



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

ANO XXXV — Nº 123

TERÇA-FEIRA, 7 DE OUTUBRO DE 1980

BRASÍLIA — DF

CONGRESSO NACIONAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 269ª SESSÃO CONJUNTA, EM 6 DE OUTUBRO DE 1980

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Discursos do Expediente

DEPUTADO ODACIR KLEIN — 1ª Multifeira a ser realizada no Parque de Exposições Assis Brasil, em Esteio-RS, promovida pela Companhia Jornalística Caldas Júnior.

DEPUTADO OCTACÍLIO ALMEIDA — Nota do jornal "O Estado de S. Paulo", edição de 30 de setembro próximo passado sob o título "As duas pedras no caminho".

1.2.2 — Comunicação da Presidência

— Convocação de sessão conjunta a realizar-se hoje, às 18 horas e 30 minutos, com Ordem do Dia que designa.

1.3 — ORDEM DO DIA

1.3.1 — Leitura de Mensagens Presidenciais

Nº 125/80-CN (nº 338/80, na origem), submetendo à deliberação do Congresso Nacional o texto do Decreto-lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980, que consolida e altera a legislação relativa ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, bem como do Fundo de Marinha Mercante, e dá outras providências.

Nº 126/80-CN (nº 357/80, na origem), submetendo à deliberação do Congresso Nacional o texto do Decreto-lei nº 1.802, de 29 de agosto de 1980, que prorroga a vigência do incentivo fiscal para aplicação em ações novas da EMBRATER — Empresas Brasileira de Aeronáutica S/A.

1.3.2 — Designação das Comissões Mistas. Fixação de calendário para a tramitação das matérias.

1.4 — ENCERRAMENTO

2 — ATA DA 270ª SESSÃO CONJUNTA, EM 6 DE OUTUBRO DE 1980

2.1 — ABERTURA

2.2 — EXPEDIENTE

2.2.1 — Discursos do Expediente

DEPUTADO JORGE UEQUED — Majoração nos preços dos derivados do petróleo.

DEPUTADO MILTON BRANDÃO — Conferência proferida pelo Sr. Ministro César Cals na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados, a respeito da situação energética do País.

DEPUTADO ELQUISSON SOARES — Incidente ocorrido na cidade de Barreiras-BA, por ocasião da convenção do Partido Democrático Social.

DEPUTADO EDISON LOBÃO, como Líder — Congratulando-se com a Direção Nacional do PDS pelo êxito alcançado nas convenções municipais. Reparos ao pronunciamento do seu antecessor na tribuna.

DEPUTADO CARLOS COTTA — Observações sobre o discurso proferido pelo Deputado Edison Lobão.

2.3 — ORDEM DO DIA

2.3.1 — Leitura de Mensagens Presidenciais

Nº 127/80-CN (nº 358/80, na origem), submetendo à deliberação do Congresso Nacional o texto do Decreto-lei nº 1.803, de 2-9-80, que assegura a manutenção e utilização dos créditos do IPI relativos às matérias-primas que especifica.

Nº 128/80-CN (nº 359/80, na origem), submetendo à deliberação do Congresso Nacional o texto do Decreto-lei nº 1.804, de 3-9-80, que dispõe sobre tributação simplificada das remessas postais internacionais.

2.3.2 — Designação das Comissões Mistas. Fixação do calendário para tramitação das matérias.

2.4. — COMUNICAÇÃO DA PRESIDÊNCIA

Convocação de sessão conjunta a realizar-se hoje, às 19 horas, com Ordem do Dia que designa.

2.5 — ENCERRAMENTO

3 — ATA DA 271ª SESSÃO CONJUNTA, EM 6 DE OUTUBRO DE 1980

3.1 — ABERTURA

3.1.1 — Comunicação da Presidência

Convocação de sessões conjuntas a realizarem-se amanhã, às 10:30 e 11 horas, com Ordem do Dia que designa.

3.3 — ORDEM DO DIA

3.3.1 — Leitura de Mensagem Presidencial

Nº 129, de 1980-CN (nº 409/80, na origem), submetendo à deliberação do Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 26, de 1980-CN, que dispõe sobre a regulamentação da profissão de aeronauta, e dá outras providências.

3.3.2 — Designação da Comissão Mista. Fixação de calendário para tramitação da matéria.

3.4 — ENCERRAMENTO

EXPEDIENTE

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

AIMAN GUERRA NOGUEIRA DA GAMA
Diretor-Geral do Senado Federal

ARNALDO GOMES
Diretor Executivo

HELVECIO DE LIMA CAMARGO
Diretor Industrial

PAULO AURÉLIO QUINTELLA
Diretor Administrativo

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL
Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Via Superfície:

Semestre Cr\$ 200,00
Ano Cr\$ 400,00

Via Aérea:

Semestre Cr\$ 400,00
Ano Cr\$ 800,00

Exemplar Avulso: Cr\$ 1,00
Tiragem: 3.500 exemplares

ATA DA 269ª SESSÃO CONJUNTA, EM 6 DE OUTUBRO DE 1980
2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 46ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DO SR. GASTÃO MÜLLER

ÀS 11 HORAS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Adalberto Sena — Jorge Kalume — José Guiomard — Eunice Michiles — Evandro Carreira — Gabriel Hermes — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Luiz Fernando Freire — José Sarney — Bernardino Viana — Helvídio Nunes — Almir Pinto — José Lins — Agenor Maria — Cunha Lima — Humberto Lucena — Aderbal Jurema — Nilo Coelho — Luiz Cavalcante — Gilvan Rocha — Passos Pôrto — Luiz Viana — Dirceu Cardoso — João Calmon — Hugo Ramos — Itamar Franco — Tancredo Neves — Franco Montoro — Henrique Santillo — Benedito Canelas — Gastão Müller — Vicente Vuolo — Mendes Canale — Pedro Pedrossian — Leite Chaves — Evelásio Vieira — Lenoir Vargas — Paulo Brossard — Tarso Dutra.

E OS SRS. DEPUTADOS:**Acre**

Aluizio Bezerra — PMDB; Nabor Júnior — PMDB; Nossier Almeida — PDS; Wildy Vianna — PDS.

Amazonas

Josué de Souza — PDS; Vivaldo Frota — PDS.

Pará

Brabo de Carvalho — PDS; Lúcia Viveiros — PP; Osvaldo Melo — PDS; Sebastião Andrade — PDS.

Maranhão

Edison Lobão — PDS; Edson Vidigal — PP; Epitácio Cafeteira — PMDB; João Alberto — PDS; Nagib Haickel — PDS.

Piauí

Ludgero Raulino — PDS; Milton Brandão — PDS; Paulo Ferraz — PDS; Pinheiro Machado — PP.

Ceará

Cesário Barreto — PDS; Claudino Sales — PDS; Cláudio Philomeno — PDS; Flávio Marcílio — PDS; Furtado Leite — PDS; Leorne Belém — PDS; Paulo Lustosa — PDS.

Rio Grande do Norte

Carlos Alberto — PMDB; Djalma Marinho — PDS; João Faustino — PDS.

Paraíba

Agassiz Almeida; Antônio Gomes — PDS; Joacil Pereira — PDS; Octacílio Queiroz — PMDB; Wilson Braga — PDS.

Pernambuco

Augusto Lucena — PDS; Cristina Tavares — PMDB; Fernando Coelho — PMDB; Fernando Lyra — PMDB; Inocêncio Oliveira — PDS; Marcus Cunha — PMDB; Pedro Corrêa — PDS; Thales Ramalho — PP.

Alagoas

Albérico Cordeiro — PDS; Geraldo Bulhões; José Costa — PMDB; Mendonça Neto — PMDB.

Sergipe

Adroaldo Campos — PDS; Celso Carvalho — PP; Francisco Rollemberg — PDS.

Bahia

Afrísio Vieira Lima — PDS; Carlos Sant'Anna — PP; Elquisson Soares — PMDB; Francisco Pinto — PMDB; Hilderico Oliveira — PMDB; Honorato Vianna — PDS; João Alves — PDS; Manoel Novaes — PDS; Menandro Minahim — PDS; Odolfo Domingues — PDS; Prisco Viana — PDS; Roque Aras — PMDB.

Espírito Santo

Christiano Dias Lopes — PDS; Feu Rosa — PDS; Max Mauro — PMDB.

Rio de Janeiro

Alcir Pimenta — PP; Álvaro Valle — PDS; Celso Peçanha — PMDB; Daso Coimbra — PP; Jorge Cury — PTB; José Bruno — PP; José Frejat — PDT; José Maria de Carvalho — PMDB; Lázaro Carvalho — PP; Lygia Lessa Bastos — PDS; Osvaldo Lima — PMDB; Paulo Torres — PP; Peixoto Filho — PP; Péricles Gonçalves — PP; Walter Silva — PMDB.

Minas Gerais

Antônio Dias — PDS; Carlos Cotta — PP; Darío Tavares — PDS; Edilson Lamartine Mendes — PDS; Fued Dib — PMDB; Homero Santos — PDS; Humberto Souto — PDS; Jorge Vargas — PP; Juarez Batista — PP; Magalhães Pinto — PP; Moacir Lopes — PDS; Nogueira de Rezende — PDS; Pimenta da Veiga — PMDB; Renato Azeredo — PP; Rosemburgo Romano — PP; Tarcísio Delgado — PMDB.

São Paulo

Adalberto Camargo — PDS; Aírton Sandoval — PMDB; Audálio Dantas — PMDB; Benedito Marcílio — PT; Cardoso Alves — PMDB; Del Bosco Amaral — PMDB; Francisco Leão — PDS; Freitas Nobre — PMDB; João Cunha — PT; Maluly Netto — PDS; Octávio Torrecilla — PDS; Roberto Carvalho — PDS; Santilli Sobrinho — PMDB.

Goiás

Adhemar Santillo — PMDB; Genésio de Barros — PDS; Iram Saraiva — PMDB; Iturival Nascimento — PMDB; Siqueira Campos — PDS.

Mato Grosso

Aírton Reis — PP; Carlos Bezerra — PMDB; Corrêa da Costa — PDS; Louremberg Nunes Rocha — PP.

Mato Grosso do Sul

Antônio Carlos de Oliveira — PT; Ruben Figueiró — PDS; Ubaldo Barém — PDS.

Paraná

Álvaro Dias — PMDB; Amadeu Gears — PMDB; Antônio Mazurek — PDS; Euclides Scalco — PMDB; Heitor Alencar Furtado — PMDB; Hélio Duque — PMDB; Maurício Fruct — PMDB; Nivaldo Kruger — PMDB; Olivir Gabardo — PMDB; Osvaldo Macedo — PMDB; Walber Guimarães — PP.

Santa Catarina

Arnaldo Schmitt — PP; Ernesto de Marco — PMDB; João Linhares — PP; Juarez Furtado — PMDB; Nelson Morro — PDS; Pedro Ivo — PMDB; Walmor de Luca — PMDB.

Rio Grande do Sul

Alcebíades de Oliveira — PDS; Alceu Collares — PDT; Aldo Fagundes — PMDB; Cardoso Fregapani — PMDB; Carlos Santos — PMDB; Eloor Guazelli — PMDB; Getúlio Dias — PDT; Hugo Mardini — PDS; João Gilberto — PMDB; Jorge Uequed — PMDB; Lidovino Fanton — PDT; Nelson Marchezan — PDS; Odacir Klein — PMDB; Pedro Germano — PDS.

Amapá

Antônio Pontes — PDS.

Rondônia

Jerônimo Santana — PMDB; Odacir Soares — PDS.

Roraima

Hélio Campos — PDS.

O SR. PRESIDENTE (Gastão Müller) — As listas de presença acusam o comparecimento de 41 Srs. Senadores e 178 Srs. Deputados. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Passando-se ao período destinado a breves comunicações, concedo a palavra ao nobre Deputado Odacir Klein.

O SR. ODACIR KLEIN (PMDB — RS. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente e Srs. Congressistas:

A companhia Jornalística Caldas Júnior, formada pelo *Correio do Povo*, *Folha da Tarde*, *Rádio Guaíba* AM e FM e *TV-2 Guaíba*, irá promover, de 10 a 19 de outubro, a 1ª Multifeira, no Parque de Exposições Assis Brasil, em Esteio, no Rio Grande do Sul.

Grande é a importância da promoção, pois que não será uma feira ou uma exposição comum, mas sim um encontro onde estará sendo divulgado o resultado do trabalho dos rio-grandenses nos mais diversos setores da economia estadual e a cultura gaúcha.

Desejo, neste pronunciamento sintético, por força da limitação do tempo regimentalmente concedido, mencionar o que, a meu juízo, representa a 1ª Multifeira em três setores importantes: na divulgação da cultura do Rio Grande do Sul, na demonstração do que é sua economia e no incentivo ao turismo.

No que diz respeito à divulgação de nossa cultura, a promoção propiciará a oportunidade para os que visitarem o Parque de Exposições Assis Brasil de assistirem a apresentação de danças folclóricas, músicas e canções gaúchas e também demonstrações de habilidade do homem do campo, através de ginecadas, provas de laço e outras atrações do gênero.

Quanto à demonstração do que é a economia do Rio Grande do Sul, como resultado do trabalho dos gaúchos, poderão os que visitarem a 1ª Multifeira assistir a exposições em 500 estandes, que mostrarão obras de artesanato, produtos primários e industrializados e que servirão para demonstrar que, apesar das intempéries e das dificuldades que hoje enfrentam os mais diversos setores de nossa economia, ainda assim, como resultado do arrojo aliado à capacidade de trabalho, os gaúchos têm o que apresentar e procuram superar os obstáculos que lhes são colocados nesta fase.

Do aspecto da promoção do turismo, logicamente a 1ª Multifeira ensejará excelente ocasião para a visita ao Rio Grande do Sul de pessoas não só de outras Unidades da Federação, mas inclusive de outros países, que terão singular oportunidade, como já frisamos, de conhecer a cultura, as tradições e o resultado do trabalho dos gaúchos.

Merece, assim, nossos aplausos a Companhia Jornalística Caldas Júnior, pois, paralelamente com a correta informação que, através dos órgãos que a compõem, sempre propiciou, busca, agora, também contribuir para a divulgação e o desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

Promover a 1ª Multifeira não é uma tarefa fácil. Muito será a dedicação necessária para que a promoção realmente atinja seus objetivos.

Como conhecemos a capacidade dos que dirigem a Companhia Jornalística Caldas Júnior e como é de sua iniciativa a realização de tão importante promoção, temos certeza de que a mesma terá o mais completo êxito.

Julgo, por isto, como gaúcho, necessário que registre, nos Anais do Congresso Nacional, o reconhecimento por tão importante iniciativa.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Gastão Müller) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Octacílio Almeida.

O SR. OCTACÍLIO ALMEIDA (PMDB — SP. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente e Srs. Congressistas:

Existem duas posições bem distintas no cenário político de Brasília. De um lado, o Governo Federal com assessores não conscientizados de que estão preparando, aos poucos, a revolução social no País. De outro lado, deputados que falam tudo o que sabem, e que nem sempre falam o que interessa ao Governo, ferindo suscetibilidades de políticos e militares. Quando isto se dá, a réplica do Governo é violenta, vindo por caminhos diferentes, ora legais, ora ilegais, mas sempre com o intuito de calar a boca da Oposição.

Enquadram-se, nesse transe, os Deputados Genival Tourinho e João Cunha, denunciados pela Procuradoria-Geral da República ao Superior Tribunal de Justiça como incursos em artigos constitucionais que agridem a honra das Forças Armadas e de alguns de seus representantes.

Genival Tourinho denunciou um pretensão "complô" militar de apoio aos atos de subversão que ocorrem no País, por meio de deflagração de bombas. João Cunha fez outro tipo de crítica, mas ambos foram cair no reduto intangível do militarismo.

Os ilustres deputados conhecem sobejamente a colcha-de-retalhos que é a Constituição Nacional e sabem que, nela, há oportunamente um artigo ou outro que permite ao Poder Executivo intentar a desmoralização do Poder Legislativo, por ser este, ainda que enfraquecido, a única válvula de escape dos lamentos e das reivindicações de um povo desiludido e sem perspectivas sobre o dia do amanhã.

Prova disto está em *O Estado de S. Paulo*, de 30 de setembro, em nota intitulada "As Duas Pedras no Caminho", onde transparece, meridianamente, a intenção do Governo Federal através das palavras de um porta-voz, afirmando que a Emenda Flávio Marcellio não será aprovada enquanto os Deputados João Cunha e Genival Tourinho estiverem sob julgamento. E mais ainda, que tais deputados serão punidos, fatalmente.

Vê-se, Srs. Congressistas, que os ilustres Parlamentares João Cunha e Genival Tourinho estão aprioristicamente condenados no consenso do Palácio do Planalto. Até onde o maquiavelismo desse porta-voz é verídico, fuge ao meu conhecimento. Mas a sua maneira de apreciar a ocorrência demonstra que tudo já está submetido a controle, até mesmo uma possível sentença punitiva.

Srs. Congressistas: penso muito antes de agir. Todavia nunca tolerarei medidas de repressão previamente detalhadas, com o ranço de perseguição. No caso em tela, ainda que os ilustres Deputados João Cunha e Genival Tourinho tivessem transgredido o texto constitucional, compete à Justiça julgá-los dentro da lei, considerando, evidentemente, a expressão e a profundidade do caso, sem imposição de fuinhas de uma corte palaciana em decomposição.

Espero, Srs. Congressistas, que a nota do jornal *O Estado de S. Paulo* seja piada de mau gosto de jornalista mal informado. Os juízes que funcionarem no julgamento destes processos jamais se deixarão influenciar por intrigas de bastidores, onde vigora mais a influência dos bajuladores que propriamente a vontade do próprio Presidente da República. Que os Deputados João Cunha e Genival Tourinho sejam julgados pelo que cometeram — se é que cometeram algum crime! — e não pela trama de uma ditadura que não prima por nobreza no trato do dinheiro público nem na aplicação dos princípios democráticos de que usa para propaganda política.

Tenho dito, Sr. Presidente. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Gastão Müller) — Não há mais oradores inscritos para o período de breves comunicações.

A Presidência convoca sessão conjunta a realizar-se hoje, às 18 horas e 30 minutos, neste plenário, destinada à leitura das Mensagens nºs 127 e 128, de 1980-CN, referentes, respectivamente, aos Decretos-leis nºs 1.803 e 1.804, de 1980.

O SR. PRESIDENTE (Gastão Müller) — Passa-se à

ORDEM DO DIA

A presente sessão destina-se à leitura das Mensagens Presidenciais nºs 125 e 126, de 1980-CN, que será feita pelo Sr. 1º-Secretário.

São lidas as seguintes

MENSAGEM Nº 125, DE 1980 (CN)
(Nº 338/80, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do § 1.º do art. 55 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação do Congresso Nacional, acompanhada de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado dos Transportes, da Fazenda e Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, o texto do Decreto-lei n.º 1.801, de 18 de agosto de 1980, publicado no Diário Oficial do dia subsequente, que "consolida e altera a legislação relativa ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, bem como do Fundo de Marinha Mercante e dá outras providências".

Brasília, 20 de agosto de 1980. — João Figueiredo.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Temos a honra de submeter à elevada apreciação de V. Ex.ª o anexo Projeto de Decreto-lei que visa consolidar e alterar a legislação vigente sobre o Fundo de Marinha Mercante — FMM e sobre o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante — AFRMM, contribuição parafiscal cobrada sobre o frete por movimentação de cargas em navios mercantes.

2. Referido fundo contábil foi consolidado em 1970, pelo Decreto-lei n.º 1.142, de 30 de dezembro daquele ano, prevendo o mesmo revisões periódicas (de regra, trienais) da estrutura financeira do FMM para ajustá-lo às reais necessidades de financiamento das atividades para que constituído (art. 6.º do Decreto-lei n.º 1.142, de 30 de dezembro de 1970).

3. Ao longo dos anos decorridos desde a sua edição sofreu referida legislação alterações, sobressaindo dentre essas as decorrentes do Decreto-lei n.º 1.311, de 11 de fevereiro de 1974, que alterou a partição da receita gerada entre o FMM e os armadores; do Decreto-lei n.º 1.016, de 21 de outubro de 1969, com alterações impostas pela Lei n.º 6.418, de 30 de maio de 1977, estas para incluir casos de isenção da incidência de referida contribuição.

4. A conjuntura econômica vigente, de um lado, e, por outro, as diretrizes traçadas por V. Ex.ª para a ação do seu Governo vinham já se algum tempo exigindo que, a par da necessidade de dar cumprimento ao mando legal acima indicado, se efetuasse uma revisão de alguma profundidade na legislação em causa, não só para ajustá-la à realidade econômica atual, como, também, para reorientar as diretrizes à ação governamental neste importante segmento do Setor Nacional dos Transportes.

5. É a isso que visa o anexo Projeto de Decreto-lei, o qual, no entender dos signatários, marcará o início de um novo estágio na política governamental voltada para a navegação mercante.

6. Num primeiro ciclo, o enfoque principal da ação governamental esteve voltado para a implantação e o desenvolvimento de uma indústria de construção naval que pudesse atender às necessidades de renovação e ampliação da frota mercante nacional, como, também, competir no mercado externo. Para tanto tem sido o FMM importante instrumento, inclusive pelo outorga de incentivos fiscais, dentre os quais se inclui o pagamento ao construtor, a fundo perdido, da diferença entre os preços nacional e internacional.

7. Implantada e solidificada a indústria de construção naval, já não se justifica a manutenção de subsídios, que encontravam sua razão de ser, tal como é a tradição brasileira, apenas pelo período de implantação e solidificação, sobretudo agora quando essa indústria se coloca entre as primeiras no elenco das nações construtoras de navios, dando mostras de boa competitividade no mercado externo, seja pela sua agressividade comercial, seja pela boa qualidade dos navios produzidos. Por outro lado, a política econômica do Governo de V. Ex.ª tem-se pautado pela progressiva supressão dos subsídios, diretos e indiretos, e pela verdade econômica, além de prever alguns instrumentos fiscais para inibir e conter o fluxo desordenado de importações que gravem o nosso balanço externo.

8. Entende o Ministério dos Transportes, por outro bordo, azado e oportuno iniciar uma redefinição do instrumental fiscal de que dispõe, para voltá-lo, preferencialmente, ao atendimento das necessidades nacionais de transporte, regra de ação política que vem sendo perseguida, sob a superior direção de V. Ex.ª

9. Ainda recentemente, já no Governo de V. Ex.ª, o Conselho de Desenvolvimento Econômico, em reunião de 25 de fevereiro de 1980, fixou diretrizes à construção naval, para modificar a política anterior, de fixar objetivos programáticos a atingir num período, adotando uma política mais flexível de liberação dos interesses de armador e construtor às regras de mercado e reduzindo a intervenção do poder público na intermediação e tutela dos interesses envolvidos.

10. Dessa sorte, impunha-se a revisão da estrutura fiscal alimentadora do desenvolvimento da frota mercante nacional e L.º

é o que se contém no projeto de Decreto-lei ora submetido ao elevado descortino de V. Ex.ª, a fim de que, se estiver de acordo, venha a editá-lo, visto como, tratando-se de matéria extremamente relevante e urgente, postas as crescentes e muito imediatas necessidades, possa, ainda neste exercício iniciar os seus efeitos, de mais extrema importância para a política econômica do Governo, por todos os resultados que objetiva alcançar. Tais considerações justificam, no entender dos signatários, a edição de Decreto-lei, tal como permitido no art. 55, número I da Constituição.

11. Além disso, tratando-se de contribuição parafiscal, já que o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante — AFRMM é elemento componencial do custo final do frete, tal como já o reconheceu iterativamente a Corte Suprema do País, pode ser alterada de imediato, de conformidade com as disposições da Constituição (arts. 21, § 2.º, n.º I e 153, § 29).

12. Partindo de tal linha de consideração é que foi elaborado o anexo projeto de Decreto-lei que ora se submete a V. Ex.ª, consolidando e alterando a legislação sobre o FMM e AFRMM.

13. Como principais alterações estão:

I — elevação, até o exercício de 1984, do percentual de incidência do AFRMM na navegação de longo curso, de 20% (vinte por cento) para 30% (trinta por cento), o que contribuirá para inibir o fluxo crescente de importações, além de propiciar maior liquidez ao Ministério dos Transportes para fazer face aos crescentes custos industriais, sobre permitir disponibilidade para novos investimentos, necessários para atender às necessidades contidas da frota mercante nacional, sobretudo ante a expansão das nossas exportações. Mantiveram-se os níveis atuais da contribuição para a navegação de cabotagem e interior, dada a importância de expandir essa modalidade, que muito poderá contribuir para a contenção do consumo de derivados de petróleo (art. 3.º, § 2.º):

II — redefinição das isenções e redução dos casos em que são concedidas, de conformidade com a política econômica de V. Ex.ª de, sempre que possível, eliminar subsídios indiretos à atividade econômica. Dessa sorte revogam-se dois casos de isenção, atualmente existentes: um que beneficia entidades estatais e, outro, que alcança entidades privadas de assistência, num e noutro caso pela dificuldade que, na prática administrativa, ensejam para concretização do benefício. Introduziu-se, apenas, um caso novo de isenção, dirigida à importação de papel, sem similar nacional. Justifica-se em respeito ao preceito constitucional pertinente, como também pelo projeto político de V. Ex.ª de respeitar e estimular a divulgação da opinião e do pensamento. É, por outro lado, pouco expressiva a receita gerada (arts. 3.º, § 7.º, alíneas, e 18, das revogações);

III — modificação dos percentuais de divisão da receita gerada pelo AFRMM, entre o FMM e o transportador, de tal modo que o incremento de receita seja integralmente absorvido pelo FMM, o que possibilitará ao Ministério dos Transportes conceder maior financiamento para novas construções, dentro das necessidades identificadas do setor. Excepciona-se dessa regra geral o transporte de cabotagem e interior, posto o empenho de atrair crescente interesse da iniciativa privada para essa modalidade de transporte (art. 4.º, n.ºs I, alíneas c, d e e, e II, alíneas a, b e c);

IV — alteração do teto para concessão dos financiamentos, pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAM, como gestora do FMM, para elevá-lo, com vistas a estimular a armação nacional a, mantida a sua liquidez, continuar encomendando embarcações, o que é benéfico para a indústria naval, no momento em que se elimina o subsídio e se instaura o regime de verdade de custos e de livre competição segundo regras de mercado (art. 12, número I, alíneas a e b);

V — eliminação, parcial, de subsídios ao preço final da embarcação, permitindo-se a livre negociação entre construtor e armador, com vistas a estimular a produtividade da indústria, com a conseqüente diminuição de custos e, também, a eliminação de pesado encargo ao FMM e ao Tesouro Nacional. Admitiu-se a permanência do subsídio, apenas para o caso excepcional de construção de navios especiais, ainda não fabricados no Brasil, como, também, em complementação à parcela destinada do armador na receita do AFRMM, quando esta se evidencie insuficiente para cobrir a diferença, a maior, porventura ainda ocorrente, entre custo nacional com respeito ao preço internacional.

Sendo o que se apresentava, renovamos a Vossa Excelência os nossos protestos da mais elevada estima e profundo respeito. — **Elisen Resende**, Ministro dos Transportes — **Antonio Delfim Netto**, Ministro-Chefe da Secretaria de Planejamento — **Ernane Galvêas**, Ministro da Fazenda.

DECRETO-LEI N.º 1.801, DE 18 DE AGOSTO DE 1980

Consolida e altera a legislação relativa ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, bem como do Fundo de Marinha Mercante, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 55, item II, da Constituição, decreta:

Do Fundo de Marinha Mercante

Art. 1.º O Fundo da Marinha Mercante — FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional objetivando o atendimento das reais necessidades do transporte hidroviário.

Constituição

Art. 2.º São recursos do FMM:

I — a parte que lhe cabe no produto do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante — AFRMM, segundo o disposto neste Decreto-lei;

II — as dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;

III — os valores e importâncias que lhe sejam destinados em lei, atribuindo-lhe participação, total ou parcial, na receita de tributos federais ou de preços públicos;

IV — os saldos anuais apurados pela Superintendência Nacional de Marinha Mercante — SUNAMAM, no desempenho de suas atribuições;

V — os ingressos de capital, juros, comissões e outras receitas resultantes da aplicação em empréstimos e operações financeiras;

VI — recursos provenientes de empréstimos contraídos no país e no exterior, para as finalidades previstas neste Decreto-Lei;

VII — os recursos de outras fontes.

Parágrafo único. Todos os recursos disponíveis do FMM serão recolhidos ao Banco do Brasil S.A., em conta especial, sob a denominação de Fundo da Marinha Mercante.

Art. 3.º O AFRMM é um adicional ao frete cobrado pelo armador, de qualquer embarcação que opere em porto nacional, de acordo com o conhecimento de embarque e o manifesto de carga, pelo transporte de qualquer carga:

I — na saída de porto nacional, na navegação de cabotagem e interior;

II — na entrada em porto nacional, na navegação de longo curso.

§ 1.º Para os efeitos deste Decreto-Lei, entende-se como cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

§ 2.º O AFRMM será calculado sobre o frete, à razão de 20% (vinte por cento), no caso do item I, e de 30% (trinta por cento), no caso do item II, ambos deste artigo, até 31 de dezembro de 1984. A partir de 1.º de janeiro de 1985 o adicional, em qualquer caso, será calculado a razão de 20% (vinte por cento), enquanto não for revisto na conformidade dos artigos 6.º e 7.º deste Decreto-Lei.

§ 3.º Considera-se como frete, a remuneração do transporte mercante porto a porto, incluídas as despesas portuárias com a manipulação de carga constantes do conhecimento de embarque, anteriores e posteriores a esse transporte, bem como outras despesas de qualquer natureza que constituam parcelas adicionais acessórias.

§ 4.º Quando não houver cobrança de frete ou quando a mercadoria se destinar a outro departamento da mesma empresa ou proprietário, o AFRMM será calculado de acordo com os tetos tarifários fixados pela SUNAMAM, nos casos de item I, ou pelas tarifas vigentes nas linhas de longo curso, nos casos do item II.

§ 5.º Nos casos do item I deste artigo, quando liberado o frete, o AFRMM será calculado pelos tetos tarifários fixados pela SUNAMAM.

§ 6.º Nos casos do item II deste artigo, quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, a conversão será feita à taxa de compra da moeda correspondente, fixada pelas autoridades monetárias brasileiras na data da entrada da embarcação no porto de descarga.

§ 7.º Estão isentas do pagamento da AFRMM as cargas que:

- a) sejam definidas como bagagem, na legislação específica;
- b) sejam transportadas em embarcações de até 500 toneladas de registro, operadas isoladamente ou agrupadas em comboio;
- c) consistam em livros, jornais e periódicos, bem como em papel destinado à sua impressão;

d) estejam expressamente definidas em lei como isentas do AFRMM.

Art. 4.º O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I — ao FMM:

a) o AFRMM arrecadado pelas empresas estrangeiras de navegação;

b) o AFRMM arrecadado pelos armadores ou empresas nacionais de navegação, operando embarcação afretada de outra bandeira;

c) 77% (setenta e sete por cento) do AFRMM arrecadado por armador, empresa nacional de navegação, bem como por órgão ou entidade governamental que execute serviços comerciais de navegação, operando embarcação própria ou afretada de bandeira nacional, em linhas de longo curso;

d) 65% (sessenta e cinco por cento) do AFRMM arrecadado por entidade que integre a administração estatal, direta e indireta, ou esteja sob controle acionário de qualquer entidade estatal, operando embarcação própria ou afretada de bandeira nacional, em serviços de cabotagem e de navegação interior;

e) 50% (cinquenta por cento) do AFRMM arrecadado por armador ou empresa nacional de navegação, não incluídos na alínea anterior, operando embarcação própria ou afretada, de bandeira nacional, em serviços de cabotagem e de navegação interior.

II — ao armador, empresa nacional de navegação e órgão ou entidade governamental que execute serviços comerciais de navegação, operando embarcação própria ou afretada de bandeira nacional:

a) 23% (vinte e três por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso (item I, alínea "c", deste artigo 4.º);

b) 35% (trinta e cinco por cento) do AFRMM que tenha gerado na execução de serviços de cabotagem e navegação interior (alínea "d", do item I deste artigo);

c) 50% (cinquenta por cento) do AFRMM que tenha gerado na execução de serviços de cabotagem e navegação interior (alínea "e" do item I, deste artigo).

Art. 5.º A SUNAMAM fará, também, reverter ao armador nacional o percentual a que se refere o item II do artigo 4.º quando o AFRMM for gerado por embarcação afretada de outra bandeira, desde que esta esteja substituindo embarcação em construção contratada pelo armador a estaleiro nacional e com características técnicas, tipo e tonelagem equivalentes àquela afretada.

Parágrafo único. A reversão de que trata este artigo far-se-á em prazo não superior a 36 (trinta e seis) meses, contados da data de assinatura do contrato de construção da embarcação.

Art. 6.º A SUNAMAM deverá propor, periodicamente, a revisão do percentual da arrecadação do AFRMM destinado ao armador nacional, de forma a ajustar a sua participação, de acordo com as variações da rentabilidade da frota nacional, tomando-se como origem a verificada a partir de 1968, e considerando as peculiaridades inerentes aos setores:

I — da navegação interior;

II — da navegação de cabotagem;

III — da navegação de longo curso.

Art. 7.º Quando o patrimônio do FMM alcançar o nível que assegure recursos para o financiamento da formação e renovação da frota mercante necessária ao intercâmbio de mercadorias, no país e com o exterior, a SUNAMAM deverá propor a revisão deste Decreto-Lei no que se refere ao adicional cobrado sobre o frete, ressalvadas as condições de participação do armador nacional em contratos em curso.

Administração

Art. 8.º O FMM é administrado pela SUNAMAM.

Parágrafo único. A SUNAMAM manterá sempre atualizada a contabilidade patrimonial do FMM, de acordo com as exigências da Lei n.º 4.320, de 17 de março de 1964, a fim de permitir, a qualquer momento, a demonstração da porção líquida do FMM, a sua composição e os dispêndios realizados a título do ressarcimento de custos.

Art. 9.º A SUNAMAM, autorizada pelo Ministério dos Transportes e demais órgãos governamentais competentes e observada a legislação aplicável, poderá operar com os recursos do FMM de forma a compatibilizar as variações de sua receita com os programas de aplicação futura. Para esse fim, fica autorizada a caucionar, ou ceder, receitas a auferir, contrair empréstimos, dar garantias e adquirir Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional — ORTN e Letras do Tesouro Nacional — LTN.

Art. 10. Os empréstimos concedidos com recursos do FMM serão garantidos pela constituição de primeira hipoteca ou ou-

tra garantia de direito real em favor da SUNAMAM, e subsidiariamente, garantia bancária ou cessão do direito ao produto do AFRMM, até o valor da importância mutuada.

§ 1.º Os bens constitutivos da garantia devem ser segurados em favor da SUNAMAM até o final da liquidação do empréstimo.

§ 2.º Dependirão de prévia autorização da SUNAMAM, sob pena de nulidade, as seguintes operações sobre embarcações que para construção, reparação ou melhoria tenham sido objeto de financiamento do FMM:

- I — a constituição de hipoteca a favor de terceiros; e
- II — a alienação de embarcações.

Art. 11. O Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro dos Transportes, baixará normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos pelo FMM, estipulando prazos, incidência de juros e correção monetária.

Aplicação

Art. 12. Os recursos do FMM poderão ser aplicados:

I — na concessão de empréstimos:

a) a armadores, empresas nacionais de navegação, bem como a órgãos ou entidades governamentais que executem serviços comerciais de navegação, para construção de embarcações em estaleiros nacionais, até 90% (noventa por cento) do valor aprovado pela SUNAMAM;

b) a armadores, empresas nacionais de navegação, bem como a órgãos ou entidades governamentais que executem serviços comerciais de navegação, para aquisição e instalação de equipamentos destinados ao reaparelhamento ou modernização das embarcações de sua propriedade, até 90% (noventa por cento) do valor aprovado pela SUNAMAM;

c) a empresas de pesca nacionais, para a construção de embarcações em estaleiros nacionais até 85% (oitenta e cinco por cento) do valor de compra aprovado pela SUNAMAM, quando forem alocados ao FMM recursos específicos para este fim;

d) para construção de embarcações em estaleiros nacionais destinadas à exportação, até o limite de 90% (oitenta por cento) do seu valor internacional, mediante as condições aprovadas pela SUNAMAM;

e) a armadores, empresas nacionais de navegação, ou a órgãos e entidades governamentais que executem serviços comerciais de navegação, para atender às necessidades financeiras com reparo de suas embarcações em estaleiros nacionais;

f) a armadores, empresas de navegação e estaleiros nacionais, no interesse da política de marinha mercante.

II — a fundo perdido:

a) no ressarcimento do excedente de custo nacional, com relação ao preço internacional, da construção de embarcações especiais não construídas habitualmente no país, de acordo com critérios que serão fixados pelo Ministro dos Transportes;

b) em projetos a serem executados por instituições dedicadas a pesquisa e serviços tecnológicos e complementação de pessoal especializado de interesse da marinha mercante.

III — em operações financeiras:

a) na aquisição de Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional — ORTN e Letras do Tesouro Nacional — LTN, para atender às finalidades do disposto no artigo 9.º deste Decreto-Lei;

b) na liquidação de compromissos com a antecipação das aplicações previstas neste Decreto-lei.

§ 1.º A concessão dos empréstimos a que se refere o item I, deste artigo ficará condicionada às disponibilidades do FMM e obedecerá a diretrizes fixadas pelo Ministro dos Transportes em consonância com as necessidades do transporte mercante nacional.

§ 2.º O Ministro dos Transportes fixará, a cada dois anos, a partir da vigência deste Decreto-lei, para cada tipo e características de embarcação contratada, as parcelas de armador na receita do AFRMM (artigos 4.º, II, alínea "a", "b" e "c", e 5.º) que serão utilizadas no pagamento do excedente de custo nacional, com relação ao preço internacional, apurado durante a construção.

§ 3.º Ficando evidenciado, em estudo de viabilidade econômica, que o AFRMM a ser gerado pela embarcação, como por embarcação afretada (artigo 5.º e seu parágrafo), será inferior ao valor excedente de custo nacional com relação ao preço internacional, poderá o Ministro dos Transportes autorizar a complementação da diferença, mediante aplicação, a fundo perdido, do FMM.

§ 4.º As aplicações previstas na alínea "b", do item II, deste artigo, não devem exceder, anualmente, a receita correspondente

aos juros dos empréstimos concedidos, bem como o resultado de aplicações em outras transações financeiras.

§ 5.º Os empréstimos a que refere o item I, deste artigo, desde que elevem a responsabilidade de um só mutuário ao correspondente a mais de 100.000 (cem mil) Unidades Padrão de Capital — UPC, dependerão de prévia aprovação do Ministério dos Transportes para efetivarem-se.

§ 6.º A Superintendência Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAM estabelecerá as condições em que os mutuários dos empréstimos previstos no item I, a serem feitos com recursos do FMM, efetivarão as parcelas não financiadas dos contratos.

Art. 13. O produto do AFRMM destinado ao armador nacional ficará em depósito no Banco do Brasil S/A, em seu nome, e somente poderá ser movimentado com a autorização da SUNAMAM, nos seguintes casos:

- I — na construção de embarcação para uso próprio;
- II — na aquisição de equipamento para o reaparelhamento de embarcação própria;
- III — na aquisição de embarcações de empresas nacionais, com prazo de pagamento, mínimo de 3 (três) anos e, máximo, de 5 (cinco) anos, até 50% (cinquenta por cento) do valor atribuído pela SUNAMAM para a embarcação;
- IV — para o reparo de embarcação própria em estaleiro nacional.

Parágrafo único. O Ministro dos Transportes baixará normas relativas à extinção do direito do armador ao produto do AFRMM e sua transferência para o Fundo de Marinha Mercante, no caso de sua não utilização no prazo de 5 (cinco) anos.

Art. 14. Os recursos a que se refere o art. 4.º inciso II, deste Decreto-lei, poderão ser movimentados pela SUNAMAM, em operações, sem prejuízo do direito dos titulares à sua utilização, para as aplicações previstas no artigo anterior.

Disposições Gerais

Art. 15. O produto do AFRMM será recolhido pelos armadores, ou seus agentes, ao Banco do Brasil S/A até 15 (quinze) dias após a saída da embarcação, nos casos do inciso I do art. 3.º, ou de entrada, nos casos do inciso II do mesmo artigo.

§ 1.º Dentro desse prazo, os armadores ou seus agentes, deverão apresentar à Delegacia ou Agência da SUNAMAM, na área de sua jurisdição, o comprovante do recolhimento do AFRMM.

§ 2.º Aquele que receber o produto do AFRMM será seu fiel depositário até o efetivo recolhimento ao Banco do Brasil S/A, ou a representante autorizado deste, com a responsabilidade civil e criminal decorrente dessa qualidade.

§ 3.º O atraso no recolhimento do AFRMM importará em execução forçada da dívida, pela SUNAMAM, acrescida da correção monetária, de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e da multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4.º Para os efeitos da cobrança judicial de que trata o parágrafo anterior, considerar-se-á líquida e certa a dívida comprovada pelo manifesto de carga ou pelo conhecimento de embarque.

§ 5.º No caso de ser o transportador repartição pública, autarquia, empresa pública ou sociedade de economia mista federal, a SUNAMAM poderá, a seu critério, alterar o local para o recolhimento do produto do AFRMM referido neste artigo.

§ 6.º O armador ou seu agente que liberar conhecimento de embarque sem efetuar a cobrança do AFRMM responderá pelo seu pagamento.

§ 7.º Os órgãos regionais da Secretaria da Receita Federal não receberão pedidos de despacho de mercadorias de qualquer natureza, sem que dos conhecimentos de embarque conste o recibo de pagamento do AFRMM ou a competente declaração de isenção, de acordo com o § 7.º do art. 3.º

Art. 16. Serão respeitadas as condições de aplicação do AFRMM, nos contratos assinados pelos armadores nacionais, com interveniência da SUNAMAM, até a entrada em vigor deste Decreto-lei.

Art. 17. O afretamento de espaço, ou subafretamento, fica enquadrado no art. 4.º deste Decreto-lei, para efeito da distribuição do AFRMM.

Art. 18. Os programas anuais de aplicação dos recursos do FMM estão sujeitos à aprovação do Ministro dos Transportes.

Art. 19. Este Decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, em especial, os Decretos-leis n.º 1.142, de 30 de dezembro de 1970, e n.º 1.311, de 11 de fevereiro de 1974, e os itens III e IV do art. 2.º do Decreto-lei

n.º 1.016, de 21 de outubro de 1969, com a redação dada pelo art. 1.º da Lei n.º 6.418, de 30 de maio de 1977.

Brasília, 18 de agosto de 1980; 159.º da Independência e 92.º da República. — JOÃO FIGUEIREDO — Ernane Galvêas — Eliseu Resende — Delfim Netto.

LEGISLAÇÃO CITADA

(Anexada pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado)

LEI N.º 4.320, DE 17 DE MARÇO DE 1964

Partes vetadas pelo Presidente da República e mantidas pelo Congresso Nacional, do Projeto que se transformou na Lei n.º 4.320, de 17 de março de 1964 (que estatui normas gerais de direito financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal).

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu promulgo, na forma do § 3.º do art. 70 da Constituição Federal, os seguintes dispositivos da Lei n.º 4.320, de 17 de março de 1964:

“Art. 3.º

Parágrafo único. Não se consideram para os fins deste artigo as operações de crédito por antecipação da receita, as emissões de papel-moeda e outras entradas compensatórias no ativo e passivo financeiros.

Art. 6.º

§ 2.º Para cumprimento do disposto no parágrafo anterior, o cálculo das cotas terá por base os dados apurados no balanço do exercício anterior àquele em que se elaborar a proposta orçamentária do Governo obrigado à transferência.

Art. 7.º

I — obedecidas as disposições do art. 43.

Art. 9.º Tributo é a receita derivada instituída pelas entidades de direito público, compreendendo os impostos, as taxas e contribuições nos termos da Constituição e das leis vigentes em matéria financeira, destinando-se o seu produto ao custeio de atividades gerais ou específicas exercidas por essas entidades.

Art. 14.

subordinados ao mesmo órgão ou repartição

Art. 15.

no mínimo

Art. 15.

§ 1.º Entende-se por elementos o desdobramento da despesa com pessoal, material, serviços, obras e outros meios de que se serve a administração pública para consecução dos seus fins.

Art. 43. A abertura dos créditos suplementares e especiais depende da existência de recursos disponíveis para ocorrer à despesa e será precedida de exposição justificativa.

§ 1.º Consideram-se recursos para o fim deste artigo, desde que não comprometidos:

I — o superávit financeiro apurado em balanço patrimonial do exercício anterior;

II — os provenientes de excesso de arrecadação;

III — os resultantes de anulação parcial ou total de dotações orçamentárias ou de créditos adicionais, autorizados em lei;

IV — o produto de operações de crédito autorizadas, em forma que juridicamente possibilite ao Poder Executivo realizá-las.

§ 2.º Entende-se por superávit financeiro a diferença positiva entre o ativo financeiro e o passivo financeiro, conjugando-se, ainda, os saldos dos créditos adicionais transferidos e as operações de crédito a eles vinculadas.

§ 3.º Entende-se por excesso de arrecadação, para os fins deste artigo, o saldo positivo das diferenças acumuladas mês a mês, entre a arrecadação prevista e a realizada, considerando-se, ainda, a tendência do exercício.

§ 4.º Para o fim de apurar os recursos utilizáveis, provenientes de excesso de arrecadação, deduzir-se-á a importância dos créditos extraordinários abertos no exercício.

Art. 55.

§ 1.º Os recibos devem conter o nome da pessoa que paga a soma arrecadada, proveniência e classificação, bem como a data e assinatura do agente arrecadador.

Art. 57. Ressalvado o disposto no parágrafo único do art. 3.º desta lei

Art. 58. ou não

Art. 64.

Parágrafo único. A ordem de pagamento só poderá ser exarada em documentos processados pelos serviços de contabilidade.

Art. 69. nem a responsável por dois adiantamentos.

Art. 98. A dívida fundada compreende os compromissos de exigibilidade superior a doze meses, contraídos para atender a desequilíbrio orçamentário ou a financeiro de obras e serviços públicos.

Parágrafo único. A dívida fundada será escriturada com individualização e especificações que permitam verificar, a qualquer momento, a posição dos empréstimos, bem como os respectivos serviços de amortização e juros.

DECRETO-LEI N.º 1.142, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1970

Altera e consolida a legislação referente ao Fundo de Marinha Mercante, dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 25, itens I e II, da Constituição, decreta:

Finalidade

Art. 1.º O Fundo de Marinha Mercante — FMM, é um fundo de natureza contábil destinado a prover recursos para a renovação, ampliação e recuperação da frota mercante nacional e para assegurar a continuidade e regularidade de produção à indústria de construção naval no País.

Constituição

Art. 2.º O FMM é constituído dos recursos oriundos:

I — do produto do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante — AFRMM, segundo disposto neste Decreto-lei;

II — das dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;

III — dos ingressos de capital, juros, comissões e outras receitas resultantes da aplicação em empréstimos e operações financeiras;

IV — dos saldos anuais apurados pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAM, no desempenho de suas atribuições;

V — de importâncias resultantes da aplicação prevista no § 1.º do art. 66 da Lei n.º 3.244, de 14 de agosto de 1957, combinado com o art. 163 do Decreto-lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966;

VI — dos recursos provenientes de empréstimos contraídos no País e no exterior, para os fins previstos neste Decreto-lei;

VII — de outros recursos destinados ao FMM.

Parágrafo único. Todos os recursos disponíveis do FMM serão recolhidos ao Banco do Brasil S.A., em conta especial, sob a denominação de Fundo da Marinha Mercante.

Art. 3.º O AFRMM é um adicional ao frete cobrado pelo armador, de qualquer embarcação que opere em porto nacional, de

acordo com o conhecimento de embarque e o manifesto de carga, pelo transporte de qualquer carga:

I — na saída de porto Nacional, na navegação de cabotagem e interior;

II — na entrada em porto nacional, na navegação de longo curso.

§ 1.º O adicional será cobrado à razão de 20% (vinte por cento) sobre o frete, considerado para este efeito que frete é a remuneração do transporte marítimo porto a porto, incluídas as despesas portuárias com a manipulação da carga constantes do conhecimento de embarque, anteriores e posteriores a esse transporte, bem como outras despesas de qualquer natureza que constituam parcelas adicionais acessórias.

§ 2.º Quando não houver cobrança de frete ou quando a mercadoria se destinar a outro departamento da mesma empresa ou proprietário, o AFRMM será calculado de acordo com os tetos tarifários fixados pela SUNAMAM, nos casos do inciso I, ou pelas tarifas vigentes nas linhas de longo curso, nos casos do inciso II.

§ 3.º Nos casos do inciso I deste artigo, quando liberado o frete, o AFRMM será calculado pelos tetos tarifários fixados pela SUNAMAM.

..§ 4.º Nos casos do inciso II deste artigo, quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, a conversão será feita à taxa de compra da moeda correspondente, fixada pela autoridade monetária brasileira, na data de entrada da embarcação no porto de descarga.

§ 5.º Estão isentas do pagamento da AFRMM as cargas que:

a) sejam definidas como bagagem, na legislação específica;

b) sejam transportadas em embarcações com menos de 400 toneladas de registro que não integrem comboio cuja capacidade total exceda este limite;

c) sejam enquadráveis nos dispositivos do Decreto-lei n.º . . . 1.016, de 21 de outubro de 1969, pelo Ministro dos Transportes;

d) estejam expressamente definidas em lei como isentas do AFRMM.

Art. 4.º O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I — ao FMM:

a) o AFRMM arrecadado pelas empresas estrangeiras de navegação;

b) o AFRMM arrecadado pelos armadores ou empresas nacionais de navegação, operando embarcação afretada de outra bandeira;

c) 50% (cinquenta por cento) do AFRMM arrecadado por armadores e empresas nacionais de navegação, operando embarcação própria ou afretada de bandeira nacional;

II — ao armador ou empresa de navegação nacional que opere embarcação própria ou afretada de bandeira nacional, os 50% (cinquenta por cento) restantes do AFRMM.

Art. 5.º A SUNAMAM fará reverter ao armador nacional 50% (cinquenta por cento) do AFRMM por ele arrecadado, relativo ao frete da carga transportada em embarcação afretada de outra bandeira, enquanto esta estiver substituindo tonelagem equivalente em construção.

Art. 6.º A SUNAMAM deverá propor, trienalmente, a revisão do percentual da arrecadação do AFRMM destinado ao armador nacional, de forma a ajustar a sua participação de acordo com as variações da rentabilidade da frota nacional, tornando-se como origem a verificada a partir de 1968 e considerando as peculiaridades inerentes aos setores:

I — da navegação anterior;

II — da navegação de cabotagem;

III — da navegação de longo curso.

Art. 7.º Quando o patrimônio do FMM alcançar o nível que assegure recursos para o financiamento da formação e renovação da frota mercante necessária do intercâmbio de mercadorias no País e com o exterior, a SUNAMAM deverá propor a revisão deste Decreto-lei no que se refere ao adicional cobrado sobre o frete, ressalvadas as condições de participação do armador nacional em contratos em curso.

Administração

Art. 8.º O FMM é administrado pela SUNAMAM.

Parágrafo único. A SUNAMAM manterá sempre atualizada a contabilidade patrimonial do FMM, de acordo com as exigências do art. 101 da Lei n.º 1.320, de 17 de março de 1964, a fim de permitir, a qualquer momento, a demonstração da porção líquida do

FMM, a sua composição e os dispêndios realizados a título de ressarcimento de custos.

Art. 9.º A SUNAMAM poderá operar com os recursos do FMM, obedecendo ao disposto na Lei n.º 5.000, de 24 de maio de 1966, de forma a compatibilizar as variações de sua receita com os programas de aplicações futuras. Para esse fim, está autorizada a caucionar receitas futuras, contrair empréstimos, dar garantias e adquirir Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional.

Parágrafo único. As operações no mercado exterior de capitais serão promovidas pela SUNAMAM com a participação do Banco Central, obedecido o disposto na Lei n.º 5.000, de 24 de maio de 1966.

Art. 10. Os empréstimos concedidos com recursos do FMM serão garantidos pela constituição de primeira hipoteca ou outra garantia de direito real em favor da SUNAMAM e, subsidiariamente, garantia bancária ou cessão do direito ao produto do AFRMM, até o valor da importância mutuada.

§ 1.º Os bens constitutivos da garantia devem ser segurados em favor da SUNAMAM até o final da liquidação do empréstimo.

§ 2.º Dependendo de prévia autorização da SUNAMAM, sob pena de nulidade, as seguintes operações sobre embarcações cujo produto do AFRMM tenha sido gravado:

I — a constituição de hipoteca a favor de terceiros; e

II — a alienação de embarcações.

Art. 11. Os empréstimos concedidos à conta do FMM estão sujeitos à cobrança de juros e correção monetária, de acordo com o mercado nacional de capitais, obedecidas as normas do Conselho Monetário Nacional e as que venham a ser obedecidas pela SUNAMAM.

§ 1.º Ainda que não escrita, a cláusula da correção monetária reputar-se-á implícita no instrumento do contrato.

§ 2.º A SUNAMAM fixará e divulgará as condições de correção monetária a que se refere este artigo, que permanecerão imutáveis para um mesmo contrato.

§ 3.º Os débitos com o FMM, anteriores a 31 de janeiro de 1967, serão atualizados a partir dos seus valores monetários nessa data.

Aplicação

Art. 12. Os recursos do FMM poderão ser aplicados:

I — na concessão de empréstimos:

a) a armadores e empresas de navegação nacionais para construção de embarcações em estaleiros nacionais, até 85% (oitenta e cinco por cento) do valor aprovado pela SUNAMAM;

b) a armadores e empresas de navegação nacionais, para aquisição e instalação de equipamentos destinados ao reaparelhamento ou modernização das embarcações de sua propriedade até 85% (oitenta e cinco por cento) do valor aprovado pela SUNAMAM;

c) a empresas de pesca nacionais, para a construção de embarcações em estaleiros nacionais, até 85% (oitenta e cinco por cento) do valor de compra aprovado pela SUNAMAM, quando forem alocados ao FMM recursos específicos para este fim;

d) para construção de embarcações em estaleiros nacionais destinadas à exportação, até o limite de 80% (oitenta por cento) do seu valor internacional, mediante as condições aprovadas pela SUNAMAM;

e) a armadores e empresas de navegação nacionais, para atender às necessidades financeiras com reparo de suas embarcações em estaleiros nacionais;

f) a armadores e empresas de navegação e estaleiros nacionais no interesse da política de marinha mercante;

II — a fundo perdido:

a) no ressarcimento do excedente do custo nacional da construção de embarcações e seus componentes sobre os preços internacionais;

b) em subvenções mediante recursos transferidos ao FMM com destinação específica;

c) na complementação dos recursos orçamentários para custeio da SUNAMAM;

d) em instituições dedicadas a pesquisas e serviços tecnológicos e complementação de pessoal especializado de interesse da marinha mercante;

III — em operações financeiras:

a) na aquisição de Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional — ORTN —, para atender às finalidades do disposto no art. 9.º deste Decreto-lei;

b) na liquidação de compromissos com a antecipação das aplicações previstas neste Decreto-lei.

§ 1.º As aplicações previstas na alínea a do inciso II deste artigo serão cobertas com recursos do Tesouro Nacional, constante no Orçamento da União, no próprio exercício ou nos exercícios seguintes.

§ 2.º As aplicações previstas na alínea d do inciso II deste artigo não devem exceder, anualmente, a receita correspondente aos juros dos empréstimos concedidos, bem como o resultado de aplicações em outras transações financeiras.

§ 3.º Os empréstimos a que se refere o inciso I do art. 12, desde que elevem a responsabilidade de um só mutuário a correspondente a mais de 100.000 unidades-padrão de capital (UPC), dependerão de prévia aprovação do Ministério dos Transportes.

§ 4.º A Superintendência Nacional da Marinha Mercante estabelecerá as condições em que os mutuários dos empréstimos previstos no inciso I, com recursos do FMM, efetivarão as parcelas não financiadas dos contratos.

Art. 13. O produto do AFRMM destinado ao armador nacional ficará em depósito no Banco do Brasil S.A., em seu nome, e somente poderá ser movimentado com a autorização da SUNAMAM, nos seguintes casos:

I — na construção de embarcação para uso próprio, em estaleiro nacional, ou no exterior, quando autorizado pela SUNAMAM;

II — na aquisição de equipamento para o reaparelhamento de embarcação própria;

III — na aquisição de embarcações de empresas nacionais, com prazo de pagamento mínimo de 3 (três) e máximo de 5 (cinco) anos, até 50% (cinquenta por cento) do valor atribuído pela SUNAMAM para a embarcação;

IV — para o reparo de embarcação própria em estaleiro nacional.

Parágrafo único. A SUNAMAM baixará normas relativas à extinção do direito do armador ao produto do AFRMM e sua transferência para o Fundo de Marinha Mercante no caso de sua não-utilização no prazo de 5 (cinco) anos.

Art. 14. Os recursos a que se referem os arts. 4.º, inciso II, e 5.º deste Decreto-lei poderão ser movimentados pela SUNAMAM em suas operações, sem prejuízo do direito dos titulares à sua utilização para as aplicações previstas no artigo anterior.

Disposições Gerais

Art. 15. O produto do AFRMM será recolhido pelos armadores ou seus agentes ao Banco do Brasil S.A. ou seus representantes, até 15 (quinze) dias após a saída da embarcação, nos casos do inciso I do art. 3.º, ou de entrada, nos casos do inciso II do mesmo artigo.

§ 1.º Dentro desse prazo, os armadores ou seus agentes deverão apresentar à Delegacia ou Agência da SUNAMAM na área de sua jurisdição o comprovante do recolhimento do AFRMM.

§ 2.º Aquele que receber o produto do AFRMM será seu fiel depositário até o efetivo recolhimento ao Banco do Brasil S.A. ou a seu representante autorizado, com a responsabilidade civil e criminal decorrente dessa qualidade.

§ 3.º O atraso no recolhimento do AFRMM autorizará a sua cobrança judicial pela SUNAMAM, em ação executiva, nos moldes do Livro IV, Título I, do Código de Processo Civil, acrescido de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e da multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4.º Para os efeitos da cobrança judicial de que trata o parágrafo anterior, considerar-se-á líquida e certa a dívida comprovada pelo manifesto de carga ou pelo conhecimento de embarque.

§ 5.º No caso de ser o transportador repartição pública, autarquia, empresa pública ou sociedade de economia mista federal, a SUNAMAM poderá, a seu critério, alterar o local para o recolhimento do produto do AFRMM referido neste artigo.

§ 6.º O armador ou seu agente que liberar conhecimento de embarque sem efetuar a cobrança do AFRMM responderá pelo seu pagamento.

§ 7.º Os órgãos regionais da Secretaria da Receita Federal não receberão pedidos de despacho de mercadorias de qualquer natureza sem que dos conhecimentos de embarque conste o recibo do pagamento do AFRMM ou a competente declaração de isenção, de acordo com o § 3.º do art. 3.º

Art. 16. Serão respeitadas as condições de aplicação do AFRMM nos contratos assinados pelos armadores nacionais, com interveniência da SUNAMAM, até 24 de janeiro de 1969, inclusive quanto ao total do produto da arrecadação futura do AFRMM produzido pelas embarcações a que se referem aqueles contratos.

Art. 17. O afretamento de espaço ou subfretamento fica enquadrado nos arts. 4.º e 5.º deste Decreto-lei, para efeito da distribuição do AFRMM.

Art. 18. Os programas anuais de aplicação dos recursos do FMM estão sujeitos à aprovação do Ministro dos Transportes.

Art. 19. Este Decreto-lei, que revoga as disposições em contrário, especialmente a Lei n.º 3.381, de 24 de abril de 1958, o Decreto-lei n.º 432, de 23 de janeiro de 1969, e o Decreto-lei n.º 123, de 31 de janeiro de 1967, entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 30 de dezembro de 1970; 149.º da Independência e 82.º da República. — EMÍLIO G. MEDICI — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza — João Paulo dos Reis Velloso.

DECRETO-LEI N.º 1.311, DE 11 DE FEVEREIRO DE 1974

Altera a redação da alínea c do item I e do item II do art. 4.º, do art. 5.º, e do § 1.º do art. 12 do Decreto-lei n.º 1.142, de 30 de dezembro de 1970.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 55, itens I e II, da Constituição, decreta:

Art. 1.º A alínea c do item I e o item II do art. 4.º, o art. 5.º e o § 1.º do art. 12, do Decreto-lei n.º 1.142, de 30 de dezembro de 1970 que consolida a legislação referente ao Fundo de Marinha Mercante (FMM) e dispõe sobre o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4.º O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I — ao FMM

a)

b)

c) 65% (sessenta e cinco por cento) do AFRMM arrecadado por armadores e empresas nacionais de navegação, operando embarcação própria ou afretada de bandeira nacional;

II — ao armador ou empresa de navegação nacional que opere embarcação própria ou afretada de bandeira nacional, os restantes 35% (trinta e cinco por cento) do AFRMM de que trata a alínea c do item I deste artigo.”

“Art. 5.º A SUNAMAM fará reverter ao armador nacional 35% (trinta e cinco por cento) do AFRMM por ele arrecadado, relativo ao frete da carga transportada em embarcação afretada de outra bandeira, enquanto esta estiver substituindo tonelagem equivalente em construção.”

“Art. 12.

§ 1.º As aplicações previstas na alínea a do inciso II, deste artigo obedecerão a programas de construção naval aprovados pelo Presidente da República e serão atendidas:

a) com recursos correspondentes a 40% (quarenta por cento) do total do AFRMM atribuído à conta do FMM no exercício anterior;

b) com recursos do Tesouro Nacional, até o limite das dotações incluídas no Orçamento da União para esta finalidade específica.”

Art. 2.º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 11 de fevereiro de 1974; 153.º da Independência e 86.º da República — EMÍLIO G. MEDICI — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza — João Paulo dos Reis Velloso.

DECRETO-LEI N.º 1.016, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969

Dispõe sobre o pagamento de serviços industriais ou comerciais prestados por órgãos vinculados ao Ministério dos Transportes.

Os Ministros da Marinha de Guerra, do Exército e da Aeronáutica Militar, usando das atribuições que lhes confere o art. 3.º do Ato Institucional n.º 16, de 14 de outubro de 1969, combinado com o § 1.º do art. 2.º do Ato Institucional n.º 5, de 13 de dezembro de 1968 decretam:

Art. 1.º Os serviços industriais ou comerciais solicitados por entidades privadas ou da administração pública a qualquer dos órgãos subordinados ou vinculados ao Ministério dos Transportes, só serão atendidos mediante:

I — pagamento imediato em dinheiro;

II — requisição apresentada pelo órgão interessado e a ser-lhe cobrada de acordo com as normas legais vigentes, quando se tratar de órgão da administração pública, direta ou indireta;

III — modalidade de pagamento previamente contratada.

Art. 2.º Ficam desobrigados do pagamento a que se refere o artigo anterior:

I — os navios de guerra, quando não empregados em viagem de caráter comercial, nacionais ou estrangeiros, estes em caso de reciprocidade de tratamento, conforme comunicação a ser feita pelo Ministério da Marinha ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis;

II — os serviços prestados em decorrência de atos internacionais firmados pelo Brasil sendo, nesse caso, o pedido da dispensa encaminhado ao Ministério dos Transportes através do Ministério das Relações Exteriores;

III — as entidades privadas dedicadas à educação ou assistência social gratuita, devidamente registradas no Ministério da Educação e Cultura e quando o serviço solicitado interessar diretamente à assistência ou educação realizadas gratuitamente;

IV — as entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando:

a) ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade do usuário;

b) tratar-se de serviços necessários à segurança nacional ou por comprovada exigência do bem comum, não enquadrados no item III deste artigo.

Parágrafo único. O despacho do Ministro dos Transportes, concessivo da dispensa, poderá referir-se ao total ou parte da importância correspondente ao preço do serviço ou valor da taxa e indicará sempre o item e artigo deste decreto-lei no qual se fundamenta.

Art. 3.º As isenções previstas no artigo anterior abrangem também as taxas portuárias, inclusive as de Melhoria dos Portos e Renovação da Marinha Mercante.

Art. 4.º Salvo as exceções previstas neste decreto-lei os órgãos mencionados no art. 1.º não poderão prestar serviços industriais ou comerciais gratuitos ou com abatimento de preço.

Art. 5.º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. — **Augusto Hamann Rademaker Grünewald — Aurélio de Lyra Tavares — Márcio de Souza e Mello.**

LEI N.º 6.418, DE 30 DE MAIO DE 1977

Dá nova redação aos artigos 2.º e 3.º do Decreto-lei n.º 1.016, de 21 de outubro de 1969, que dispõe sobre o pagamento de serviços industriais ou comerciais prestados por órgãos vinculados ao Ministério dos Transportes.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º Os arts. 2.º e 3.º do Decreto-lei n.º 1.016, de 21 de outubro de 1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2.º Ficam desobrigados do pagamento a que se refere o artigo anterior:

I — os navios de guerra, quando não empregados em viagem de caráter comercial, nacionais ou estrangeiros, estes em caso de reciprocidade de tratamento, conforme comunicação a ser feita pelo Ministério da Marinha ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis;

II — os serviços prestados em decorrência de atos internacionais firmados pelo Brasil, sendo, nesse caso, o pedido da dispensa encaminhado ao Ministério dos Transportes através do Ministério das Relações Exteriores;

III — as entidades privadas dedicadas à educação ou assistência social gratuita, devidamente registradas no Ministério da Educação e Cultura e quando o serviço solicitado interessar diretamente à assistência ou educação realizadas gratuitamente;

IV — as entidades privadas ou públicas da Administração Direta ou Indireta, quando:

a) ocorrerem circunstâncias especiais criadas pelo Governo Federal, por motivos independentes da vontade do usuário;

b) tratar-se de serviços prestados por comprovada exigência do bem comum não enquadrados no item III deste artigo, desde que se caracterizem, concomitantemente relevante interesse social, manifesta urgência e impossibilidade de previsão do evento.

Parágrafo único. O despacho do Ministro dos Transportes, concessivo da dispensa, poderá referir-se ao total ou parte da importância correspondente ao preço do serviço ou valor da taxa e indicará sempre o item e artigo deste decreto-lei no qual se fundamenta.

Art. 3.º As isenções previstas no artigo anterior abrangem a Taxa de Melhoria dos Portos e o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante — AFRMM (Decreto-lei n.º 1.142, de 30 de dezembro de 1970).

§ 1.º Ficam dispensadas do pagamento da taxa e do adicional a que se refere o presente artigo as importações de itens militares sujeitas ao regime especial da Lei n.º 4.731 de 14 de julho de 1965.

§ 2.º O disposto no parágrafo anterior estende-se, nas condições previstas no art. 2.º, parágrafo único, da Lei n.º 4.731, à movimentação, nos portos nacionais, dos produtos, bens, materiais e equipamentos militares, que tiverem características similares aos da que trata a citada lei.”

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 30 de maio de 1977; 156.º da Independência e 89.º da República. — **ERNESTO GEISEL.**

MENSAGEM Nº 126, SW 1980 (CN)

(Nº 357/80, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do § 1.º do art. 55 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado da Fazenda, da Aeronáutica e da Indústria e do Comércio, o texto do Decreto-lei n.º 1.602, de 29 de agosto de 1980, publicado no *Diário Oficial* do dia 1.º de setembro de 1980 que “prorroga a vigência do incentivo fiscal para aplicação em ações novas da EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.”.

Brasília, 9 de setembro de 1980. — **João Figueiredo**

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

Com a edição do Decreto-lei n.º 770, de 19 de agosto de 1969, o Governo brasileiro criou a EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A., como sociedade de economia mista, vinculada ao Ministério da Aeronáutica, com o objetivo básico de promover o desenvolvimento da indústria aeronáutica e atividades correlatas.

2. A exemplo de todas as indústrias aeronáuticas estrangeiras, Senhor Presidente que recebem toda a proteção dos Governos de seus países, julgaram unanimemente estas Secretarias de Estado necessário dotar a empresa então nascente, de recursos suficientes para seus investimentos de capital e com o giro necessário ao seu pleno desenvolvimento.

3. A fórmula encontrada, à época, para dotar a EMBRAER de meios financeiros sem onerar diretamente a União, flixou-se no art. 7.º do mencionado decreto-lei, que autorizou as pessoas jurídicas a optarem pela dedução de até 1% (um por cento) do imposto de renda devido para aplicação na compra de ações novas da empresa.

4. A vigência do citado dispositivo legal, inicialmente limitada aos exercícios de 1970 e 1975, foi prorrogada até o atual exercício de 1980 inclusive, pelo Decreto-lei n.º 1.408, de 7 de julho de 1975.

5. Os recursos carreados pelo citado incentivo à EMBRAER, Senhor Presidente, constituíram-se das causas fundamentais para o sucesso da Empresa e possibilitaram, no curto período de dez anos a conquista de enorme prestígio e de faixa de um mercado internacional altamente competitivo.

6. A inexistência, ainda, de uma infra-estrutura industrial para a produção de todos os componentes para a crescente frota de aviões nacionais, tem obrigado a EMBRAER a desenvolver também tais atividades, visando promover o desenvolvimento da indústria complementar e das atividades correlatas, com o objetivo de proceder à substituição das importações desses bens e serviços.

Além disso, a pesquisa e o desenvolvimento de projetos de novos produtos, e o contínuo aperfeiçoamento de sua atual produção, exigem da empresa maiores inversões sob pena de estacionar no seu atual estágio ou até mesmo retroagir, com a perda da fatia do mercado internacional, duramente conquistada.

7. No momento atual, Senhor Presidente, a EMBRAER, com uma força de trabalho de cerca de 5.000 (cinco mil) pessoas, encontra-se comprometida com programas de elevado interesse nacional, a saber:

a) desenvolvimento e produção de aeronaves T-27 destinadas à Força Aérea Brasileira, que substituirão equipamentos importados, contribuindo para a crescente nacionalização da frota da FAB, além de apresentarem boas perspectivas de exportação;

b) fabricação de 30 (trinta) aeronaves de diversos tipos para a FAB, a serem utilizadas em transporte, busca e salvamento, ligação e treinamento;

c) desenvolvimento e fabricação de aeronaves EMB-120-BRASILIA, em versão militar para a FAB e também com muito boas expectativas de exportação, inclusive com opções de compra já firmadas;

d) estudos e providências iniciais para um acordo com o governo e indústria aeronáutica italiana, para o desenvolvimento de um projeto conjunto de um avião militar;

e) ativação de um agressivo programa de exportação, para os cinco continentes;

f) ampliação das vendas ao mercado interno.

8. Os resultados até aqui alcançados pela EMBRAER, Senhor Presidente, estão aí a provar o acerto das medidas governamentais de apoio e incentivo à indústria aeronáutica em geral e em particular àquela empresa. Dentre esses, podemos citar:

a) índice de nacionalização em relação ao preço, variando de 70 a 80% nos aviões de projeto nacional e de 40 a 50% nos aviões fabricados sob licença;

b) criação de uma subsidiária da EMBRAER nos Estados Unidos, para suporte de vendas e assistência técnica aos aviões vendidos naquele País, principal mercado futuro da empresa;

c) mais de 2.000 (dois mil) aviões já fabricados, o que coloca a empresa na sexta posição entre os fabricantes internacionais de aviação geral, sendo a maior fora dos Estados Unidos, em número de aviões vendidos;

d) previsão firme de exportações no valor de mais de US\$ 110,00 milhões em 1980;

e) com aviões nacionais operando nos cinco continentes, a empresa conta com cerca de 176.000 (cento e setenta e seis mil) acionistas tendo cerca de 86% (oitenta e seis por cento) de seu capital integralizado, em sua maior parte pela iniciativa privada.

9. Ao contrário de outras empresas, contempladas no orçamento da União, Senhor Presidente, a EMBRAER não conta com contribuições de fundos governamentais. Entretanto, para a continuidade e consolidação do seu desenvolvimento, torna-se indispensável a manutenção do incentivo fiscal vigente, instituído pelo Decreto-lei n.º 770 de 19 de agosto de 1969, e de vigência prorrogada pelo Decreto-lei n.º 1.408, de 7 de julho de 1975.

10. Em face do exposto, temos a honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência, o projeto de decreto-lei em anexo, o qual prorroga por mais dois anos os incentivos fiscais concedidos à EMBRAER pelo mencionado decreto-lei que criou a empresa.

11. A medida ora proposta se reveste de urgência, Senhor Presidente por dois motivos principais: em primeiro lugar, grande número de empresas, atuais e futuras acionistas da EMBRAER, encerram seus exercícios financeiros até 30 de setembro, ocasião em que deverão prever sua opção em incentivos fiscais. Além disso, a empresa deve planejar adequadamente seus investimentos para os anos vindouros, para tanto devendo prever, com a necessária antecipação, os recursos com que poderá contar advindos do incentivo fiscal que a beneficia.

12. Por oportuno, Senhor Presidente, informamos que o parecer anexo, da Consultoria Jurídica do Ministério da Aeronáutica, menciona requisitos constitucionais que justificam a solução legislativa proposta, o decreto-lei, sendo de ressaltar ainda que da medida sugerida não decorrerá qualquer aumento de despesas.

Aproveitamos o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos do nosso mais profundo respeito. — **Ernane Galvêas**, Ministro de Estado da Fazenda — **Délio Jardim de Mattos**, Ministro de Estado da Aeronáutica — **João Camilo Penna**, Ministro de Estado da Indústria e do Comércio.

DECRETO-LEI N.º 1.802, DE 29 DE AGOSTO DE 1980

Prorroga a vigência do incentivo fiscal para aplicação em ações novas da EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 53, item II, da Constituição, decreta:

Art. 1.º Fica prorrogada até o exercício financeiro de 1982 inclusive, a vigência do disposto no art. 7.º e seus parágrafos, do Decreto-lei n.º 770, de 19 de agosto de 1969, relativo à dedução pelas pessoas jurídicas, de até 1% (um por cento) do imposto de renda devido, para aplicação em ações novas da EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.

Art. 2.º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília 29 de agosto de 1980; 159.º da Independência e 92.º da República. — **JOÃO FIGUEIREDO** — Ernane Galvêas — Délio Jardim de Mattos — João Camilo Penna.

DECRETO-LEI N.º 770, DE 19 DE AGOSTO DE 1969

Autoriza a União a constituir a EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. —, e dá outras providências.

Art. 7.º Nos exercícios financeiros de 1970 a 1975, inclusive, as pessoas jurídicas poderão deduzir até 1% (um por cento) do Imposto de Renda devido, desde que apliquem diretamente, até o vencimento da cota única ou última cota do imposto igual importância em ações novas da empresa criada neste decreto-lei.

§ 1.º O incentivo fiscal previsto neste artigo será concedido cumulativamente com os demais em vigor, observado o limite máximo de 51% (cinquenta e um por cento).

§ 2.º A opção deverá ser feita na respectiva declaração de renda importando a não-aplicação em obrigatoriedade de recolhimento como imposto, acrescido das multas cabíveis.

O SR. PRESIDENTE (Gastão Müller) — De acordo com as indicações das Lideranças, e tendo em vista o que lhe faculta o § 1º do art. 9º do Regimento Comum, a Presidência designa, para as Comissões Mistas incumbidas de emitir parecer sobre as matérias:

MENSAGEM N.º 125, DE 1980-CN

Pelo Partido Demorático Social — Senadores Aloysio Chaves, Raimundo Parente, Passos Pôrto, Lomanto Júnior, Pedro Pedrossian, Jorge Kalume, Gabriel Hermes, Almir Pinto, Aderbal Jurema e os srs. Deputados Fernando Magalhães, Manoel Ribeiro, Francisco Leão, Darcy Pozza, Alcides Francisco, Jayro Maltoni e Simão Sessim.

Pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro — Deputado Marcello Cerqueira.

Pelo Partido Popular — Senadores Affonso Camargo, Alberto Silva e os Srs. Deputados Carlos Cotta, Carlos Sant'Anna e Joel Lima.

MENSAGEM N.º 126, DE 1980-CN

Pelo Partido Democrático Social — Senadores Jorge Kalume, Raimundo Parente, Luiz Cavalcante, Bernardino Viana, José Lins, Almir Pinto, José Guimard, Helvídio Nunes, João Lúcio e os Srs. Deputados Mário Stamm, Hélio Levy, Darcy Pozza, José Mendonça Bezerra, José Carlos Fagundes, Vicente Guariroba e Athiê Coury.

Pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro — Deputado Felipe Penna.

Pelo Partido Popular — Senadores Gastão Müller, Affonso Camargo e os Srs. Deputados João Linhares, Walber Guimarães e Celso Carvalho.

O SR. PRESIDENTE (Gastão Müller) — As Comissões, nos termos do art. 110 do Regimento Comum, terão o prazo de 20 dias para emitir o parecer, que concluirá pela apresentação de projeto de decreto legislativo aprovando ou rejeitando o decreto-lei.

A Convocação de sessão destinada à apreciação de cada matéria será feita após a publicação e distribuição de avulsos do respectivo parecer.

O SR. PRESIDENTE (Gastão Müller) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 11 horas e 10 minutos.)

ATA DA 270ª SESSÃO CONJUNTA, EM 6 DE OUTUBRO DE 1980

2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 46ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DO SR. JORGE KALUME

ÀS 18 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Adalberto Sena — Jorge Kalume — José Guiomard — Eunice Michiles — Evandro Carreira — Gabriel Hermes — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Luiz Fernando Freire — José Sarney — Bernardino Viana — Helvídio Nunes — Almir Pinto — José Lins — Oziris Pontes — Agenor Maria — Cunha Lima — Humberto Lucena — Aderbal Jurema — Nilo Coelho — Luiz Cavalcante — Gilvan Rocha — Passos Pôrto — Luiz Viana — Dirceu Cardoso — João Calmon — Hugo Ramos — Itamar Franco — Tancredo Neves — Franco Montoro — Henrique Santillo — Benedito Caneças — Gastão Müller — Vicente Vuolo — Mendes Canale — Pedro Pedrossian — Leite Chaves — Evelásio Vieira — Lenoir Vargas — Paulo Brossard — Tarso Dutra.

E OS SRS. DEPUTADOS:

Acre

Aluizio Bezerra — PMDB; Nabor Júnior — PMDB; Nossier Almeida — PDS; Wildy Vianna — PDS.

Amazonas

Josué de Souza — PDS; Ubaldino Meirelles — PDS; Vivaldo Frota — PDS.

Pará

Brabo de Carvalho — PDS; Lúcia Viveiros — PP; Osvaldo Melo — PDS; Sebastião Andrade — PDS.

Maranhão

Edison Lobão — PDS; Edson Vidigal — PP; Epitácio Cafeteira — PMDB; Freitas Diniz — PT; Nagib Haickel — PDS.

Piauí

Ludgero Raulino — PDS; Milton Brandão — PDS; Paulo Ferraz — PDS; Pinheiro Machado — PP.

Ceará

Cesário Barreto — PDS; Claudino Sales — PDS; Cláudio Philomeno — PDS; Flavio Marcílio — PDS; Furtado Leite — PDS; Gomes da Silva — PDS; Leorne Belém — PDS; Paulo Lustosa — PDS.

Rio Grande do Norte

Carlos Alberto — PMDB; Djalma Marinho — PDS; João Faustino — PDS; Vingt Rosado — PDS.

Paraíba

Agassiz Almeida; Antônio Gomes — PDS; Joacil Pereira — PDS; Octacílio Queiroz — PMDB; Wilson Braga — PDS.

Pernambuco

Augusto Lucena — PDS; Cristina Tavares — PMDB; Fernando Coelho — PMDB; Fernando Lyra — PMDB; Inocêncio Oliveira — PDS; Marcus Cunha — PMDB; Pedro Corrêa — PDS; Thales Ramalho — PP.

Alagoas

Albérico Cordeiro — PDS; Geraldo Bulhões; José Costa — PMDB; Mendonça Neto — PMDB; Murilo Mendes — PDT.

Sergipe

Adroaldo Campos — PDS; Celso Carvalho — PP; Francisco Rollemberg — PDS; Jackson Barreto — PMDB.

Bahia

Afrísio Vieira Lima — PDS; Carlos Sant'Anna — PP; Elquisson Soares — PMDB; Francisco Pinto — PMDB; Hilderico Oliveira — PMDB; Honorato Vianna — PDS; João Alves — PDS; Manoel Novaes — PDS; Marcelo Cordeiro — PMDB; Menandro Minahim — PDS; Oduífo Domingues — PDS; Prisco Viana — PDS; Raymundo Urbano; Roque Aras — PMDB.

Espírito Santo

Christiano Dias Lopes — PDS; Feu Rosa — PDS; Mário Moreira — PMDB; Max Mauro — PMDB.

Rio de Janeiro

Alcir Pimenta — PP; Alvaro Valle — PDS; Celso Peçanha — PMDB; Daso Coimbra — PP; Jorge Cury — PTB; Jorge Moura — PP; José Bruno — PP; José Frejat — PDT; José Maria de Carvalho — PMDB; Lázaro Carvalho — PP; Lygia Lessa Bastos — PDS; Osvaldo Lima — PMDB; Paulo Torres — PP; Peixoto Filho — PP; Péricles Gonçalves — PP; Rubem Dourado — PP; Walter Silva — PMDB.

Minas Gerais

Antônio Dias — PDS; Bento Gonçalves — PP; Carlos Cotta — PP; Dario Tavares — PDS; Edilson Lamartine Mendes — PDS; Fued Dib — PMDB; Homero Santos — PDS; Humberto Souto — PDS; Jorge Vargas — PP; Jose Carlos Fagundes — PDS; Juarez Batista — PP; Magalhães Pinto — PP; Moacir Lopes — PDS; Navarro Vieira Filho — PDS; Nogueira de Rezende — PDS; Pimenta da Veiga — PMDB; Renato Azeredo — PP; Rosemburgo Romano — PP; Sílvio Abreu Jr. — PP; Tarcísio Deigado — PMDB.

São Paulo

Adalberto Camargo — PDS; Aírton Sandoval — PMDB; Audálio Dantas — PMDB; Benedito Marcílio — PT; Cardoso Alves — PMDB; Del Bosco Amaral — PMDB; Francisco Leão — PDS; Freitas Nobre — PMDB; Gióia Júnior — PDS; João Cunha — PT; Maluly Netto — PDS; Octávio Torrecilla — PDS; Roberto Carvalho — PDS; Santilli Sobrinho — PMDB.

Goiás

Adhemar Santillo — PMDB; Genésio de Barros — PDS; Iram Saraiva — PMDB; Iturival Nascimento — PMDB; Paulo Borges — PMDB; Siqueira Campos — PDS.

Mato Grosso

Aírton Reis — PP; Carlos Bezerra — PMDB; Corrêa da Costa — PDS; Louremberg Nunes Rocha — PP; Milton Figueiredo — PP.

Mato Grosso do Sul

Antônio Carlos de Oliveira — PT; Levy Dias — PMDB; Ruben Figueiró — PDS; Ubaldo Barém — PDS.

Paraná

Alvaro Dias — PMDB; Amadeu Geara — PMDB; Antônio Mazurek — PDS; Euclides Scalco — PMDB; Heitor Alencar Furtado — PMDB; Hélio Duque — PMDB; Maurício Fruet — PMDB; Nivaldo Kruger — PMDB; Olivir Gabardo — PMDB; Osvaldo Macedo — PMDB; Walber Guimarães — PP.

Santa Catarina

Arnaldo Schmitt — PP; Ernesto de Marco — PMDB; João Linhares — PP; Juarez Furtado — PMDB; Nelson Morro — PDS; Pedro Ivo — PMDB; Victor Fontana — PDS; Walmor de Luca — PMDB.

Rio Grande do Sul

Alcebiades de Oliveira — PDS; Alceu Collares — PDT; Aldo Fagundes — PMDB; Cardoso Fregapani — PMDB; Carlos Santos — PMDB; Eloar Guazelli — PMDB; Getúlio Dias — PDT; Hugo Mardini — PDS; João Gilberto — PMDB; Jorge Uequed — PMDB; Lidovino Fanton — PDT; Nelson Marchezan — PDS; Odacir Klein — PMDB; Pedro Germano — PDS.

Amapá

Antônio Pontes — PDS.

Roraima

Jerônimo Santana — PMDB; Odacir Soares — PDS.

Roraima

Hélio Campos — PDS.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — As listas de presença acusam o comparecimento de 41 Srs. Senadores e 178 Srs. Deputados. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Passando-se ao período destinado a breves comunicações, concedo a palavra ao nobre Deputado Jorge Uequed.

O SR. JORGE UEQUED (PMDB — RS. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Senadores eleitos pelo povo e demais funcionários da Casa:

O Governo Federal, depois que perdeu o controle administrativo da Nação e o controle sobre a economia nacional, passou a exercer uma programação econômica meramente visando a aumentar a arrecadação da União.

Os recentes e sucessivos aumentos do preço da gasolina não são nada mais nada menos do que uma forma desesperada do Governo para aumentar os fundos do Erário, não existe nenhuma razão internacional que justifique esse aumento; as próprias regiões atingidas, no oriente Médio, por ações bélicas, não proporcionariam ainda aumento do petróleo a preço internacional, e se o Governo, efetivamente, quer conter o consumo deve fazê-lo de outra forma, não pelo aumento do preço; deve fazer um racionamento, porque o aumento do preço, pura e simplesmente, vai punir todos os brasileiros; porque o aumento do custo de vida imediatamente se reescala em função dos aumentos do preço do petróleo.

Para quem está acostumado a governar de Brasília, insensível às ponderações populares, é muito simples aumentar o preço do óleo diesel e da gasolina para aumentar a Receita do governo, mas para quem vive de salário e para aqueles que estão sentindo nas bases populares as dificuldades do cidadão brasileiro em manter a sua família com dignidade, diante do arrocho salarial que o Governo do Dr. Delfim Netto providencia para a Nação é algo triste, algo até lamentável, assistir-se hoje um trabalhador obrigado a chegar a um supermercado e pagar Cr\$ 70,00 por um quilo de feijão, pura e simplesmente, porque não existe Governo nesta Nação; porque o Governo está interessado em defender as mordomias, os privilégios; está interessado em manter as benesses de um pequeno grupo palaciano que não quer permitir que o povo julgue através do processo eleitoral. O que se assiste, a cada dia, nas vilas populares é um desrespeito do Governo para com o povo, um aumento inconstante do custo de vida, sem o menor respeito pelo cidadão e pelo homem; os salários não aumentam, mas as mercadorias aumentam a cada dia, sem o Governo perguntar se os trabalhadores poderão suportar esses aumentos ou não.

O que se fazer com um governo desses? O que se fazer com um Governo incompetente, despreparado, um governo que tem os seus olhos voltados apenas para beneficiar os grandes grupos internacionais e esquecer a gente brasileira? E hora de alertar essa gente que está no poder: ou passam a preocupar-se com os brasileiros e com a Nação, ou então este País vai viver horas muito amargas, e muito difíceis, porque não há como suportar esse aumento constante do custo de vida de 10, 12, 15%, ao mês, em silêncio. As pessoas já não ganham mais o suficiente para comer. Enquanto isso, o Governo do General Figueiredo continua a esbanjar em mordomias, em privilégios, em benesses; os seus Ministros a viajarem de avião especial e caríssimo para inaugurar obras meramente demagógicas e eleitoreiras, como é o caso do Ministro Jair Soares, que vive planando o Brasil às custas do Erário, apenas para incentivar a sua campanha ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Ou o Governo põe a cabeça no lugar ou ninguém sabe onde este País vai parar. Ninguém sabe onde vai parar pela insensibilidade dos governantes e pela fome dos governados. Não há Governo no Brasil. O Dr. Delfim Netto manda e o resto obedece. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Milton Brandão.

O SR. MILTON BRANDÃO (PDS — PI. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente e Srs. Congressistas:

No que pesem as palavras do meu ilustre colega Deputado Jorge Uequed, a respeito da Administração Federal, da atuação do Governo, nós não estamos de acordo com S. Ex^a Entendemos, Sr. Presidente, que se erros existiram, se falhas ocorreram elas se verificaram no passado e não no presente.

O Governo João Figueiredo tem enfrentado todos os obstáculos, todas as dificuldades e, mesmo assim, tem se desincumbido da missão que lhe foi confiada.

Em verdade, Sr. Presidente, numa fase difícil como esta que atravessamos, em que se escassearam os produtos principais para os transportes, desaparecendo quase totalmente o petróleo e seus derivados, o Governo ainda se apresenta com uma confiança na nossa situação atual, e nós assegurando que, por mais de 100 dias, temos reserva de petróleo. Quanto à alta, efetivamente achamos que é elevada, que pesa sobre nós. Mas, como pagamos o petróleo, se não o cobrarmos dos consumidores?

Sr. Presidente, ainda hoje ouvimos a palavra do Ministro César Cals, a respeito do assunto, definindo bem essa situação e mostrando que estamos tranquilos e que não vai haver racionamento de gasolina. É preferível que paguemos a gasolina e seus derivados a preços altos, do que o racionamento que vem comprometer o desenvolvimento nacional.

De modo que as colocações do meu ilustre colega são procedentes como homem de Oposição, mas, para nós do partido que apóia o Governo, são im-procedentes, razão por que nós defendemos a atuação do Presidente João Figueiredo e dos seus Ministros. O Ministro Jair Soares, por exemplo, tem feito uma verdadeira reforma no Ministério da Previdência Social e tem sido aplaudido; todas as manifestações são favoráveis às iniciativas tomadas por aquele Ministro, que tem sido vigilante e defendido intransigentemente os direitos dos seus associados.

Sr. Presidente, hoje assistimos, na Comissão de Minas e Energia, a exposição do Ministro César Cals, que nos tranqüilizou não somente a respeito da reserva de petróleo com que contamos, como também nos afirmou ter feito contratos de maneira a garantir esse petróleo; se não houver alterações na política internacional, se não houver um conflito mundial, não haverá problemas para nós, continuaremos assegurando aos nossos transportes a gasolina e seus derivados, embora a preços elevados.

Por outro lado, o Ministro também se reportou ao projeto Carajás. S. Ex^a comentou com profundidade e declarou que os trabalhos para aquela finalidade estão avançados. Outras providências daquele Ministério foram relacionadas pelo Ministro César Cals e, de nossa parte, fizemos um apelo no sentido de que todo nosso potencial hidrelétrico fosse estudado para ser aproveitado no menor espaço de tempo, uma vez que vamos precisar de todo ele no menor número de anos.

Apontamos o rio Paranaíba, comentamos a respeito de sua navegação sobre as eclusas daquele rio, que já foi navegável no passado, e que é uma das bacias hidrográficas fortes desse País. S. Ex^a nos afirmou que o babaçu e outras matérias-primas que produzimos seriam explorados convenientemente dentro de pouco tempo, de modo que teremos alternativas necessárias ao consumo de gasolina, ou seja, de petróleo, nos próximos anos.

Enfim, Sr. Presidente e nobres Srs. Congressistas, não é possível fazer um relato completo do que representou a conferência proferida pelo Ministro César Cals na Comissão de Minas e Energia; todavia, nós, desta tribuna, temos razões para expressar a S. Ex^a, nossas congratulações pelas demonstrações de confiança que ele nos ofereceu.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Elquisson Soares.

O SR. ELQUISSON SOARES (PMDB — BA. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

O Governo tem alardeado e, quando não o Governo, o Líder do Partido Oficial, o Presidente do PDS, Senador José Sarney, o Sr. Secretário Geral, Deputado Prisco Viana, todos, enfim, têm propalado que o Partido do Governo está organizado, está forte e é o Partido do futuro.

Chamo a atenção, Sr. Presidente, para o fato de o Governo não haver conseguido fazer as chamadas convenções provisórias nos 4 mil municípios brasileiros. O Governo conseguiu, através do PDS, fazer convenções em apenas 2 mil e 800 municípios aproximadamente, deixando, portanto, um terço dos municípios brasileiros sem convenção. Isso prova que, mesmo contando com a máquina corruptora do Governo Central, das máquinas estaduais, o PDS é um Partido, ao nascer já esfrangalhado, já contestado nas bases, etc.

Mas, se tudo isso vem ocorrendo, Sr. Presidente, fatos mais graves ocorreram que mostram, provam a inviabilidade do Partido, a inviabilidade do pacto das várias correntes que formam o Partido governista.

Registro com pesar, Sr. Presidente, os lamentáveis acontecimentos do Município de Barreiras, na Bahia, onde o grupo do Senador Luiz Viana Filho, Presidente deste Congresso Nacional, foi alvejado, foi recebido à bala pelo grupo do Governador Antônio Carlos Magalhães. Isto mostra a disposição de unidade do Partido do Governo no meu Estado, como aliás ocorreu, também, no Paraná.

Não sei, Sr. Presidente, se é sinal dos tempos, se incentivados, se motivados pela Guerra do Iraque e do Irã, o fato é que, em Barreiras, a disputa na Convenção do PDS pelas duas correntes, que bem poderiam ser denominadas uma de chapa "iraniana" e outra chapa "iraquiana", disputaram o comando do Partido, ali às margens do Rio Grande, à base de bala calibre 38. Eis, portanto, o cartão de visitas do Partido Oficial do meu Estado, onde as coisas sempre eram feitas à base do acordo, do encaminhamento amigável; já, agora, na versão 1980, o Partido do Governo é realmente um Partido "embalado" na Bahia. "Embalado", Sr. Presidente, todos na verdade de cinturão largo, revólver calibre 38 e muita CBC, aquela bala famosa, a bala "dundum", com o que pretende o Governo do Estado, porta-voz do Governo Central, comandar a política na Bahia.

O Nordeste é, sem dúvida, um lugar propício a isso. Só que Lampião, Sr. Presidente, quando combatia na verdade as forças governistas, tinha razão, era movido por fortes razões de conotação de natureza social, sem dúvida al-

guma, um dos grandes líderes do Nordeste. Mas, esse pessoal agora, tenho a impressão que não está sequer sabendo seguir a trilha daquele líder nordestino, porque a troca de balas em Barreiras não tem qualquer conotação social e, muito pelo contrário, se V. Ex^a pesquisar, atrás dessa disputa, dessa demanda, não há qualquer conotação de natureza política. O mando político ali, na verdade, tem outros objetivos, de tal sorte lamenta-se que o Presidente do Congresso Nacional, neste mês de outubro, já tenha merecido balas do atual Governador da Bahia. Era o que tinha a dizer. (Muito bem!)

O Sr. Edison Lobão (PDS — MA) — Sr. Presidente, peço a palavra pela Liderança do PDS.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — Concedo a palavra ao deputado Edison Lobão, que falará como Líder.

O SR. EDISON LOBÃO (PDS — MA. Como Líder. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

A Liderança do PDS quer, nesta oportunidade, congratular-se com a Direção Nacional do Partido pelo êxito obtido ontem nas suas convenções. Muito ao contrário do que o que declara aqui o Deputado Elquisson Soares, o que se deu foi um êxito enorme. S. Ex^a está esquecido de que o MDB, durante toda a sua vida, durante toda a sua existência não conseguiu fazer mais do que 1/3 de diretórios no País inteiro, ao passo que o PDS, no dia preciso em que se instala, em que nasce, já organiza os seus diretórios em mais de 1/3 dos municípios. Aí está um confronto entre um dia e uma vida inteira de vários anos, portanto, a desmentir aquilo que vem aqui dizer o nobre Deputado Elquisson Soares. Quanto aos conflitos que S. Ex^a disse ter havido são acontecimentos normais, oriundos da paixão política em qualquer partido, em qualquer Estado e em qualquer país do mundo. No MDB isto acontecia com frequência; no PMDB não será diferente. Portanto, lamento a ironia do Deputado Elquisson Soares e as suas referências de mau gosto ao Presidente do Congresso Nacional, o nobre Senador Luiz Viana, que nos merece, assim como o nobre Governador Antonio Carlos Magalhães, o mais absoluto apreço, a estima e a consideração, portanto, da Maioria política deste País.

Era o que eu tinha a dizer. (Muito bem! Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — Concedo a palavra ao nobre Deputado Carlos Cotta.

O SR. CARLOS COTTA (PP — MG. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs. Congressistas:

Apenas para discordar do eminente Líder do PDS, Deputado Edison Lobão, quando disse que o MDB não conseguiu fazer diretórios em 1/3 dos municípios brasileiros; mas, mesmo com esse 1/3 o MDB era tão forte que obrigou o Partido dele, a ex-ARENA, a se suicidar e a assassinar o MDB, porque tanto o Partido dele como o seu Governo tiveram medo do crescimento do antigo MDB. De forma que é apenas para discordar do Deputado Edison Lobão.

Realmente, nos tínhamos um número pequeno de diretórios, mas tínhamos junto a nós toda a Nação brasileira. E foi por isso que fizeram a reformulação partidária. E bem disse o mentor político do eminente Deputado Edison Lobão, na Escola Superior de Guerra, o General Golbery; ele não fez reformulação partidária para implantar a democracia neste País e sim para dividir as Oposições porque, se assim não agisse, chegaríamos ao poder derrotando fragorosamente o PDS, que é muito pior do que a ex-ARENA.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — Não há mais oradores inscritos para o período destinado a breves comunicações.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

A presente sessão destina-se à leitura das Mensagens Presidenciais nºs 127 e 128, de 1980-CN, que será feita pelo Sr. 1º-Secretário.

São lidas as seguintes

MENSAGEM Nº 127, DE 1980 (CN) (Nº 358/80, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:
Nos termos do § 1.º do art. 55 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Fazenda, o texto do Decreto-lei n.º 1.803, de 2 de setembro de 1980, publicado no Diário Oficial do dia 4 do mesmo mês e ano, que "assegura a manutenção e utilização dos créditos do IPI relativos às matérias-primas que especifica".

Brasília, 9 de setembro de 1980. — João Figueiredo.

E.M. n.º 184

Em 21 de agosto de 1980.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o projeto de Decreto-lei em anexo, que assegura aos estabelecimentos industriais a manutenção e utilização de créditos do Imposto sobre Produtos Industrializados relativos a matérias-primas empregadas na fabricação de caixas de papelão destinadas a acondicionamento de ovos e outros produtos alimentares.

O Decreto n.º 84.637, de 16 de abril de 1980, reduziu a zero a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre tais caixas, com o objetivo de reduzir os custos de embalagem dos produtos alimentares, inclusive aqueles destinados à exportação.

Continuaram tributadas, entretanto, as matérias-primas utilizadas na industrialização das caixas, o que pode redundar em frustração do objetivo colimado com a eliminação da taxa sobre o produto final.

É que a legislação determina a anulação dos créditos representados pelo imposto pago na aquisição dos insumos, quando, para o produto final, seja fixada alíquota zero. O crédito anulado, então, se torna custo do produto, o que, dependendo dos percentuais de incidência nas matérias-primas e no produto final, pode tornar inócua a redução da alíquota do bem final, para efeito de neutralização da componente tributária do preço.

A solução, para obviar tal dificuldade, é permitir a manutenção e utilização dos créditos relativos às matérias-primas, o que ensejará o aproveitamento destes na compensação com o imposto devido em relação aos demais produtos fabricados pelos contribuintes — caixas de papelão com outras destinações, que são tributadas. A perda de receita no corrente exercício, não será significativa, considerando-se a implantação da medida já no segundo semestre, e o prazo médio de recolhimento do imposto, atualmente de cento e cinquenta dias.

Por se tratar de matéria concernente a finanças públicas, e entendendo configurados os demais pressupostos constitucionais, é que proponho a adoção da medida pela via de Decreto-lei.

Apresento a Vossa Excelência os protestos do meu mais profundo respeito. — Ernane Galvêas.

DECRETO-LEI N.º 1.803, DE 2 DE SETEMBRO DE 1980

Assegura a manutenção e utilização dos créditos do IPI relativos às matérias-primas que especifica.

O Presidente da República, no exercício de competência prevista no artigo 55, item II, da Constituição, decreta:

Art. 1.º Ficam assegurados aos estabelecimentos industriais a manutenção e utilização dos créditos do Imposto sobre Produtos Industrializados relativos a matérias-primas e produtos intermediários efetivamente empregados na industrialização de caixas de papelão para as quais tenha sido estabelecida alíquota zero, do referido imposto.

Art. 2.º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 2 de setembro de 1980; 159.º da Independência e 92.º da República. — João Figueiredo — Ernane Galvêas.

MENSAGEM Nº 128, DE 1980 (CN) (Nº 359/80, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do § 1.º do art. 55 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação do Congresso Nacional, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado da Fazenda e Extraordinário para a Desburocratização, o texto do Decreto-lei n.º 1.804, de 3 de setembro de 1980, publicado no Diário Oficial do dia subsequente, que "dispõe sobre tributação simplificada das remessas postais internacionais".

Brasília, 9 de setembro de 1980. — João Figueiredo.

E.M. 177

Em 30 de julho de 1980

Excelentíssimo Senhor Presidente da República:

Temos a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência projeto de Decreto-lei que visa atribuir permissão legal para estabelecer-se regime de tributação simplificada dos bens contidos em remessas postais internacionais de valor até US\$ 100,00 (cem dólares norte-americanos).

2. O objetivo colimado insere-se no plano estabelecido pela Secretaria da Receita Federal, de modernização dos serviços aduaneiros, que, em consonância com o Programa Nacional de Des-

burocratização, visa à celebridade e racionalização dos procedimentos com vistas inclusive à redução dos custos administrativos.

3. O fluxo de remessas postais internacionais é constituído, na sua maior parte, por grande quantidade de pequenas encomendas de diminuto valor, cuja tributação, pela sistemática comum, é penosa para os destinatários, na generalidade pessoas não afeitas à complexidade do despacho aduaneiro de mercadorias, e onerosa para a Administração Fiscal em razão da insignificante arrecadação obtida.

4. Pretende-se, pois, com o regime de tributação simplificada, seja estabelecida sistemática apropriada para o desembaraço aduaneiro das remessas postais internacionais de sorte a atender, não só aos interesses da Administração Fiscal, como também aos do grande público, com reflexos positivos na imagem do Governo.

5. Ressalta-se que a isenção do imposto sobre produtos industrializados, que se propõe, não implicará perda de receita, posto que, pela adequação das alíquotas do imposto de importação, a referida isenção será compensada. Quanto à isenção para remessas de até US\$ 20.00 (vinte dólares norte-americanos), a compensação virá pela relação custo/benefício.

6. Acresce salientar que o regime proposto está em consonância com recomendação conjunta da União Postal Universal e do Conselho de Cooperação Aduaneira.

7. Considerando, ainda, a identidade de situação existente entre as remessas postais e as encomendas aéreas de pequeno valor, propõe-se estender a estas o regime de tributação simplificada, pelas mesmas razões expostas.

8. Por fim, a nova redação, proposta no art. 3.º para o inciso XVI do artigo 105 do Decreto-lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, objetiva dotar a Administração Fiscal do instrumento necessário para colibir a má utilização do regime, por parte de usuários inescrupulosos, frustrando suas finalidades.

Na oportunidade apresentamos a Vossa Excelência os protestos do mais profundo respeito. — **Ernane Galvêas**, Ministro da Fazenda. — **Hélio Beltrão**, Ministro Extraordinário Para a Desburocratização.

DECRETO-LEI N.º 1.804, DE 3 DE SETEMBRO DE 1980

Dispõe sobre tributação simplificada das remessas postais internacionais.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 55, inciso II, da Constituição, decreta:

Art. 1.º Fica instituído o regime de tributação simplificada para a cobrança do imposto de importação incidente sobre bens contidos em remessas postais internacionais, observado o disposto no art. 2.º deste Decreto-lei.

§ 1.º Os bens compreendidos no regime previsto neste artigo ficam isentos do imposto sobre produtos industrializados.

§ 2.º A tributação simplificada poderá efetuar-se pela classificação genérica dos bens em um ou mais grupos, aplicando-se alíquotas constantes ou progressivas em função do valor das remessas, não superiores a 400% (quatrocentos por cento).

§ 3.º O regime de que trata este artigo somente se aplica a remessas de valor até US\$ 100.00 (cem dólares norte-americanos), ou o equivalente em outras moedas.

§ 4.º Poderão ser estabelecidos requisitos e condições para aplicação do disposto neste artigo.

Art. 2.º O Ministério da Fazenda, relativamente ao regime de que trata o art. 1.º deste Decreto-lei, estabelecerá a classificação genérica e fixará as alíquotas especiais a que se refere o § 2.º do art. 1.º, bem como poderá:

I — dispor sobre normas, métodos e padrões específicos de valoração aduaneira dos bens contidos em remessas postais internacionais;

II — dispor sobre a isenção do imposto de importação dos bens contidos em remessas de valor até US\$ 20.00 (vinte dólares norte-americanos), quando destinadas a pessoas físicas.

Parágrafo único. O Ministério da Fazenda poderá, também, estender a aplicação do regime às encomendas aéreas internacionais transportadas com a emissão de conhecimento aéreo.

Art. 3.º O inciso XVI do artigo 105, do Decreto-lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

"XVI — Fracionada em duas ou mais remessas postais ou encomendas aéreas internacionais visando a eludir, no

todo ou em parte, o pagamento dos tributos aduaneiros ou quaisquer normas estabelecidas para o controle das importações ou, ainda, a beneficiar-se de regime de tributação simplificada."

Art. 4.º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 3 de setembro de 1980; 159.º da Independência e 92.º da República. — **JOÃO FIGUEIREDO** — **Ernane Galvêas** — **Hélio Beltrão**.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI N.º 37, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Dispõe sobre o Imposto de Importação, reorganiza os serviços aduaneiros, e dá outras providências.

SEÇÃO IV

Perda da Mercadoria

Art. 105. Aplica-se a pena de perda da mercadoria:

XVI — fracionada em diversas remessas postais internacionais, de modo a iludir o pagamento, no todo ou em parte, do imposto de importação:

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — De acordo com as indicações das lideranças, e tendo em vista o que lhe faculta o § 1.º do art. 9.º do Regimento Comum, a Presidência designa, para as Comissões Mistas incumbidas de emitir parecer sobre as matérias:

MENSAGEM N.º 127, DE 1980-CN

Pelo Partido Democrático Social — Senadores Lenoir Vargas, José Lins, Benedito Canelas João Lúcio, Almir Pinto, Passos Pôrto, Aderbal Jurema, Helvídio Nunes, Bernardino Viana e os Srs. Deputados Júlio Campos, Evandro Ayres de Moura, Léo Simões, José Camargo, Ruy Silva, Cesário Barreto e João Arruda.

Pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro — Deputado Francisco Libardoni.

Pelo Partido Popular — Senadores Gilvan Rocha, Gastão Müller e os Srs. Deputados João Linhares, Carlos Cotta e Juarez Batista.

MENSAGEM N.º 128, DE 1980-CN

Pelo Partido Democrático Social — Senadores Lomanto Júnior, Almir Pinto, Bernardino Viana, Luiz Cavalcante, Aderbal Jurema, Gabriel Hermes, Lenoir Vargas, Tarso Dutra, Jorge Kalume e os Srs. Deputados Airon Rios, Adolpho Franco, Roberto Carvalho, Pedro Collin, Waldmir Belinati, Diogo Nomura e Ubaldo Barém.

Pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro — Deputado Rosa Flores.

Pelo Partido Popular — Senadores Gastão Müller, Alberto Silva e os Srs. Deputados Carlos Sant'Anna, Walber Guimarães e Daniel Silva.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — As Comissões, nos termos do art. 110 do Regimento Comum, terão o prazo de 20 dias para emitir o parecer, que concluirá pela apresentação de projeto de decreto legislativo aprovando ou rejeitando o decreto-lei.

A convocação de sessão destinada à apreciação de cada matéria será feita após a publicação e distribuição de avulsos do respectivo parecer.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — A Presidência convoca sessão conjunta a realizar-se hoje, às 19 horas, neste plenário, destinada à leitura da Mensagem n.º 129, de 1980-CN, referente ao Projeto de Lei n.º 26, de 1980-CN, que dispõe sobre a regulamentação da profissão de aeronauta, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 18 horas e 55 minutos.)

ATA DA 271ª SESSÃO CONJUNTA, EM 6 DE OUTUBRO DE 1980

2ª Sessão Legislativa Ordinária, da 46ª Legislatura

PRESIDÊNCIA DO SR. JORGE KALUME

ÀS 19 HORAS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Adalberto Sena — Jorge Kalume — José Guiomard — Eunice Michiles — Evandro Carreira — Gabriel Hermes — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Luiz Fernando Freire — José Sarney — Bernardino Viana — Helvídio Nunes — Almir Pinto — José Lins — Ozires Pontes — Agenor Maria — Cunha Lima — Humberto Lucena — Aderbal Jurema — Nilo Coelho — Luiz Cavalcante — Gilvan Rocha — Passos Pôrto — Luiz Viana — Dirceu Cardoso — João Calmon — Hugo Ramos — Itamar Franco — Tancredo Neves — Franco Montoro — Henrique Santillo — Benedito Canelas — Gastão Müller — Vicente Vuolo — Mendes Canale — Pedro Pedrossian — Leite Chaves — Evelásio Vieira — Lenoir Vargas — Paulo Brossard — Tarso Dutra

E OS SRS. DEPUTADOS: --

Acre

Aluizio Bezerra — PMDB; Nabor Júnior — PMDB; Nossier Almeida — PDS; Wildy Vianna — PDS.

Amazonas

Josué de Souza — PDS; Ubaldino Meirelles — PDS; Vivaldo Frota — PDS

Pará

Brabo de Carvalho — PDS; Lúcia Viveiros — PP; Osvaldo Melo — PDS; Sebastião Andrade — PDS.

Maranhão

Edison Lobão — PDS; Edson Vidigal — PP; Epitácio Cafeteira — PMDB; Freitas Diniz — PT; João Alberto — PDS; Nagib Haickel — PDS.

Piauí

Ludgero Raulino — PDS; Milton Brandão — PDS; Paulo Ferraz — PDS; Pinheiro Machado — PP.

Ceará

Cesário Barreto — PDS; Claudino Sales — PDS; Cláudio Filomeno — PDS; Flávio Marcílio — PDS; Furtado Leite — PDS; Gomes da Silva — PDS; Leorne Belém — PDS; Paulo Lustosa — PDS.

Rio Grande do Norte

Carlos Alberto — PMDB; Djalma Marinho — PDS; João Faustino — PDS; Vingt Rosado — PDS.

Paraíba

Agassiz Almeida; Antônio Gomes — PDS; Joacil Pereira — PDS; Octacílio Queiroz — PMDB; Wilson Braga — PDS.

Pernambuco

Augusto Lucena — PDS; Cristina Tavares — PMDB; Fernando Coelho — PMDB; Fernando Lyra — PMDB; Inocêncio Oliveira — PDS; Marcus Cunha — PMDB; Pedro Corrêa — PDS; Thales Ramalho — PP.

Alagoas

Albérico Cordeiro — PDS; Geraldo Bulhões; José Costa — PMDB; Mendonça Neto — PMDB; Murilo Mendes — PDT.

Sergipe

Adroaldo Campos — PDS; Celso Carvalho — PP; Francisco Rollemberg — PDS; Jackson Barreto — PMDB.

Bahia

Alfésio Vieira Lima — PDS; Carlos Sant'Anna — PP; Elquisson Soares — PMDB; Francisco Pinto — PMDB; Hilderico Oliveira — PMDB; Honorato Vianna — PDS; João Alves — PDS; Jorge Vianna — PMDB; Manoel Novaes — PDS; Marcelo Cordeiro — PMDB; Menandro Minahim — PDS; Odolfo Domingues — PDS; Prisco Viana — PDS; Raymundo Urbano; Roque Aras — PMDB.

Espírito Santo

Christiano Dias Lopes — PDS; Feu Rosa — PDS; Mário Moreira — PMDB; Max Mauro — PMDB.

Rio de Janeiro

Alcir Pimenta — PP; Álvaro Valle — PDS; Celso Peçanha — PMDB; Daso Coimbra — PP; Jorge Cury — PTB; Jorge Moura — PP; José Bruno — PP; José Frejat — PDT; José Maria de Carvalho — PMDB; Lázaro Carvalho — PP; Lygia Lessa Bastos — PDS; Osvaldo Lima — PMDB; Paulo Torres — PP; Peixoto Filho — PP; Péricles Gonçalves — PP; Rubem Dourado — PP; Walter Silva — PMDB.

Minas Gerais

Antônio Dias — PDS; Bento Gonçalves — PP; Carlos Cotta — PP; Dário Tavares — PDS; Edilson Lamartine Mendes — PDS; Fued Dib — PMDB; Homero Santos — PDS; Humberto Souto — PDS; Jorge Vargas — PP; José Carlos Fagundes — PDS; Juarez Batista — PP; Magalhães Pinto — PP; Moacir Lopes — PDS; Navarro Vieira Filho — PDS; Nogueira de Rezende — PDS; Pimenta da Veiga — PMDB; Renato Azeredo — PP; Rosemburgo Romano — PP; Sílvio Abreu Jr. — PP; Tarcísio Delgado — PMDB.

São Paulo

Adalberto Camargo — PDS; Airton Sandoval — PMDB; Audálio Dantas — PMDB; Benedito Marcílio — PT; Cardoso Alves — PMDB; Del Bosco Amaral — PMDB; Francisco Leão — PDS; Freitas Nobre — PMDB; Gióia Júnior — PDS; João Cunha — PT; Maluly Netto — PDS; Octávio Torrecilla — PDS; Roberto Carvalho — PDS; Santilli Sobrinho — PMDB.

Goiás

Adhemar Santillo — PMDB; Genésio de Barros — PDS; Iram Saraiva — PMDB; Iturival Nascimento — PMDB; Paulo Borges — PMDB; Siqueira Campos — PDS.

Mato Grosso

Airton Reis — PP; Carlos Bezerra — PMDB; Corrêa da Costa — PDS; Louremberg Nunes Rocha — PP; Milton Figueiredo — PP.

Mato Grosso do Sul

Antônio Carlos de Oliveira — PT; Levy Dias — PMDB; Ruben Figueiró — PDS; Ubaldo Barém — PDS.

Paraná

Álvaro Dias — PMDB; Amadeu Gears — PMDB; Antônio Mazurek — PDS; Euclides Scalco — PMDB; Heitor Alencar Furtado — PMDB; Hélio Duque — PMDB; Maurício Fruet — PMDB; Nivaldo Kruger — PMDB; Olivir Gabardo — PMDB; Osvaldo Macedo — PMDB; Walber Guimarães — PP.

Santa Catarina

Arnaldo Schmitt — PP; Ernesto de Marco — PMDB; João Linhares — PP; Juarez Furtado — PMDB; Nelson Morro — PDS; Pedro Ivo — PMDB; Victor Fontana — PDS; Walmor de Luca — PMDB.

Rio Grande do Sul

Alcebíades de Oliveira — PDS; Alceu Collares — PDT; Aldo Fagundes — PMDB; Cardoso Fregapani — PMDB; Carlos Santos — PMDB; Eloar Guazelli — PMDB; Getúlio Dias — PDT; Hugoardini — PDS; João Gilberto — PMDB; Jorge Uequed — PMDB; Lidovino Fanton — PDT; Nelson Marchezan — PDS; Odacir Klein — PMDB; Pedro Germano — PDS.

Amapá

Antônio Pontes — PDS.

Rondônia

Jerônimo Santana — PMDB; Odacir Soares — PDS.

Roraima

Hélio Campos — PDS.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — As listas de presença acusam o comparecimento de 41 Srs. Senadores e 178 Srs. Deputados. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Não há oradores inscritos para o período de breves comunicações.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — A Presidência convoca as seguintes sessões conjuntas a realizarem-se amanhã, neste plenário:

Às 10 horas e 30 minutos — leitura da Mensagem Presidencial nº 130, de 1980-CN, referente ao Projeto de Lei nº 27, de 1980-CN, que cria a Fundação Habitacional do Exército, e dá outras providências;

Às 11 horas — discussão dos Projetos de Decreto Legislativo nºs 77 e 78, de 1980-CN, referentes, respectivamente, aos Decretos-leis nºs 1.785 e 1.787, de 1980.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — Passa-se à
ORDEM DO DIA

A presente sessão destina-se à leitura da Mensagem Presidencial nº 129, de 1980-CN, que será feita pelo Sr. 1º-Secretário.

É lida a seguinte

MENSAGEM Nº 129, DE 1980 (CN)
(Nº 409/80, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Congresso Nacional:

Nos termos do § 2.º do art. 51 da Constituição, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado do Trabalho e da Aeronáutica, o anexo projeto de lei que "dispõe sobre a regulamentação da profissão de aeronauta, e dá outras providências".

Brasília, 1.º de outubro de 1980. — **João Figueiredo**.

EM n.º 006/GMB

Em 26 de setembro de 1980

Excelentíssimo Senhor Presidente da República

Temos a honra de submeter à consideração de Vossa Excelência o anexo anteprojeto de lei, que regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências.

2. Ao ensejo, permitimo-nos aselar que a nova lei revogará o Decreto-lei n.º 18, de 24 de agosto de 1966, que dispõe sobre a matéria, bem como o Decreto-lei n.º 78, de 8 de dezembro de 1966 e a Lei n.º 5.929, de 30 de outubro de 1973, que alteraram disposições do Decreto-lei anterior.

3. O anteprojeto é fruto de laborioso estudo, no curso do qual foram ouvidos os Sindicatos da categoria profissional e dos empregadores e no qual os Ministérios do Trabalho e da Aeronáutica, baseados na experiência acumulada, procuraram introduzir os aperfeiçoamentos julgados necessários à atual legislação.

4. O propósito da iniciativa é atualizar a legislação vigente tornando-a mais abrangente, sem, contudo, perder de vista a flexibilidade necessária ao acompanhamento das constantes mutações decorrentes dos avanços da tecnologia no campo aeronáutico.

5. Dessa forma, o presente anteprojeto virá normalizar os aspectos fundamentais da atividade em apreço, deixando as suas particularidades para serem regulamentadas por intermédio de decreto do Poder Executivo.

6. Apoiados no dever de nos anteciparmos às dificuldades e incertezas provenientes da acelerada evolução da aviação brasileira e no interesse de termos disciplinado, no mais curto espaço de tempo, o exercício dessa importante atividade profissional, permitimo-nos sugerir a Vossa Excelência que para encaminhamento deste Projeto de Lei ao Poder Legislativo se adote o instituto do pedido de urgência para a sua apreciação, nos termos do parágrafo 2.º do artigo 51, da Constituição brasileira.

Aproveitamos o ensejo para renovar a Vossa Excelência o nosso mais profundo respeito. — **Murilo Macêdo**, Ministro do Trabalho — **Délio Jardim de Mattos**, Ministro da Aeronáutica.

PROJETO DE LEI N.º 26, DE 1980-CN

Dispõe sobre a regulamentação da profissão de aeronauta, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

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 As atividades do aeronauta, ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar e os do parágrafo único deste artigo, são privativas de brasileiros.

Parágrafo único. Nas aeronaves executando linhas internacionais, poderão ser utilizados comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a um terço dos tripulantes de serviço a bordo da aeronave.

Art. 3.º Aeronauta, para os efeitos desta Lei, é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica e que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante remuneração.

Parágrafo único. Equipara-se a aeronauta o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica que exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis-brasileiras.

Art. 4.º As funções exercidas a bordo de aeronave classificam-se em funções técnicas e funções auxiliares e são disciplinadas por instruções normativas do Ministério da Aeronáutica.

§ 1.º As funções técnicas são as relacionadas com a condução da aeronave e exercidas por tripulantes técnicos.

§ 2.º As funções auxiliares são as não relacionadas com a condução da aeronave e exercidas por tripulantes de serviço.

Art. 5.º Tripulação é o conjunto de tripulantes exercendo funções a bordo de uma mesma aeronave.

§ 1.º Tripulante é o aeronauta que se encontra no exercício de função específica a bordo de uma aeronave.

§ 2.º Tripulante extra é o aeronauta que se desloca a serviço da empresa empregadora sem exercer qualquer função a bordo da aeronave.

Art. 6.º São tripulantes técnicos:

a) O comandante, titular de uma licença de piloto, qualificado a nível de piloto em comando, responsável pela operação e segurança da aeronave e pela guarda de valores, mercadorias, bagagens e malas postais-constantas do manifesto de bordo;

b) o co-piloto, auxiliar do comandante, titular de licença de piloto, com restrições nas prerrogativas ao nível de piloto em comando e exercendo a bordo funções específicas de acordo com o Manual de Operações da aeronave. Ao co-piloto de aeronave quadrimotora ou a jacto puro dá-se a designação de 1.º oficial;

c) o mecânico de voo, auxiliar do comandante, exercendo a bordo as funções previstas nos Manuais de Operações da aeronave em conformidade com as prerrogativas da licença de que é titular;

d) o navegador, auxiliar do comandante, integrante da tripulação quando a rota e o equipamento, a critério do Ministério da Aeronáutica, o exigirem, segundo as prerrogativas da licença de que é titular (quadro em extinção);

e) o radioperador de voo, auxiliar do comandante, integrante da tripulação nos casos previstos pelo Ministério da Aeronáutica, e encarregado do serviço de radiocomunicação, segundo as prerrogativas da licença de que é titular (quadro em extinção).

Art. 7.º São tripulantes de serviço os comissários, auxiliares do comandante, encarregados do cumprimento das normas relativas à segurança dos passageiros, dos serviços de atendimento aos mesmos e aos demais tripulantes e da guarda de bagagens, cargas, documentação, valores e malas postais que lhes 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 do local.

§ 2.º A guarda de cargas e malas postais, em terra, somente será atribuída aos comissários quando inexistir serviço organizado para tal fim.

§ 3.º O número mínimo de comissários será estabelecido pelo Ministério da Aeronáutica em função dos assentos oferecidos, do número de saídas de emergência a serem guarnecidas e da duração prevista para o voo.

§ 4.º O Ministério da Aeronáutica estabelecerá os tipos de aeronaves a cujas escalas o tripulante de serviço poderá concorrer.

§ 5.º Em função das rotas e da natureza do voo, será facultativo o emprego de tripulação de serviço em aeronave com menos de 22 (vinte e dois) assentos, a critério do Ministério da Aeronáutica.

SEÇÃO II

Das Tripulações

Art. 8.º As tripulações poderão ser mínima, simples, composta e de revezamento.

§ 1.º A composição das tripulações bem como o seu emprego serão estabelecidos pelo Ministério da Aeronáutica, observado

o disposto nesta Lei e no seu regulamento e considerando o interesse da segurança, as características da rota e do voo e a programação a ser cumprida.

§ 2.º Um tipo de tripulação poderá ser transformado num outro tipo, somente no início do voo.

Art. 9.º A tripulação mínima é determinada na forma da certificação de tipo da aeronave e constante de seu manual de operação aprovado pelo Ministério da Aeronáutica.

Art. 10. A tripulação simples é basicamente uma tripulação mínima na qual foram incluídos os tripulantes técnicos e de serviço necessários à realização do voo, em função de sua natureza e da rota a ser voada e pode ser de duas categorias:

a) a tripulação simples a, assim considerada, para efeito da fixação dos limites de tempo de voo e jornada, é constituída de 1 (um) piloto, além da tripulação de serviço quando for o caso, podendo nela ser incluída o mecânico de voo, o navegador ou rádio operador;

b) a tripulação simples b, assim considerada, para efeito da fixação dos limites de tempo de voo e de jornada, é constituído de 2 (dois) pilotos e demais tripulantes técnicos e de serviço, quando for o caso.

Art. 11. Tripulação composta é uma tripulação basicamente simples que foi reforçada com um piloto, a nível de piloto em comando, um mecânico de voo quando o equipamento o exigir, e um tripulante de serviço.

Parágrafo único. É o empregador obrigado a assegurar poltronas reclináveis para os tripulantes técnicos e de serviço que não estejam no turno de trabalho.

Art. 12. A tripulação de revezamento será integrada por tantos tripulantes técnicos e de serviço quantos os necessários ao rodízio nas funções a bordo.

Parágrafo único. É o empregador obrigado a assegurar acomodações para o repouso horizontal dos tripulantes técnicos e assentos reclináveis para os tripulantes de serviço, em número tal que permita o descanso de todos os tripulantes que não estejam no turno de trabalho.

CAPÍTULO II

Do Regime de Trabalho

SEÇÃO I

Da Escala de Serviço

Art. 13. O empregador convocará os serviços do aeronauta mediante escala previamente organizada.

§ 1.º A escala será no mínimo semanal e nela serão observados o rodízio adequado de viagens, jornadas, voos, reservas e sobreavisos.

§ 2.º A escala será divulgada com antecedência mínima de 2 (dois) dias e incluirá também a instrução a ser realizada em voo e no solo, previsão para exame médico periódico e verificação de proficiência técnica.

Art. 14. Salvo quando de férias, folga ou de repouso regulamentar, fica o aeronauta obrigado a se manter, diariamente, em contato com o empregador ou representante credenciado, para efeito de eventual convocação.

Art. 15. É da responsabilidade do aeronauta manter em dia seus Certificados de Habilitação Técnica e de Capacidade Física determinados pela legislação em vigor, cabendo-lhes informar ao serviço de escala, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, as respectivas datas de vencimento.

SEÇÃO II

Da Jornada de Trabalho

Art. 16. Jornada é o tempo ininterrupto em que o aeronauta fica à disposição do empregador, sendo contada a partir da hora de apresentação no local de trabalho ou hora de início de sobreaviso, até 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores ou até a hora do término do serviço de reserva ou de sobreaviso.

§ 1.º A hora de apresentação será estabelecida de acordo com as normas do empregador, porém não inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para a partida. Será comprovada pela assinatura do aeronauta em registro apropriado que deverá ser conservado pelo empregador durante 180 (cento e oitenta) dias.

§ 2.º A jornada de trabalho do aeronauta poderá iniciar-se num dia e terminar no outro e tem, para efeito desta Lei, o mesmo significado de duração do trabalho

§ 3.º Será considerado para efeito de cômputo de jornada o tempo dispendido em deslocamento entre dois aeroportos, em qualquer meio de transporte do empregador ou não, desde que decorrente de programação de serviço.

Art. 17. A jornada de trabalho do aeronauta, observado o máximo de 20 (vinte) horas, levará em conta o tipo da tripulação, o equipamento, a rota a ser voada e a missão a ser realizada e terá seus limites estabelecidos no regulamento desta Lei.

SEÇÃO III

Dos Serviços de Sobreaviso e de Reserva

Art. 18. Entende-se como de sobreaviso a situação do aeronauta que permanece em local que não o de trabalho, à disposição do empregador, em condições de se apresentar dentro de 90 (noventa) minutos.

Art. 19. Diz-se de reserva a situação do aeronauta que permanece em local de trabalho à disposição do empregador.

SEÇÃO IV

Das Viagens

Art. 20. Entende-se como viagem o trabalho realizado por um aeronauta componente de uma tripulação, a partir da saída de sua base até o regresso à mesma.

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

§ 2.º É permitido ao empregador fazer com que o aeronauta cumpra uma combinação de viagens ou voos passando por sua base sem ser dispensado do serviço, observadas as limitações previstas no regulamento desta Lei.

SEÇÃO V

Dos Limites de Voo e de Pouso

Art. 21. Considera-se tempo de voo o tempo total contado desde o momento em que a aeronave começa a deslocar-se pelos seus meios próprios com o fim de decolar até o momento em que se imobiliza no fim do voo (caíço a caíço).

Art. 22. Voo noturno é o realizado entre o pôr e o nascer do sol.

Parágrafo único. A hora de voo noturno é contada à razão de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta segundos).

Art. 23. Os limites de voo e o número máximo de pousos por jornada e os limites periódicos de tempo de voo para os aeronautas serão estabelecidos no regulamento desta Lei em função do tipo de tripulação, do equipamento e da missão a ser realizada.

SEÇÃO VI

Dos Períodos de Repouso e do Descanso em Voo

Art. 24. Período de repouso é o intervalo de tempo ininterrupto após uma jornada, durante o qual o aeronauta fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

§ 1.º O repouso é diretamente relacionado ao tempo de jornada anterior e terá seus limites estabelecidos no regulamento desta Lei, observado o mínimo de 11 (onze) horas.

§ 2.º Caberá ao empregador assegurar, mediante reserva, as condições para o repouso conveniente do aeronauta, quando fora de sua base domiciliar, bem como o transporte entre o aeroporto e o local de repouso e vice-versa.

Art. 25. Descanso em voo é o período de tempo em que o aeronauta, integrante de uma tripulação composta ou de revezamento, permanece em repouso.

Parágrafo único. O descanso em voo será considerado tempo de voo para todos os efeitos legais.

SEÇÃO VII

Da Folga Periódica

Art. 26. Folga é o período de tempo, não inferior a 24 (vinte e quatro) horas, em que o aeronauta, em sua base e sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

§ 1.º O número total de folgas para os aeronautas em atividade no transporte aéreo regular não será inferior a 6 (seis) por mês.

§ 2.º A folga deverá ser iniciada no máximo após o 6.º dia de trabalho e começará a ser contada após esgotado o devido período de repouso correspondente à jornada anterior.

§ 3.º Não ocorrendo a folga programada até o sétimo dia, por motivos imprevistos, a sua duração será acrescida de tantos dias quantos forem os da ultrapassagem daquele limite; este acréscimo

não será computado no número mensal de folgas estabelecido neste artigo.

§ 4.º A folga dos demais aeronautas será estabelecida no regulamento desta lei em função das peculiaridades de cada atividade específica.

§ 5.º O aeronauta deverá gozar, no mínimo, uma folga dominical por mês.

§ 6.º O empregador que não observar as disposições que regulamentam a folga do aeronauta, além da compensação a que está obrigado por força do § 3.º deste artigo, sujeitar-se-á às sanções administrativas a serem impostas pelo Ministério da Aeronáutica.

CAPÍTULO III

Da remuneração e das Concessões

SEÇÃO I

Da remuneração

Art. 27 A remuneração do aeronauta corresponderá à soma das importâncias a ele pagas pela empresa empregadora a título de prestação de serviços.

§ 1.º Não se compreendem na remuneração as importâncias pagas a título de ajuda de custo, diárias de alimentação e pousada e indenização de transporte

§ 2.º Nos contratos de trabalho de aeronautas contendo cláusula estipulando remuneração variável, a parte fixa da mesma deverá corresponder ao mínimo de 2/3 (dois terços) do que perceberia se completasse, no mês, o limite médio de horas de voo permitidas ou o seu equivalente em quilômetros, tomada como base a velocidade média da aeronave, calço a calço.

§ 3.º No caso de aeronaves diferentes, a quilometragem correspondente aos 2/3 (dois terços) do limite mensal de horas de voo será calculada segundo a média das velocidades calço a calço de cada uma.

§ 4.º A remuneração da hora de voo noturno será calculada na forma da legislação em vigor, observadas as condições contratuais mais favoráveis e os acordos ou convenções coletivas.

SEÇÃO II

Da alimentação

Art. 28. A empresa empregadora deverá fornecer, ao aeronauta em serviço, alimentação adequada ou, quando for o caso, a indenização correspondente.

Parágrafo único. O Ministério da Aeronáutica baixará as instruções técnicas para fornecimento de alimentação ao aeronauta.

SEÇÃO III

Do Transporte

Art. 29. Caberá ao empregador garantir, por meios adequados, o transporte do aeronauta quando cumprindo programação de serviço, observado o seguinte critério:

a) na base domiciliar dentro do perímetro urbano — de sua residência ao aeroporto e vice-versa, quando a hora de apresentação no local de trabalho ou do seu término for entre 22:00 e 06:00 horas;

b) fora de sua base domiciliar — em qualquer horário, entre o local de trabalho e o de repouso e vice-versa.

Parágrafo único. O empregador assegurará ao aeronauta o transporte necessário para que tenha acesso ao local onde se realizam os exames médicos ou técnicos exigidos para o exercício da profissão.

SEÇÃO IV

Da assistência médica

Art. 30. Fora da base domiciliar, o aeronauta terá direito à assistência médica e, se necessário, à internação hospitalar, bem como ao transporte, por via aérea, de retorno à base.

Parágrafo único. No caso de doença grave, a empresa empregadora fornecerá transporte aéreo ao dependente que for assistir o aeronauta enfermo.

SEÇÃO V

Do uniforme

Art. 31. O aeronauta receberá gratuitamente do empregador, quando não forem de uso comum, as peças de uniforme e os equipamentos exigidos para o exercício da sua atividade profissional.

SEÇÃO VI

Das férias

Art. 32. O aeronauta deverá gozar, anualmente, um período de férias de 30 (trinta) dias ininterruptos, sem prejuízo da respectiva remuneração.

§ 1.º A concessão de férias será notificada pela empresa ao aeronauta, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias em relação ao seu início.

§ 2.º A empresa manterá atualizado um quadro de concessão de férias, observado o critério de rodízio quanto ao seu gozo nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro.

CAPÍTULO IV

Das transferências

Art. 33. Para fins de transferência, considera-se base do aeronauta a localidade definida no contrato de trabalho, ou, em falta de disposição contratual, a localidade de seu domicílio.

Art. 34. A transferência poderá ser:

a) provisória, sem alteração de base contratual, por prazo superior a 30 (trinta) dias e inferior a 60 (sessenta) dias.

b) permanente, com alteração da base contratual, por prazo superior a 60 (sessenta) dias.

§ 1.º Para um mesmo aeronauta o intervalo mínimo entre transferências provisórias é de 1 (um) ano

§ 2.º No caso de transferência permanente, durante o prazo de 2 (dois) anos será proibida outra transferência, inclusive a provisória.

§ 3.º Na transferência provisória será pago um adicional não inferior a 25% (vinte e cinco por cento) do salário mensal devido na base.

§ 4.º Não se incorpora à remuneração do aeronauta o adicional de que trata o parágrafo anterior cujo pagamento cessa a partir da data em que regressa à sua base.

§ 5.º Na transferência provisória serão assegurados ao aeronauta, pelo empregador, o transporte aéreo de ida e de volta e uma folga de 7 (sete) dias por ocasião de seu regresso.

§ 6.º Na transferência permanente serão assegurados ao aeronauta, pelo empregador:

a) uma ajuda de custo não inferior a 4 (quatro) vezes o valor do salário mensal, para fazer face às despesas de instalação na nova base;

b) o transporte aéreo seu e de seus dependentes;

c) o transporte de sua mudança;

d) uma dispensa de qualquer atividade relacionada com o trabalho pelo período de 15 (quinze) dias.

§ 7.º A transferência provisória que se transformar em permanente será aplicado o dispositivo do parágrafo anterior.

Art. 35. Para a efetivação da transferência do aeronauta caberá à empresa notificá-lo com antecedência mínima de 1 (um) mês quando se tratar de transferência provisória e de 3 (três) meses quando se tratar de transferência permanente.

Art. 36. Quando a prestação de serviço se realizar fora da base contratual, mesmo que por prazo inferior a 30 (trinta) dias, o aeronauta receberá indenização diária de alimentação e pousada, se tais facilidades não forem fornecidas pela empresa.

CAPÍTULO V

Das disposições finais

Art. 37. A empresa empregadora e o comandante da aeronave são responsáveis pela observância dos limites da jornada de trabalho e do tempo de voo, bem como das disposições sobre o descanso das tripulações.

Parágrafo único. Os infratores serão passíveis das penalidades previstas no Código Brasileiro do Ar, na Consolidação das Leis do Trabalho e na legislação complementar desses diplomas.

Art. 38. Esta Lei entrará em vigor na data de publicação de seu regulamento.

Art. 39. Revogam-se as disposições em contrário, em especial os Decretos-leis n.º 13, de 24 de agosto de 1966; 78, de 8 de dezembro de 1966; e a Lei n.º 5.929, de 30 de outubro de 1973.

Brasília.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI N.º 18, DE 24 DE AGOSTO DE 1966

Dispõe sobre o exercício da profissão de Aeronauta, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 30, do Ato Institucional n.º 2, de 27 de outubro de 1965 ouvido o Conselho de Segurança Nacional, decreta:

Art. 1.º O exercício da profissão de Aeronauta é definido e sistematizado pelos preceitos deste Decreto-lei.

Art. 2.º Aeronauta é o profissional que, habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, exerce função remunerada a bordo de aeronave civil nacional.

Art. 3.º Somente brasileiros, portadores da licença e respectivos certificados, poderão exercer a profissão de Aeronauta, ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar.

Parágrafo único. Nas linhas internacionais poderão ser admitidos comissários estrangeiros, cujo número não poderá exceder a um terço dos comissários a bordo da mesma aeronave.

Art. 4.º As atividades dos Aeronautas são classificadas em funções técnicas e não técnicas.

Art. 5.º São funções técnicas aquelas exercidas a bordo de uma aeronave pelos Aeronautas que constituem a sua Tripulação Técnica.

Art. 6.º Consideram-se tripulantes técnicos:

a) **Comandante** — responsável pela operação e segurança da aeronave, investido dos poderes e com as atribuições estabelecidas na legislação em vigor;

b) **Primeiro Oficial** — auxiliar e substituto direto do Comandante na operação e comando da aeronave;

c) **Segundo Oficial** — auxiliar do Comandante na operação da aeronave;

d) **Navegador** — auxiliar do Comandante e encarregado da navegação da aeronave;

e) **Mecânico de Vôo** — auxiliar do Comandante e encarregado da operação e controle de sistemas diversos conforme especificação dos manuais técnicos;

f) **Radioperador** — auxiliar do Comandante e encarregado do serviço de radiocomunicações, excetuados aqueles executados pelo Comandante.

§ 1.º É facultada a acumulação, pelo Segundo Oficial, das funções de Mecânico de Vôo quando autorizado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica.

§ 2.º O Radioperador poderá exercer cumulativamente as funções de Navegador quando autorizado pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica.

Art. 7.º São funções não técnicas aquelas exercidas a bordo de uma aeronave pelos Aeronautas que constituem a sua Tripulação de Serviço.

Art. 8.º São tripulantes de serviços os Comissários que, como aeronautas auxiliares do Comandante, encarregam-se do serviço de atendimento dos passageiros, bagagens, documentação valores e malas postais.

§ 1.º A guarda dos valores, pelos Comissários, fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança local.

§ 2.º A guarda das cargas e das malas postais, em terra, só será atribuída aos Comissários quando inexistir serviço organizado para tal fim.

§ 3.º Os Comissários são ainda encarregados do cumprimento das prescrições regulamentares e disciplinares referentes à segurança individual dos passageiros.

Art. 9.º São subordinados técnica e disciplinarmente ao Comandante, todos os demais membros das Tripulações Técnica e de Serviço.

Art. 10. As tripulações poderão ser mínima, simples, composta, ou de revezamento; o tipo de tripulação e sua composição serão, em cada caso, estabelecidos pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica.

Art. 11. A Jornada — duração do trabalho do Aeronauta, contada entre a hora de apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado — terá os seguintes limites máximos:

a) Tripulação simples — 13 (treze) horas das quais até 10 (dez) horas de tempo de vôo;

b) Tripulação composta — 15 (quinze) horas, das quais até 12 (doze) horas de tempo de vôo;

c) Tripulação de revezamento — 20 (vinte) horas, das quais até 17 (dezessete) horas de tempo de vôo.

§ 1.º Os limites de horas de trabalho poderão ser ampliados de, no máximo, 60 (sessenta) minutos para a tripulação simples, 80 (oitenta) minutos para a tripulação composta e 120 (cento e vinte) minutos para a de revezamento, a critério exclusivo do Comandante da aeronave, e somente nos casos abaixo:

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 escala regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção;

c) por motivos de doença de membros de tripulação ou passageiros;

d) no caso de acidente ou de busca e salvamento.

§ 2.º Uma vez ocorrida a ampliação dos limites de horas de trabalho, o Comandante deverá comunicar, após o vôo, o fato ao empregador que informará no prazo de 24 (vinte e quatro) horas ao órgão competente do Ministério da Aeronáutica, a quem caberá apreciar a decisão tomada.

§ 3.º Para as tripulações simples desde que haja vôo no período noturno, a jornada não poderá exceder de 10 (dez) horas.

Art. 12. O Tempo de Vôo — período compreendido entre o momento em que a aeronave se movimenta, por seus próprios meios, para deixar o ponto de embarque, até o momento em que estaciona, após o vôo, no ponto de desembarque (calço a calço) — não excederá de 100 (cem) horas mensais, 270 (duzentos e setenta) horas trimestrais e 1.000 (mil) horas anuais.

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

§ 2.º Ainda que não esteja tripulando durante o vôo, todo o tempo despendido pelo Aeronauta, componente de uma tripulação em função a bordo de aeronave do empregador, será considerado tempo de vôo para todos os efeitos legais.

Art. 13. Para os tripulantes técnicos de aeronaves a jato puro, os limites máximos de tempo de vôo são fixados em 85 (oitenta e cinco) horas mensais, 240 (duzentas e quarenta) horas trimestrais e 900 (novecentas) horas anuais.

Art. 14. Repouso — e o espaço de tempo entre duas jornadas, durante o qual é assegurado ao aeronauta um descanso conveniente, contado do momento em que o mesmo é alojado, até 1 (uma) hora antes de ser encaminhado ao aeroporto.

Parágrafo único. Após cada jornada é assegurado ao Aeronauta um repouso mínimo em função das horas de trabalho despendidas de acordo com o quadro abaixo:

— Até 13 horas de trabalho — 11 horas;

— De 13 a 16 horas de trabalho — 16 horas;

— De 16 a 20 horas de trabalho — 24 horas.

Art. 15. A Folga — espaço de tempo em que o Aeronauta fica, com remuneração, dispensado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho — assegurada ao Aeronauta é de 24 (vinte e quatro) horas semanais.

Parágrafo único. A folga será gozada na base domiciliar do Aeronauta, salvo motivo de conveniência pública ou necessidade de serviço.

Art. 16. Viagem é o trabalho realizado por um Aeronauta componente da tripulação, contado desde a saída de sua base até o regresso à mesma base.

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

§ 2.º É permitido ao empregador fazer com que o Aeronauta cumpra uma combinação de viagem passando por sua base, sem ser dispensado de serviço, desde que observadas as limitações previstas nesta lei.

Art. 17. Reserva — é a situação do Aeronauta que permanece em local de trabalho, à disposição do empregador.

Art. 18. Sobreaviso — é a situação do Aeronauta que permanece em local que não o de trabalho à disposição do empregador, em condições de se apresentar dentro de 90 (noventa) minutos.

Art. 19. A determinação para prestação do serviço dos Aeronautas, respeitados os períodos de folgas e repousos regulamentares será feita:

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

b) por intermédio de escala, no mínimo semanal, para os vôos de horários e reforço de vôo de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga;

c) por convocação, por necessidade do serviço.

Parágrafo único. Salvo quando de folga, fica o Aeronauta obrigado a se manter, diariamente em contato com o empregador ou representante credenciado.

Art. 20. Ressalvada a liberdade contratual, a remuneração do Aeronauta corresponderá à soma das quantias percebidas da empresa.

Art. 21. A remuneração da hora de vôo noturno será calculada na forma da legislação em vigor observados os acordos e condições contratuais.

Art. 22. As frações de horas serão computadas para efeito de remuneração.

Art. 23. É da responsabilidade do Aeronauta manter em dia seus certificados, de habilitação técnica e de capacidade física, determinados pela legislação em vigor.

Art. 24. A alimentação do Aeronauta deve ser convenientemente servida em terra ou em vôo, de acordo com as instruções técnicas dos órgãos competentes do Poder Público.

Parágrafo único. A alimentação do Aeronauta em viagem obedecerá a dois critérios:

a) em terra, nos pontos de refeição, com duração mínima de 45 (quarenta e cinco) minutos e máxima de 60 (sessenta) minutos, a partir da parada dos motores;

b) em vôo, com intervalos máximos de 3 (três) horas.

Art. 25. As peças do uniforme ou equipamentos exigidos e que não sejam de uso comum serão fornecidos pelo empregador, sem ônus para o Aeronauta.

Art. 26. Será reservado um local adequado ao repouso horizontal da Tripulação Técnica, nas aeronaves com tripulação de revezamento.

Art. 27. Para efeito de transferência, nos termos da legislação em vigor, considera-se base do Aeronauta a localidade onde o mesmo está obrigado a prestar serviços e na qual deverá ter domicílio.

Parágrafo único. Enquanto perdurar a transferência, ficará o empregador obrigado a um pagamento suplementar, nunca inferior a 25% da remuneração percebida na base.

Art. 28. As férias anuais do Aeronauta serão de 30 (trinta) dias.

Art. 22. Além dos casos previstos neste Decreto-lei, as responsabilidades do Aeronauta são definidas no Código Brasileiro do Ar, leis e regulamentos em vigor e as decorrentes do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais.

Art. 30. Os infratores das prescrições deste Decreto-lei são passíveis das penalidades estabelecidas pelo Código Brasileiro do Ar, leis e regulamentos em vigor.

Parágrafo único. As penalidades serão aplicadas, em primeira instância, pelas autoridades dos Ministérios da Aeronáutica e/ou do Trabalho e da Previdência Social.

Art. 31. Os casos omissos serão resolvidos pelos Ministérios da Aeronáutica e/ou do Trabalho e da Previdência Social, dentro da esfera de suas competências.

Art. 32. O presente Decreto-lei entrará em vigor 15 (quinze) dias após a sua publicação, ficando revogados o Decreto n.º 50.660, de 29 de maio de 1961, e demais disposições em contrário.

Brasília, 24 de agosto de 1966; 145.º da Independência e 78.º da República.

DECRETO-LEI N.º 78, DE 8 DE DEZEMBRO DE 1966

Altera e acrescenta dispositivos no Decreto-lei n.º 18, de 24 de agosto de 1966, que dispõe sobre o exercício da profissão do aeronauta, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 39 do Ato Institucional n.º 2, de 27 de outubro de 1965, ouvido o Conselho de Segurança Nacional, decreta:

Art. 1.º Os §§ 2.º e 3.º do art. 11 do Decreto-lei n.º 18, de 24 de agosto de 1966, passam a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2.º As ampliações dos limites das horas de trabalho deverão ser comunicadas pelo Comandante ao empregador, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas após o vôo, o qual, quinzenalmente, as submeterá à apreciação do órgão competente do Ministério da Aeronáutica.

§ 3.º Para as tripulações simples, a trabalho noturno, não excederá de 10 (dez) horas.”

Art. 2.º Acrescente-se o § 4.º do artigo 11 do Decreto-lei número 18, de 24 de agosto de 1966, com a seguinte redação:

“§ 4.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 minutos e 30 segundos.”

Art. 3.º O caput do art. 14 do Decreto-lei n.º 18, de 24 de agosto de 1966, passa a vigorar com a redação a seguir indicada, sendo o seu parágrafo único renumerado para 1.º e acrescentado ao referido artigo o § 2.º

“Art. 14. Repouso é o espaço de tempo entre duas jornadas, durante o qual é assegurado ao aeronauta um descanso conveniente

§ 1.º Após cada jornada é assegurado ao aeronauta um repouso mínimo em função das horas de trabalho despendidas, de acordo com o quadro abaixo:

Até 13 horas de trabalho	11h
De 13 a 16 horas de trabalho	16h
De 16 a 20 horas de trabalho	24h

§ 2.º As ampliações dos limites de horas de trabalho previstas no § 1.º do art. 11 não serão computadas para efeito de cálculo das horas de repouso de que trata o § 1.º deste artigo.”

Art. 4.º O presente Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de dezembro de 1966, 145.º da Independência e 78.º da República.

LEI N.º 5.929, DE 30 DE OUTUBRO DE 1973

Dá nova redação ao Art. 27 do Decreto-lei n.º 18, de 24 de agosto de 1966, que dispõe sobre o exercício da profissão de Aeronauta.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º O Art. 27 do Decreto-lei n.º 18, de 24 de agosto de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 27. 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 inferior ou igual a 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;

b) transferência permanente, o deslocamento, com mudança de domicílio, do aeronauta de sua base, que passa a ser outra, por período superior a cento e vinte dias.

§ 2.º No caso de transferência provisória, o empregador é obrigado a pagar ao aeronauta, além do salário, um adicional mensal, nunca inferior a vinte e cinco por cento do salário recebido na base.

§ 3.º Na transferência permanente, o aeronauta, além do salário, terá assegurado o pagamento de uma ajuda de custo, nunca inferior ao valor de quatro meses de salário, para indenização de despesas de mudança e instalação na nova base, bem como o seu transporte, por conta da empresa, nela compreendidas a passagem e a translação da respectiva bagagem.

§ 4.º Excetuado o pagamento de ajuda de custo, o disposto no parágrafo anterior se estende aos dependentes do aeronauta, assim considerados pela Lei Orgânica da Previdência Social.

§ 5.º Não se incorpora à remuneração do aeronauta o adicional de que trata o § 2.º, cujo pagamento cessa a partir

da data em que o aeronauta regressa à sua base, bem assim a ajuda de custo a que se refere o § 3.º

§ 6.º O aeronauta transferido, em caráter permanente, não poderá ter outra transferência, do mesmo tipo, sem que ocorra o interstício de dois anos.

§ 7.º Ultrapassado o prazo a que se refere a letra a do § 1.º, a transferência provisória será transformada em permanente, ficando o empregador obrigado ao pagamento da ajuda de custo referida no § 3.º

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de outubro de 1973; 152.º da Independência e 85.º da República. — Emilio G. Médici.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — De acordo com as indicações das Lideranças, fica assim constituída a Comissão Mista incumbida de emitir parecer sobre a matéria:

Pelo Partido Democrático Social — Senadores Lenoir Vargas, Almir Pinto, Aloysio Chaves, João Lúcio, Bernardino Viana, Jorge Kalume e os Srs. Deputados José Ribamar Machado, Hélio Campos, Alípio Carvalho, Adhemar Ghisi, Osmar Leitão e Nilson Gibson.

Pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro — Senadores Leite Chaves, Evandro Carreira, José Richa, Itamar Franco e os Srs. Deputados José Costa, Délio dos Santos e José Carlos Vasconcelos.

Pelo Partido Popular — Senador Alberto Silva e os Srs. Deputados Jorge Ferraz e Joel Lima.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — A Comissão Mista, ora designada, deverá reunir-se, de acordo com o disposto no parágrafo segundo do art. 10 do Regimento Comum, dentro de 48 horas, para eleição do Presidente e do vice-presidente e designação do relator da matéria.

Nos oito dias seguintes à instalação da Comissão, os Srs. Congressistas poderão, perante ela, apresentar emendas ao projeto.

O prazo destinado aos trabalhos da Comissão Mista esgotar-se-á no dia 26 de outubro corrente.

Uma vez publicado e distribuído em avulsos o parecer da Comissão, esta Presidência convocará sessão conjunta para apreciação da matéria.

O SR. PRESIDENTE (Jorge Kalume) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 19 horas e 5 minutos.)

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

PREÇO DE ASSINATURA

Seção I (Câmara dos Deputados)

Via-Superfície		Via-Aérea	
Semestre	Cr\$ 800,00	Semestre	Cr\$ 2 500,00
Ano	Cr\$ 1 600,00	Ano	Cr\$ 5 000,00
Exemplar avulso	Cr\$ 10,00	Exemplar avulso (Atrazado)	Cr\$ 15,00

Seção II (Senado Federal)

Via-Superfície		Via-Aérea	
Semestre	Cr\$ 800,00	Semestre	Cr\$ 2 500,00
Ano	Cr\$ 1 600,00	Ano	Cr\$ 5 000,00
Exemplar avulso	Cr\$ 10,00	Exemplar avulso (Atrazado)	Cr\$ 10,00

Os pedidos devem ser acompanhados de Cheque Visado, Vale Postal, pagáveis em Brasília ou Ordem de Pagamento pela Caixa Econômica Federal — Agência Parlamento, Conta-Corrente nº 950052-5 a favor do

Centro Gráfico do Senado Federal

Praça dos Três Poderes — Caixa Postal 1 203 — Brasília — DF
CEP 70 160

Centro Gráfico do Senado Federal
Caixa Postal 1.203
Brasília — DF

EDIÇÃO DE HOJE: 24 PÁGINAS

PREÇO DESTE EXEMPLAR: Cr\$ 10,00