próprio assunto desperta e, em segundo lugar, pelo fato de ser membro da recém-criada Associação dos Parlamentares Pilotos, o que evidentemente cria uma afinidade de idéias.

Ao projeto do Executivo apresentamos algumas emendas quase todas a pedido ou por inspiração do Sindicato dos Aeronautas, com cuja direção tivemos o prazer de dialogar durante algumas semanas.

Acreditávamos que as matérias abordadas pelas emendas, todas de relevante importância, não apenas para o Aeronauta, como um todo, mas principalmente para a segurança da Aviação Civil, que iriam sensibilizar tanto o Congresso Nacional quanto o Ministério da Aeronáutica.

Em função disso é que mantivemos uma audiência com o Ministro da Aeronáutica — Tenente Brigadeiro Délio Jardim de Matos, cuja receptividade nos levou a crer na possibilidade da aprovação de algumas das emendas apresentadas.

Infelizmente a Comissão Mista não aprovou as emendas, por não termos recebido, por parte do PDS, nenhum voto favorável a qualquer delas.

Apesar disso, houve um avanço muito grande nas relações entre

profissionais, governo e políticos, quando o plenário do Congresso, acatando um acordo entre as partes envolvidas, aprovou duas das emendas ao projeto original: uma sobre a aviação executiva e outra com referência ao conforto e segurança do Aeronauta durante o voo.

A luta do Sindicato dos Aeronautas, de associações e Comissários e de Pilotos foi intensa e elogiável desde bem antes do Executivo enviar o seu projeto ao Congresso Nacional. E a luta deve continuar.

Mesmo tendo sido o projeto uma melhoria nas condições de trabalho dos Aeronautas, muita coisa ainda deverá ser aperfeiçoada.

Temos tudo para crer que tanto a classe política, quanto o Ministério da Aeronáutica estão abertos para os avanços tão necessários na atual legislação.

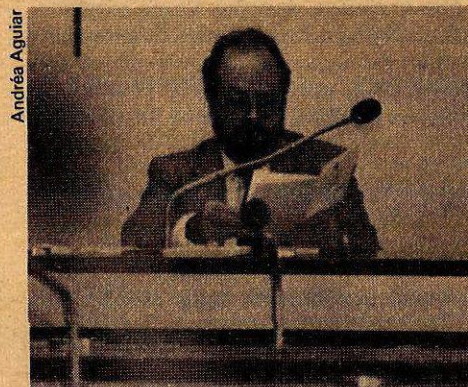
É necessário a continuidade da discussão de aspectos importantes para a profissão do Aeronauta, como o período de repouso, acomodação individual, a folga, a alimentação, jornada de trabalho, insalubridade na aviação Agrícola e um sem-número de outros pontos de igual importância.

Estamos certos que em futuro próximo, novas conquistas serão alcançadas em benefício da aviação civil e dos homens e mulheres que fazem o seu progresso.

Queremos deixar aqui registrado nosso profundo reconhecimento pela brilhante atuação dos deputados e senadores de oposição, na discussão e votação do nosso projeto.

De maneira muito especial agradecemos aos depu-

tados Flávio Bierrembach, Odilon Salmória, Jorge Vargas e Rubem Figueiró, pelo empenho e dedicação nos trabalhos que tão lealmente conduziram na condição de legítimos representantes dos trabalhadores e também de pilotos que são.



Andréa Aguiar

FLÁVIO BIERREMBACH

Como presidente da comissão embrenhou-se a fundo na tarefa de esclarecer, explicar e convencer a todos os seus membros, deputados e senadores, da justeza das emendas por nós apresentadas.

Seu empenho, mais uma vez, só veio reafirmar o apreço que Bierrembach tão dignamente tem demonstrado pelos trabalhadores.

RUBEM FIGUEIRÓ

Ao apresentar um projeto substitutivo, prestou a mais justa e merecida homenagem ao brilhante homem público e perma-

nente defensor das causas dos aeronautas, deputado José Costa. Retirou este substitutivo ao ficar ciente de que o mesmo não nos beneficiaria naquele momento. Uma atitude de respeito aos nossos interesses.



Andréa Aguiar

JORGE VARGAS ODILON SALMÓRIA

Dois grandes parlamentares com quem tivemos o prazer de conviver durante os dias de tramitação do projeto. Serão lembrados pela categoria não só como aqueles que apresentaram as emendas de nosso interesse, mas como homens públicos que, com sua postura, honraram o mandato de que estão investidos.

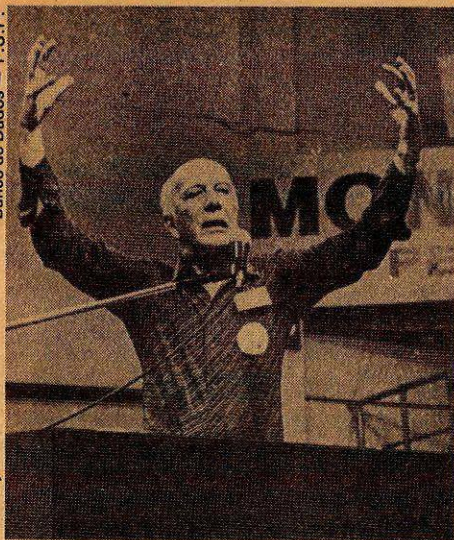
Conheça sua regulamentação

Através destes dois seminários, o SNA colocará os companheiros a par de todos os itens da nova regulamentação para o seu melhor cumprimento por parte das empresas e da própria categoria.

Seminário

Odilon Salmória DIAS 02/05 - RIO - e 03/05 - SÃO PAULO

Diretas 84



O deputado Ulisses Guimarães é nosso colaborador neste número de A BÚSSOLA. Presidente do PMDB há 12 anos, está na vida político-parlamentar desde o fim da ditadura de Getúlio Vargas. Antes da fundação do MDB, atual PMDB, foi do PSD. Foi presidente da Câmara dos Deputados no governo Juscelino Kubitschek e Ministro da Indústria e Comércio no primeiro gabinete parlamentarista de João Goulart. Hoje, é candidato a candidato à Presidência da República pelo PMDB, liderando o movimento nacional em favor das eleições diretas.

O próximo dia 25 de abril — data marcada para votação, pelo Congresso, da emenda Dante de Oliveira, que restabelece a eleição direta para a Presidência da República — será decisivo para a história do Brasil. Deputados e senadores terão nas mãos a oportunidade única de colocar o País definitivamente no rumo da democracia, devolvendo ao povo o direito que lhe foi tomado, há 20 anos, de escolher plenamente seus governantes. Num país, como o Brasil, em que a Presidência da República concentra uma soma imensa de poderes, não poder escolher diretamente seu ocupante significa não ter controle sobre decisões vitais para a vida nacional.

Quais são as decisões vitais exigidas pela sociedade, hoje? Antes de mais nada uma mudança radical nos rumos seguidos pela economia. Os brasileiros querem emprego, nós temos um desemprego crescente; os brasileiros querem preços estáveis, a inflação dispara, ultrapassando o patamar dos 200% ao ano; os brasileiros querem melhores condições de saúde, as verbas para o sistema previdenciário diminuem cada vez mais; os brasileiros querem mais escolas, as verbas também diminuem; os brasileiros querem realizar o sonho da casa própria, ele fica cada vez mais inatingível.

Por que isso acontece? Para conseguir uma saída financeira que permita ao País conviver com o torniquete da dívida externa de 100 bilhões de dólares, o governo acatou submissamente as regras que lhe foram impostas pelo Fundo Monetário Internacional. Isso significa submeter o País a uma dolorosa recessão, que já elevou o número de desempregados para 5 milhões de trabalhadores — sem contar os 7 milhões de subempregados e os 40 milhões que vivem em miséria absoluta. Significa cortar os gastos públicos, diminuindo drasticamente os investimentos do Governo em setores como saúde e educação. Significa cortar os salários dos trabalhadores em nome do combate à inflação — medida inócua pois apesar dos sacrifícios que são impostos a todos a inflação continua crescendo.

É preciso inverter esse quadro dramático, que leva ao desespero milhões de brasileiros. Para fazê-lo, contudo, o futuro presidente precisa estar calçado em duas condicionantes. Primeiro, precisa chegar ao Governo com um claro programa de mudanças voltadas para o interesse do povo. Não basta o homem, é preciso haver o homem e o programa. Segundo, o futuro presidente precisa chegar ao Governo com o claro respaldo

da Nação, lastreado por uma legitimidade que lhe dê força para enfrentar os enormes interesses que impedem que o País saia da crise. E só há um caminho para conquistar essa legitimidade: a eleição direta.

As pesquisas de opinião pública mostram que 95% dos brasileiros querem a eleição direta já. Não bastasse essa evidência, os comícios realizados de norte a sul do País mostram que o povo brasileiro está com sede de participar diretamente nas decisões sobre seu futuro. O povo nas ruas já mostrou o que quer ao Congresso Nacional.

Optar pela eleição direta é optar pelo futuro, pelo desenvolvimento, pelo emprego, pela saúde, pela habitação. Ficar com o Colégio Eleitoral — esse monstro que cassa o título de eleitor de 60 milhões de brasileiros — é escolher o arbítrio, a fome, o desemprego, o desespero. É escolher a não mudança. É ir contra o desejo da maioria da Nação. E isso nenhum parlamentar pode fazer. Por todas essas razões, a eleição direta para a Presidência da República será fatalmente aprovada pelo Congresso e os brasileiros poderão ir às urnas manifestar livremente sua vontade política.

Ulisses Guimarães

CRISE/VASP

Acerto de contas

Aeronautas e aviários juntaram suas forças. Unidos mobilizaram suas categorias para impedir que a Vasp concretizasse seu plano de demitir 1.600 funcionários.

Com a convicção de quem tem o trabalho como objeto essencial de vida do homem, formamos uma comissão paritária com os companheiros Ginter Valadão, Hermine, Walfredo, Grissi e Parreiras, nosso assessor econômico pelo DIEESE, mostramos que a competência dos trabalhadores não está somente em dominar a técnica, a sua ferramenta de trabalho, mas também em compreender o processo e o modo de produção que sustenta sua atividade. E no empenho fomos fundo, absorvidos pela condição provisória de administradores. Administrar nunca foi nossa opção de vida, tanto que aqui estamos na condição de aviários e aeronautas, mas certo é que, em 20 dias, mostramos que administrar bem significa, inclusive, ter preocupação social. A nossa revelou-se, também na prática, requisito essencial para o plano alternativo à Vasp.

No lápis e no papel, chegamos a uma economia superior aos milhões que a companhia pretendia demitindo aeronautas e aviários. Tínhamos nossas propostas

e as levamos a público para que todos os segmentos da sociedade tivessem comprovada sua possibilidade. Além disso, fomos ao gabinete do governador de São Paulo, Franco Montoro, do vice, Orestes Quércia, do Secretário de Governo, Roberto Gusmão, e ao gabinete do Secretário dos Transportes, Horácio Ortiz. Contactamos as lideranças sindicais, as lideranças partidárias na Assembléia Legislativa de São Paulo e nos reunimos com a comissão Executiva do PMDB, na capital paulista. Fizemos tudo quanto se mostrava possível.

A divulgação dos nossos problemas e das nossas propostas, a força e mobilização das categorias, permitiu a reavaliação das metas da Vasp e, conseqüentemente, a redução do número de demitidos. Mas ainda não era o bastante. A Vasp não entendera ou confundira as metas com os meios. E é certo que, pelos nossos meios, o mesmo fim pretendido pela companhia pela estabilização da sua receita seria alcançado — mexendo nas variáveis que realmente deprimem os custos tais como o AERUS, os comissionados, os gastos com comissária etc. —, sem a demissão de funcionários. Nos sentimos injustiçados e traídos pelas promessas de garantia de emprego do Governo Mon-

toro, representado na Vasp pelo Prof. Angarita e equipe.

Por isso, não desistimos. Continuamos na luta e avançamos ainda mais. Dos 106 aeronautas demitidos em São Paulo, alguns já foram recontratados existindo também a possibilidade de retorno, a curto prazo, de outros companheiros. Em todos esses casos, a antiguidade do quadro permanecerá observada, tal como no critério de dispensa da Vasp determinado pela Convenção Coletiva dos aeronautas, aprovada por assembléias da categoria.

Neste acerto de contas queremos registrar nosso apreço a todos que tão arduamente trabalharam contra as demissões da Vasp. Oxalá, nossa força e união cresçam muito mais, a ponto de um dia, no transcorrer da nossa luta, ser possível não só garantir empregos, porém gerá-los na medida da necessidade.

Um compromisso relevante de companheirismo. Esta foi a atitude dos aeronautas da Vasp que, diante da proposta de demissões da empresa, pediram aposentadoria, colocando seu cargo à disposição de colegas que inevitavelmente seriam dispensados.

Nossos mais sinceros agradecimentos aos companheiros.

Nanci Moraes



Após 20 dias de intenso trabalho, a comissão apresentava seu plano alternativo.

Nanci Moraes



Última reunião e negociação com a diretoria da Vasp e o secretário do Trabalho.

Miguel Arnt



Concentração e protesto em frente ao Palácio dos Bandeirantes.

Miguel Arnt



Tentativa final para que Pazianoto interferisse em nosso favor.