

Campanha Salarial
2004 2005

Reajuste de 5,8% reflete crise e inflação do período

Fotos: SNA



Sindicatos cutistas e representantes do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, SNEA, debateram muito antes de aprovar o novo índice

Os trabalhadores bem que tentaram, mas, mais uma vez, os sindicatos patronais se mostraram irredutíveis frente à dedicação profissional dos aeroviários perante a crise.



A exemplo das empresas comerciais, setor de táxi-aéreo alega crise para não conceder reajuste melhor. Acima, trabalhadores de Macaé em assembléia

Os funcionários das empresas de táxi-aéreo também estão com os salários reajustados. O Sindicato Nacional das Empresas de Táxi-Aéreo, SNETA, tentou justificar que, com “uma estrutura menor que as empresas comerciais”, não se pode conceder reajuste salarial aos trabalhadores. Pág. 3

Moção de repúdio

A Executiva Nacional da Central Única dos Trabalhadores e os sindicatos Cutistas que representam os trabalhadores do setor aéreo repudiam a proposta de recuperação da Varig do governo federal apresentada pelo ministro da Defesa José Alencar.

A proposta possibilita a demissão de trabalhadores da empresa, na medida que o governo federal não está exigindo que os futuros controladores da Varig assumam o compromisso de absorver os 12 mil trabalhadores do Grupo Varig. Desse modo, durante o processo de migração para a “nova Varig”, milhares de aeroviários e aeronautas poderiam perder seus empregos.

A alternativa de a TAM e a GOL comprar a Varig também pode criar sérias distorções no mercado do transporte aéreo nacional. Como as linhas operadas pela Varig seriam distribuídas pelas novas controladoras, a oferta no mercado doméstico sofreria, em curto prazo, uma redução que prejudicaria usuários e geraria mais desemprego na aviação civil. Essa situação, certamente, não ocorreria nas linhas internacionais, atualmente controladas pela Varig, que são consideradas o “filé” do setor aéreo.

O projeto do governo federal também não considera as propostas apresentadas pelos sindicatos Cutistas há mais de dois anos, que apontam para uma reestruturação global do setor e criam mecanismos que garantem competitividade, qualidade, eficiência e segurança para o conjunto das companhias aéreas.

Torna-se cada vez mais notório que o objetivo do governo federal se limita a retirar os atuais gestores da Varig. Contudo, ainda que se possa reconhecer que a FRB possa ter sido responsável no passado por alguns descaminhos de rota na administração da empresa, não se pode generalizar, sendo prudente reconhecer que a gestão atual tem sido responsável pela recuperação e pelos resultados positivos do Grupo Varig desde abril de 2003.

Os sindicatos Cutistas que representam os aeroviários e aeronautas defendem a imediata retomada das negociações com o governo federal para garantir o refinanciamento das dívidas da Varig. Os trabalhadores também a exigem a aplicação imediata das resoluções do Conac e o estabelecimento de um novo marco regulatório.

Essas medidas, necessariamente, devem preceder toda e qualquer discussão em torno da mudança do controle acionário da Varig e construir soluções para o setor aéreo, envolvendo todas as empresas. Esperamos que a participação do governo federal na administração da crise da Varig seja pautada exclusivamente pela defesa dos postos de trabalho no setor aéreo e do fortalecimento da aviação civil brasileira.

Central Única dos Trabalhadores - CUT
Sindicato Nacional dos Aeroviários
Sindicato dos Aeroviários de Guarulhos
Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre
Sindicato dos Aeroviários de Pernambuco
Sindicato Nacional dos Aeronautas
Federação Nacional dos Aeronautas,
Aeroviários e Aeroportuários

Sindicatos dizem NÃO à proposta do governo para a Varig

Os sindicatos cutistas que representam os trabalhadores da aviação civil aprovaram, na primeira semana de dezembro, uma Moção de Repúdio à proposta do governo federal para a reestruturação do Grupo Varig. A iniciativa das entidades recebeu apoio total da CUT Nacional.

O documento deixa claro porque somos contrários à proposta apresentada pelo ministro José de Alencar e exige do governo federal a retomada imediata das negociações. Os sindicatos cutistas sustentam que o diálogo com os trabalhadores é uma condição imprescindível para definir o futuro da Varig e do setor aéreo.

Os Sindicatos estão trabalhando para mostrar ao governo Lula e à sociedade

brasileira que existem propostas alternativas coerentes e concretas para salvar a Varig e garantir condições de competitividade para as companhias aéreas do País. A nossa proposta, ao contrário da solução apresentada pelo ministro da Defesa José Alencar, não gera desemprego e, tampouco, provoca a quebra de empresas que são motivo de orgulho nacional.

Os sindicatos cutistas têm moral e legitimidade para criticar e fazer cobranças do governo federal. Neste sentido, repelimos qualquer medida que provoque demissões na categoria e que gere o caos social entre os aeroviários e os aeronautas. Também não vamos aceitar pretensas soluções tiradas da cartola de burocratas de Brasília que

não conhecem a realidade do setor aéreo, ou que tenham interesses escusos.

Os aeroviários e aeronautas podem ter a certeza de que tanto os sindicatos como a CUT Nacional estão trabalhando para buscar uma solução para a crise financeira da Varig e do setor. A mobilização da categoria e a nossa determinação já conseguiram vencer outras adversidades. Não temos dúvida de que, mais uma vez, com responsabilidade e muita garra vamos superar os desafios e garantir o emprego dos trabalhadores e fortalecer a aviação civil brasileira.

Agora é hora de aquecer as nossas turbinas. Diga não a proposta apresentada pelo governo.

Reforma do Judiciário

Na pauta reformista do governo Lula, a do Judiciário está aí, cercada de muita polêmica acerca de seus principais pontos. Afinal, num país em que até juízes são acusados de corrupção, faz-se necessário uma “faxina”, nesta que é uma instituição tão manchada por Lalaus e Rochas Matos.

Pág. 2 =

Aerus

Agora, o nosso fundo de pensão, o Aerus, terá um novo representante. Trata-se do aeroviário Celso Klafke, que, em novembro, foi eleito representante do Conselho Deliberativo.

Pág. 2 =

Previdência do SNA

O horário de atendimento do setor previdenciário do SNA mudou.

Pág. 4 =

Situação da Vasp é o retrato mais crítico do setor

Pág. 3 =

Trabalhadores apresentam saídas possíveis para indústria de táxi-aéreo

Pág. 2 =

SNA luta por salário diferenciado para mecânicos da Vem

Pág. 4 =

Mulher aeroviária e cultura: dupla que dá certo no projeto Vôo da Águia

Pág. 4 =

GE-Celma na Justiça

Pág. 2 =

Processo de falência da Transbrasil é suspenso

Pág. 3 =

SATA encerra 2004 se acertando com os trabalhadores

Pág. 3 =

Fique sócio!

A campanha de sindicalização é um sucesso e não pára de crescer! Nos últimos 4 meses, cerca de 600 novos associados do SNA estão descobrindo a vantagem de serem sindicalizados. Eles sabem que é na entidade de classe que se pode encontrar companheiros que só vêm a somar, sempre lutando por uma qualidade de vida melhor no serviço aeroviário.

Pág. 4

Editorial

Crise exige resposta urgente

A crise financeira enfrentada pelas empresas aéreas brasileiras chega a 2005 ainda sem solução, mas é preciso ter claro que a necessidade de respostas é urgente e não pode passar do primeiro trimestre deste ano. Como representante dos aeroviários, o Sindicato preocupa-se com a manutenção do nível de emprego, mas não apenas isto. Buscar solução para o problema com equilíbrio e rapidez é fundamental para o setor aéreo e, em função de seu caráter estratégico, é essencial também para o País.

Muitas propostas têm sido debatidas e nós, trabalhadores, queremos ser ouvidos. Não aceitamos ser penalizados por decisões que passam ao largo de nossos interesses. Afinal, qualquer decisão que seja tomada afetará diretamente nossas vidas e não é possível, num Governo democrático, ignorar a análise e as sugestões oferecidas pelas pessoas que estão na estrutura do setor aéreo nacional, conhecendo, portanto, seus problemas e possibilidades.

Há mais de dois anos os sindicatos cutistas apresentaram, ao Governo, propostas para reestruturação global do setor e criação de mecanismos que assegurem qualidade na prestação dos serviços, competitividade, eficiência e segurança para o conjunto das companhias aéreas, incluindo-se aí respeito aos trabalhadores do setor.

É preciso admitir que boa parte dos problemas que afetam a saúde financeira das companhias aéreas resulta de gestões equivocadas, mas esta não é a única explicação. Seguidamente, trabalhadores e analistas do setor têm apontado questões estruturais que ajudaram a construir a crise que atinge as empresas aéreas e vem se agravando desde a década de 1990.

O processo de desregulamentação do transporte aéreo, os elevados custos operacionais das companhias e a excessiva carga tributária incidente sobre as empresas aéreas nacionais e seus fornecedores são destacados por especialistas que observam, por exemplo, que o litro de combustível no Brasil custa R\$ 2,34 e, nos Estados Unidos, o equivalente a R\$ 0,73. Há, sim, mazelas de gestão e elas não devem ser ignoradas, mas há desequilíbrios estruturais resultantes da ausência de uma política específica para o setor aéreo, bem como de decisões e práticas inadequadas que afetam as empresas de modo geral.

O Comitê Técnico de Políticas Públicas instituído pelo Governo federal em abril de 2003 propõe, por exemplo, a revisão do atual marco regulatório e o controle da oferta de assentos nos vôos, que já foi excessiva. Os sindicatos de aeroviários e aeronautas concordam com essas propostas e defendem a busca de alternativas que privilegiem o refinanciamento das dívidas da Varig e o debate em torno de proposições globais para o setor aéreo que levem em conta a preservação dos postos de trabalho e o fortalecimento da aviação civil brasileira.

GE-Celma na DRT

Foto: Arquivo SNA



A reunião na DRT serviu para regularizar a situação dos aeroviários da GE-Celma

No último dia 10, o Sindicato reuniu-se com a GE-Celma, em mesa de entendimentos na DRT – Delegacia Regional do Trabalho. Ocorre que a empresa fingia não saber que seus mecânicos e inspetores de manutenção de aeronaves são aeroviários, não metalúrgicos, como alegavam.

Um absurdo, já que a GE-Varig tem funcionários que exercem a mesma função.

Só agora, a empresa está reconhecendo que eles são aeroviários. Na DRT, a GE-Celma também se comprometeu a não criar obstáculos

para que seus funcionários se filiem ao nosso Sindicato.

O detalhe interessante é que o Sindicato dos Metalúrgicos de Petrópolis, que em tese deveria reconhecer que não se deve dividir os trabalhadores utilizando os argumentos do patrão, mostrou-se omissos e oportunista. A entidade não compareceu à DRT, mesmo tendo sido convocada.

Bom, as conversas na DRT tiveram um avanço: estes companheiros fazem parte da categoria aeroviária e podem vir, sim, fazer parte do quadro de sócios do SNA.

Aerus

Aeroviário Celso Klafke é eleito representante do Conselho Deliberativo

Foto: Arquivo SNA (POA)



Celso Klafke (foto), presidente do Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre, e o diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Comandante Apolo Seixas Doca, são os próximos porta-vozes dos trabalhadores no Conselho Deliberativo do fundo de pensão Aerus. Eles foram eleitos no dia 8 de novembro, com a função de fiscalizar e gerir a contribuição da nossa Seguridade Social.

O comandante Apolo ficou em primeiro lugar com 603 votos (26%), seguido por Celso, que teve

468 votos (21%) e ficou como suplente de Apolo.

A eleição destes dois trabalhadores é uma prova viva da seriedade de quem atua e quer ver o setor aéreo progredir. Afinal, precisamos de gente comprometida com a nossa história de lutas. O SNA assina embaixo!

Departamento de Táxi-Aéreo

SNA apresenta alternativas para o setor

Fotos: Arquivo SNA



Os trabalhadores, à esquerda, sempre fizeram questão de tentar achar soluções para o setor. Acima, reunião de negociação salarial com o SNETA

No dia 22 de novembro, a diretoria do Departamento realizou, em parceria com o Sindipetro/RJ e o Sindicato Nacional dos Aeronautas, uma reunião com a Petrobrás. Em pauta, duas novas possibilidades para as empresas de táxi-aéreo: a construção de uma pista no aeroporto de Farol de São Tomé ou a transferência de sua administração para a Infraero.

Registramos também, junto ao DAC – Inter Assessoria (contratada pela Petrobrás), irregularidades que insistem em atormentar os trabalhadores das bases de Macaé – excesso de horas trabalhadas, falta de fiscalização, de estrutura para MMNT no local de trabalho e de hangares e ferramentas apropriadas.

Outro problema refere-se a laudos mal feitos. Os de ruído e temperatura apresentados pelas empresas não condizem com a realidade.

Em tempo: desde 1997, os

funcionários da Ancora Tek aguardam o pagamento do anuênio referente àquele ano. A Justiça do Trabalho (DRT de Cabo Frio) determinou que a empresa pague até abril de 2005. Cumpra-se!

Reforma da Justiça deixa a desejar

De amplitude democrática duvidosa, forjada segundo os interesses do capital internacional e sem garantia de controle social. Sob essa bateria de acusações foi promulgada, pelo Senado Federal, dia 8 de dezembro, Dia da Justiça, a emenda constitucional 45/04, que estabelece a reforma do sistema judiciário brasileiro.

Atulhada de processos que caminham lentamente ou sequer caminham e minada por focos de corrupção, a Justiça brasileira está longe de ser cega. Seu foco é classista, pois têm prioridade os que podem pagar bons advogados e, dessa forma, agilizar o julgamento de processos e, não raro, influenciar a definição de sentenças.

Os exemplos do ex-juiz Nicolau dos Santos Neto, que desviou recursos do Tribunal de Contas de São Paulo, do juiz João Carlos da Rocha Mattos, acusado de vender sentenças judiciais e, mais recentemente, os casos de corrupção descobertos do Tribunal de Contas da União dão uma ligeira medida da extensão do problema. Daí a absoluta necessidade de controle externo sobre o Poder Judiciário. Esta é a proposta do Conselho Nacional de Justiça, criado na emenda 45/04.

O embaraço é a formação desse Conselho, que terá 15 membros, porém apenas dois oriundos da sociedade civil sem vínculo formal com entidade jurídica, embora tenham que ter reconhecido saber jurídico. Os demais são ministros, desembargadores, juizes, membros do Ministério Público e advogados indicados pela Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

Outro ponto polêmico é a aprovação do instrumento jurídico intitulado súmula vinculante, que obriga os tribunais inferiores a seguirem as sentenças proferidas com a concordância de pelo menos dois terços dos membros dos tribunais superiores.

A Associação Nacional dos Consumidores do Sistema Financeiro (ANCSF) afirma que o artifício atende aos interesses dos banqueiros, permitindo que o Supremo Tribunal Federal (STF) possa “criar ou suprimir direitos sem qualquer ingerência por parte do cidadão”.

Ao analisar o anteprojeto de reforma do Poder Judiciário, o juiz Hugo Cavalcanti Melo Filho, ex-presidente da Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (Anamatra), reconheceu nele a influência apontada pela ANCSF.

– A reforma do Poder Judiciário no Brasil foi pautada, a partir de 1999, pelas linhas traçadas pelo Banco Mundial (Bird) no bojo do projeto neoliberal implementado no País – afirma Melo Filho, que aponta um documento do Bird intitulado “O Setor Judiciário na América Latina e no Caribe – elementos para reforma”, divulgado em 1996 como exemplo da interferência do capital internacional no Poder Judiciário no continente.

É claro que a emenda 45/04 traz alguns avanços. Por exemplo, proíbe o emprego de parentes de juizes nos tribunais e estabelece punição para magistrados que retenham autos sem justificativa. Juizes e integrantes do Ministério Público, uma vez afastados, ficam proibidos de exercer a advocacia no juízo ou tribunal onde atuaram pelo prazo de três anos. Fim das féri-



as coletivas; a atividade do Poder Judiciário será ininterrupta. O Ministério Público terá ouvidorias para receber reclamações e denúncias contra seus membros ou órgãos.

A Justiça do Trabalho tem sua competência ampliada, passando a englobar dissídios decorrentes de qualquer relação de trabalho, incluídos trabalhadores autônomos e servidores públicos; ações acidentárias ou decorrentes de fiscalização do trabalho; aplicação e execução de multas por descumprimento da norma trabalhista; crimes contra a organização do trabalho; questões previdenciárias onde não houver Vara Federal; concessões de habeas corpus e habeas data.

Foi determinada ainda a criação do Fundo de Garantia das Execuções Trabalhistas, formado com recursos oriundos multas decorrentes de condenações trabalhistas e administrativas, além de outras receitas.

Tudo isso, entretanto, não permite ainda afirmar que haverá controle social sobre o Poder Judiciário. A reforma é limitada e a luta por uma Justiça mais justa e democrática deverá continuar.

Súmula vinculante

“ Art. 111-B - O Tribunal Superior do Trabalho poderá, de ofício ou por provocação, mediante decisão de dois terços dos seus membros, após reiteradas decisões sobre a matéria, aprovar súmula que, a partir de sua publicação, constituir-se-á em impedimento à interposição de quaisquer recursos contra decisão que a houver aplicado, bem como proceder à sua revisão ou cancelamento na forma estabelecida em lei. ”

SNA em ação: mecânico da Vem precisa de salário diferenciado

As irregularidades na Vem estão aí. E embora o SNA tenha a plena consciência de que o atual momento do grupo Varig é delicado e, acima de tudo, decisivo, continuamos perseguindo o melhor para a categoria. Na ordem do dia, está o piso dos mecânicos, que ainda está muito baixo, quando comparado à importância dos serviços prestados à empresa. Em outubro, a diretoria do SNA reuniu-se com a cúpula da Vem para discutir a correção dos salários destes

funcionários, além de pisos para auxiliares de serviços técnicos, dependência química e afastamentos por acidentes de trabalho.

A discussão é apropriada, já que atualmente os Sindicatos cutistas estão discutindo a Campanha Salarial deste ano, que, além dos reajustes, poderá contemplar, também, itens sociais.

O SNA vai enviar uma proposta a Vem que, antes, deverá passar pela avaliação dos trabalhadores, em assembléia. Acreditamos que a

alternativa ideal seria a que, ao mesmo tempo, não onerasse a empresa e, o mais importante, livrasse o trabalhador de ser consumido pelo Imposto de Renda.

Esta solução já funciona nas empresas de táxi-aéreo, que viviam as mesmas distorções salariais em relação às diferentes funções de seus funcionários.

No entanto, é prudente esperar o resultado da Campanha Salarial, para avaliarmos melhor a situação na Vem.

Expediente



Aeroluta

- Órgão do Sindicato Nacional dos Aeroviários

Endereço: Avenida Presidente Wilson, 210, 5º andar • Centro • Castelo • RJ
- CEP:20000-000 - Tel.:(021) 2220-2016 Fax.(021)2262-3237

A responsabilidade pela publicação de fotografias, charges e ilustrações é exclusiva da diretoria do Sindicato.

Tiragem:
5 mil exemplares

Impressão:
Monitor mercantil

Estagiário de redação:

Saulo Andrade

Programação Visual:

Carlos Soares
- Reg.Prof.16.993/RJ
Email: carsomaida@ig.com.br
Tel.:31424890

Reajuste salarial cobre índice da inflação. E é só

Crise e INPC de 5,8% foram parâmetros utilizados pelo sindicato patronal

Não foi bem o que queríamos, mas a pseudocrise de duas empresas (Varig e Vasp) foi usada como mote empresarial na hora de a entidade patronal negociar com os sindicatos cutistas. A campanha salarial deste ano lutava por um reajuste de 15% - que cobria, além da inflação, todas as perdas do período. Mas não deu: a Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) da categoria foi assinada no último dia 28, na sede do SNEA, o sindicato patronal.

O reajuste será aplicado sobre o piso, cesta básica, ticket alimentação e diárias. A proposta também prevê a manutenção das cláusulas sociais até 2006. A avaliação dos dirigentes sindicais é de que a discussão sobre a crise das companhias Varig e Vasp, ameaçadas de falência ou intervenção, foi utilizada como argumento oportunista para impossibilitar um reajuste maior. Como a CCT vale para todas as empresas, de forma unificada, as em melhores condições financeiras



À direita, economistas e sindicalistas em reunião com empresários de taxi-aéreo

foram privilegiadas com a crise das demais. Mesmo não sendo a convenção ideal, a avaliação dos dirigentes é de que, se este ano as perdas históricas não serão recuperadas, ao menos não serão ampliadas. Com a CCT, os trabalhadores mantêm o poder aquisitivo de 2004. A prorrogação das cláusulas sociais até 2006 também foi considerada uma vitória da campanha salarial.

Durante a última assembleia, também foi aprovada a redução da contribuição assistencial, de 3% para 2%, que será dividida em duas parcelas de 1% cada, a serem descontadas em 2005. A categoria ainda, através de votação, aprovou a autorização prévia para o Sindicato ajuizar ações contra empresas que descumprirem a Convenção.

Com Agência Virya de Comunicação (Jornal Aerofolha n° 46, pág. 4, dezembro de 2004)

Os pisos ficarão assim:

*Auxiliar de Serviços Gerais e Agentes de Proteção: R\$526,00

*Auxiliar de Manutenção de Aeronaves: R\$ 578,00 *Diária de Hospedagem: R\$ 24,35

*Mecânico de Manutenção: R\$ 841,00 *Cesta Básica (para piso até R\$ 1.719,17): R\$ 157,65

*Vale Refeição, para até 6 horas de serviço: R\$ 7,90, acima de 6 horas: R\$ 10,75

SATA encerra 2004 se acertando com os trabalhadores

Depois de ter passado, sem sucesso, pela gerência GIG e o RH, que poderiam, em tese, resolver os problemas com o cartão de ponto dos trabalhadores da SATA, o SNA foi direto ao assunto: falou com o presidente, Floriano Zinaro. E o engraçado é que, para solucionar este caso, bastou um simples e-mail, detalhando, por A mais B, as pendências da SATA para com seus funcionários.

Trata-se das horas extras, exercidas e marcadas em folha à

parte do cartão de ponto, que até o Ministério do Trabalho reconheceu como irregularidade, menos a empresa.

Sim, mais uma vez, a prioridade pelo diálogo deu certo. Foi graças ao nosso e-mail, que o presidente da SATA constatou, ainda que parcialmente, que havia coisa errada em sua empresa. Só que ele não chegou a detectar o principal: as horas extras irregulares.

Prontamente, o SNA enviou-lhe as folhas, com todas as horas-extras

registradas "por fora", como prova.

No último dia 27, o SNA recebeu um ofício da SATA, relatando que a empresa já resolveu o problema, ou seja, o relógio de ponto não está mais bloqueado.

Outro problema era o atrasado dos 18 trabalhadores readmitidos, que, além de outras verbas, já receberam a diferença do 13º salário que lhes era devida.

Esperamos que a SATA pague o que está pendente o mais rápido possível.

Sindicatos tentam resgatar a Vasp e o setor aéreo

Pedidos de falência, credores pegando no pé, passivos trabalhistas, demissões, Canhedo... É, a vida não está nada fácil para quem trabalha na Vasp. Os Sindicatos cutistas do setor enviaram ao governo Federal (Casa Civil, Ministério da Defesa e do Trabalho) um plano de reaproveitamento dos trabalhadores demitidos da Vasp. Estes funcionários seriam reaproveitados em outras empresas, que num caso de 'quebradeira' poderiam absorver as rotas aéreas da Vasp.

A coisa está tão feia que, no último dia 3 de dezembro, a empresa recebeu seu segundo ultimato, quer dizer, outro pedido de falência. Neste, a Vasp tinha 24 horas para quitar uma dívida de R\$ 47.835,25 com a empresa CBS Indústria, Comércio e Exportação. E caso não cumprisse, o juiz poderia decretar falência. O primeiro pedido teve como autor um hotel que cobrava diárias num total de R\$ 24 mil. A companhia pagou a dívida, o hotel retirou o pedido e o juiz mandou arquivar o processo.

No mesmo dia, a Infraero passou a exigir pagamento diário e em dinheiro das taxas de embarque e de utilização de aeroportos. Que deverá ser feito em cada aeroporto usado pela companhia aérea.

A decisão foi tomada depois que a Vasp passou quatro cheques sem



Não é de hoje que os trabalhadores vêm alertando para a crise da Vasp

fundos (!), no valor de R\$ 40 mil cada, para a estatal.

Com os trabalhadores, não é diferente. Os companheiros aeronautas foram vítimas da nova arte-manha da empresa de Canhedo, que queria colocar em licença não remunerada mais de 400 pilotos e comissários de voo (40% da categoria). O curioso é que a empresa assinou um acordo em outubro com os aeronautas, em que há o compromisso de estabilidade para todos os pilotos e comissários até o final de dezembro e o pagamento dos salários atrasados de novembro. O caso foi parar na Justiça, mas o impasse continua. Ou seja, Canhedo insiste em jogar a culpa da crise nos trabalhadores.

No dia 8 de novembro, na posse do Vice-Presidente José Alencar no

Ministério da Defesa, o presidente da Gol, Constantino Jr., se comprometeu com a presidente do Sindicato, Selma Balbino, em absorver ao máximo os demitidos da Vasp. Até agora, 380 aeroviários, aproximadamente, estão na rua.

Portanto, companheiro, se você é um destes ex-funcionários, vale lembrar que o nosso Sindicato e as demais bases do SNA nos estados já estão começando a receber currículos. Estaremos encaminhando para as empresas dispostas a empregar - e esperamos que elas cumpram a promessa e empreguem realmente.

Fontes: Folha de São Paulo (3/12/04) e site: http://www.aeronautas.org.br/express/04_12_01.html

Aeroviários de taxi-aéreo têm Convenção Coletiva renovada

No dia 15 último, os sindicatos cutistas do setor renovaram a Convenção Coletiva de Trabalho da categoria, assinando a renovação do acordo com o Sindicato Nacional das Empresas de Taxi-aéreo (SNETA). O reajuste de 5,8% - integral da inflação do período - será para todas as faixas salariais.

Fica estabelecido que, a partir de 1º de dezembro de 2004, os salários dos aeroviários em vigor em 30 de novembro de 2004, serão corrigidos assim: 3% em dezembro e 5,8% em janeiro de 2005.

As cláusulas econômicas terão vigência até 2005. As sociais, até 2006.

Os pisos ficarão assim:

Mensageiros, contínuos, "Office boys" e assemelhados — R\$ 302,60
Auxiliar de Serviços Gerais — R\$ 385,11
Despachante — R\$ 411,56
Auxiliar de Manutenção de Aeronaves — R\$ 487,74
Mecânico de Manutenção de Aeronaves — R\$ 734,25

Diárias, hospedagem e transporte:

R\$25,00 por cada refeição principal (almoço ou jantar)
Despesas de hospedagem e transporte serão por conta da empresa.

Seguro:

R\$ 5.100,00, cobrindo morte e invalidez.

Vale-alimentação:

Ressalvadas as condições mais favoráveis, as empresas fornecerão um vale refeição no valor de R\$ 6,56, para todos os aeroviários com jornada de trabalho igual ou superior a 6 horas. Para quem recebe R\$1.520,00, ou mais, as empresas concederão uma cesta-básica, na forma de vale alimentação, no valor mínimo de R\$ 106,00 por mês.

Contribuição assistencial:

As empresas se obrigam a proceder ao desconto, em folha de pagamento de cada aeroviário seu empregado, a título de contribuição assistencial, e remeter à tesouraria do Sindicato, a importância correspondente a 1% do salário de dezembro de 2004 e a 1% de salário de janeiro de 2005



Justiça suspende processo de falência da Transbrasil

No último dia 17, o Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu por meio de liminar em ação cautelar, a execução da falência da Transbrasil, que deixou de voar há três anos. A falência havia sido decretada pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), a pedido da General Electric Capital Corporation (GECC). Em sua decisão, o Supremo considerou o argumento de que a dívida da companhia aérea com a GECC, de R\$ 2,7 milhões, já fora quitada e de que não foi dado à Transbrasil o devido direito de defesa no processo. A causa, no entanto, ainda terá que ser julgada no mérito.

Vale lembrar que, para voltar a voar, a empresa precisa de uma certidão negativa de débitos para com a Previdência. Além do Certificado de Habilitação e Segurança (Chetas), concedido pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) do Ministério da Aeronáutica. A empresa também teve cassada sua concessão para atuar como companhia de aviação comercial pelo governo federal, por ter deixado de voar.

Ainda assim, a Transbrasil mantém áreas administrativas, balcões, terminais de cargas e hangares nos principais aeroportos brasileiros.

A decisão do Supremo foi uma vitória dos advogados Valeska Teixeira e Cristiano Zanin Martins, que trabalham no escritório de Roberto Teixeira, amigo íntimo do presidente Luís Inácio Lula da Silva.

Apesar de a Transbrasil estar com os três últimos aviões que lhe resta praticamente sucateados e impossibilitada de voar, é uma empresa que ainda desperta interesse. O empresário German Efromovich, dono da Marítima, da Ocean Air e da empresa aérea colombiana Avianca, tenta costurar um acordo com os controladores da Transbrasil e com o DAC para ficar com sua divisão de carga e constituir uma empresa internacional de aviões cargueiros. Procurado na tarde de ontem por meio de sua assessoria de imprensa, o empresário preferiu não se manifestar sobre o assunto.

Fonte: O Globo (18/12/04).

Companheiros profissionais de manutenção:

Paulo Ghelli - Diretor/Coordenador do Departamento de Manutenção Aeronáutica

Como havíamos mencionado anteriormente, estamos desenvolvendo um novo trabalho dentro do SNA, voltado exclusivamente para este segmento da nossa categoria. Para darmos recebimentos e a devida atenção à parte de infra-estrutura, já está sendo providenciada, pela administração da nossa entidade, uma sala e, em breve, estaremos aptos a recebe-los na nossa sede.

“Mas o que o Departamento já esta fazendo nessa área?”, os companheiros devem estar se perguntando. Estamos em contato direto com o DAC, mostrando-lhes as nossas necessidades técnicas, para que ele possa trabalhar a fim de tentar resolvê-las. Nossa entidade participa de dois grandes fóruns de discussões sobre segurança e prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos (CEPAAC E CNPAA).

Em breve estaremos em condi-

ções de recebê-los e orientá-los, no que diz respeito a profissionais que buscam sua elevação ao nível de técnicos, junto ao CREA. Alguns contatos já foram feitos junto à secretaria de educação. Aos profissionais que estão trabalhando sem formação educacional e sem habilitação técnica, estamos discutindo, junto ao DAC, como podemos ajudá-los para que tenham este acesso (escola e banca de exames).

Companheiros, estamos e precisamos evoluir como indivíduos e profissionais. Não deixem as pressões fazerem com que trabalhem de forma errada, que os obriguem a assinar documentos de serviços técnicos os quais não foram os senhores que executaram, e trabalhem com profissionalismo, mesmo que pareça que sua instituição não os dê o devido valor.

Sejam profissionais acima de tudo e trabalhem sempre com segurança, para você e os demais, que utilizam o sistema de aviação.



Departamento Feminino voa alto em projeto cultural Vôo da Águia

Coordenadora do Departamento Feminino: Bianca Bello de Moura

O Departamento implantou, no TPS-5, uma oficina para difundir o que de melhor existe na alma humana: a sua arte de viver. Trata-se do Projeto Vôo da Águia, na sua versão arte e poesia, que está estimulando o lado criativo da mulher aeroviária, e atendendo à demanda da busca de necessidades artísticas e culturais dos trabalhadores.

Na ocasião, foram apresentadas as pinturas da artista plástica Ana Cristina de Lima, o livro de poesias “Floradas do Coração”, e os quadros da artista plástica e poeta Penha Santiago - membro da comunidade Caxiense de Letras, faz um belo tra-



Novos ares: Departamento Feminino respira arte e poesia no Vôo da Águia

balho comunitário em Caxias - e os trabalhos artesanais das artesãs Regina Célia Souza e Darci Paixão.

O livro da companheira Penha

encontra-se à venda na sede do nosso Sindicato, à Av. Presidente Wilson, 210, 5º andar, Castelo, Centro, RJ.

Vire o jogo, una-se ao SNA!

A última luta vencida pelos trabalhadores, em parceria com o SNA, foi a reintegração de 18 companheiros da SATA, demitidos irregularmente, e que já estão trabalhando. É hora, portanto, de se sindicalizar. Leia abaixo os 8 fortes motivos para isto:

* O nosso Sindicato é instrumento das lutas coletivas dos trabalhadores. Foi construído há mais de 60 anos, pelos próprios trabalhadores e tendo como finalidade defender os interesses da categoria aeroviária.

* Estamos na vanguarda das lutas dos trabalhadores do setor, sempre em parceria com as demais representações, como o Sindicato Nacional dos Aeronautas e dos Aeroportuários.

* O SNA foi pioneiro em conquistas trabalhistas importantes no Brasil. A campanha salarial de 1987 nos propiciou: hora-extra de 100%, redução de trabalho para 42 horas –

na pista, são 6 horas diárias de serviço – e adicional noturno de 50%.

* Somos a primeira categoria profissional do Brasil a conquistar férias de 30 dias. Foi graças à nossa mobilização que, conquistas como a cesta básica e a folga agrupada também contam muito no nosso dia-a-dia de trabalho. Vale lembrar que não foram as empresas que nos concederam estes benefícios. A cesta básica é a única conquista efetiva, já que, o que recebemos a mais é puramente vantajoso para as empresas: elas adquirem um retorno econômico muito bom.

* O SNA possui um setor jurídico forte, com um competente quadro

de profissionais, sempre atentos para resolver os problemas dos aeroviários.

* Além do serviço dentário e dos convênios de aperfeiçoamento profissional, o aeroviário pode usufruir a nossa colônia de férias. É uma ótima opção de lazer: a preços acessíveis, o trabalhador pode compartilhar bons momentos com sua família em Miguel Pereira.

* Mesmo no período da ditadura militar, o SNA sempre esteve presente, defendendo os interesses dos trabalhadores.

* Atualmente, o SNA tem uma forte presença na luta institucional, no diálogo com o governo.

E lembre-se: estamos sempre nos locais de trabalho, sindicalizando. Todo mês, haverá sorteio para 10 associados - 8 antigos e 2 novos -, para a colônia de férias de Miguel Pereira

Sorteados para o Rio Water Planet:

Altair Pereira de Souza (Vasp)
Célio Teixeira Alves (Swissport)
Reinaldo José da Silva (Varig)
Paulo César de Almeida Gonçalves (United Airlines)
Reginaldo Leitão de Oliveira (ProAir)

Valdemir M. de Figueiredo (Varig)
Waldir Vieira Santos Filho (SATA)
Jéferson Dair Soares (SATA)
Manoel Ribeiro da Costa Solnineu (SATA)
Wagner de Souza Telles (Argus)

Sorteados para o fim de semana na colônia de férias:

Ana Laura César Carvalho F. Fernandes (SATA)
Antônio Carlos de Oliveira Silva (SATA)



Selma Balbino, presidente do SNA, em campanha

Derivaldo Gonçalves (SATA)
Edson Rosa Pereira (SATA)

Marcelo Seabra de Oliveira (Swissport)
Radimel Alonso Ferreira Carvalho (Varig)
Sergio Anderson Franco Anselme (Flash Cargo)
Valdemir Inácio Augusto (SATA)
Márcio de Alcântara Maçana (SATA)

Nício Enéas Nunes (Pro Air)
Antônio Carlos Ferreira dos Santos Benizel B. dos Santos
Daniel Ferreira dos Santos
José Roberto Pereira Ferreira
Leonardo Henrique Silva da Costa
Lourival dos Santos G. Magro
Maria de Lourdes J. de Lima Tavares

Marcos Gomes da Silva
Marcelo Soares Marsico - Madureira

Convênio



Matias Advogados Associados

Assistência jurídica e previdenciária

O novo convênio jurídico do Sindicato conta com uma ampla estrutura para os associados do SNA. Trata-se de escritório, que atende nos âmbitos consultivo preventivo e contencioso, defendendo interesses de pessoas físicas e jurídicas.

Áreas de atuação: Direito Civil; Direito Trabalhista e Previdenciário; Direito Tributário; Direito Imobiliário e Direito Empresarial.



Informações e contatos:
Av. Treze de Maio, nº 47, Grupos 2204/2205, Centro, Rio de Janeiro, RJ.
Cep.: 20.031-000.
Tels.: (21) 2262-4945/3902-3735.

<http://www.nmem@adv.br> E-mail: nmem@adv.br

Dr^a. Luciane Matias Farias – OAB/RJ 106.264.
E-mail: Luciane@nmem.adv.br

Departamento de Saúde do Trabalhador

Diretor: Nei Martins (Varig) - Secretário: Raimundo (SATA)

SNA no combate ao DENGUE

É bom lembrar...



Contra a dengue, o melhor remédio é a sua atitude. Siga o roteiro abaixo e elimine os possíveis focos de dengue da sua casa

- * **Pratinhos de vaso de plantas ou xaxins, dentro e fora de casa:** escorra a água. Coloque areia até a borda do pratinho.
- * **Bromélias ou outras plantas que possam acumular água:** evite ter bromélias em casa. Substitua-as por outras plantas que não acumulem água. Se preferir mantê-las. É indispensável trata-las com água sanitária – uma colher de sopa para cada litro de água. Tire sempre a água acumulada nas folhas.
- * **Lixeiras dentro e fora de casa:** feche bem o saco plástico e mantenha a lixeira tampada.
- * **Tampinhas de garrafa, cascas de ovo, latinhas, copos descartáveis ou qualquer outro objeto que possa acumular água:** coloque tudo em saco plástico, feche bem e jogue no lixo.
- * **Vasilhames para água de animais domésticos:** lave-os com bucha em água corrente, pelo menos uma vez por semana.
- * **Vasos sanitários:** deixe a tampa sempre fechada. Em banheiros pouco usados, dê descarga uma vez por semana.
- * **Ralos de cozinha, banheiro de sauna e de ducha:** verifique se há entupimento. Se houver, providencie o imediato desentupimento. Se não tiver utilizando-os, mantenha-os fechados.
- * **Bandejas externas de geladeiras:** retire sempre a água. Lave-as com água e sabão.
- * **Lagos, cascatas, espelhos d'água decorativas:** mantenha-os sempre limpo. Crie peixes, pois se alimentam de larvas. Ou mantenha a água tratada com cloro ou ainda encha-os com areia.
- * **Tonéis e depósitos de água:** lave com bucha e sabão as paredes internas.
- * **Suportes de garrações de água mineral:** lave-os bem sempre que for trocar os garrafões.
- * **Caixas de água, cisternas e poços:** mantenha-os bem tampados.
- * **Piscinas:** trate a água com cloro. Limpe-as uma vez por semana. Se não for usá-las, cubra-as bem. Se estiverem vazias, coloque 1kg de sal no ponto mais raso.
- * **Calhas de água e chuva:** verifique se elas não estão entupidas.
- * **Cacos de vidro nos muros:** coloque areia em todos aqueles que possam acumular água.
- * **Pneus velhos:** entregue-os aos serviços de limpeza urbana. Caso realmente precise mantê-los, guarde-os em local coberto.
- * **Garrafas pet e de vidro:** jogue fora todas as que não for usar, eliminando os restos de líquidos.
- * **Baldes e vasos de plantas vazios:** guarde-os de boca para baixo.
- * **Entulhos e lixo:** não acumule. Mantenha o quintal sempre limpo.
- * **Materiais em uso que possam acumular água:** saque tudo e guarde em local coberto.
- * **Canteiros de obras:** esvazie e lave uma vez por semana os tambores que contenham água da construção. Coloque 1 kg de sal com água para assentamento de azulejos. Seque o poço do elevador e lajes uma vez por semana. Amasse, fure ou remova da construção latas e latões.

Previdência do SNA

O horário de atendimento do setor previdenciário do SNA mudou.

Jaime – Quartas e sextas-feiras

Beto – Terças e quintas-feiras

Às segundas-feiras, não haverá expediente dos técnicos previdenciários.

No próximo dia 3 de janeiro, haverá sorteio para o carnaval na colônia.

A inscrição deverá ser feita pelo associado ou dependente até às 10h, na sede do SNA – Av. Presidente Wilson, 210, 5º andar. Participe!